II

(Actos no legislativos)

DECISIONES

DECISIÓN (UE) 2021/1428 DE LA COMISIÓN

de 24 de febrero de 2020

relativa a la ayuda estatal SA. 31662 — C/2011 (ex NN/2011) ejecutada por Rumanía para el Aeropuerto Internacional Timişoara — Wizz Air

[notificada con el número C(2021) 1065]

(El texto en lengua rumana es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 108, apartado 2, párrafo primero,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, y en particular su artículo 62, apartado 1, letra a),

Después de haber emplazado a los interesados para que presenten sus observaciones, de conformidad con el(los) citado(s) artículo(s) ([1]) y teniendo en cuenta dichas observaciones,

Considerando lo siguiente:

1. PROCEDIMIENTO

(1) Mediante carta de 30 de septiembre de 2010, Carpatair ([2]), una empresa activa en el mercado europeo del transporte aéreo (en lo sucesivo, «denunciante» o «Carpatair»), presentó una denuncia relativa a una presunta ayuda estatal ilegal concedida por las autoridades rumanas al Aeropuerto Internacional de Timişoara (en lo sucesivo, «el aeropuerto») a favor de la compañía Wizz Air Hungarian Airlines Ltd (en lo sucesivo, «Wizz Air») ([3]). La denuncia se registró con el número de ayuda estatal SA.31662 (ex CP 237/2010).

(2) La Comisión señaló que la denuncia parecía referirse a la notificación presentada por las autoridades rumanas el 17 de mayo de 2010 («la notificación») en relación con los planes de concesión de ayudas de fondos públicos a los aeropuertos regionales. La notificación se registró bajo el número de expediente N 185/2010. El 15 de septiembre de 2010, las autoridades rumanas informaron a la Comisión de que el Aeropuerto Internacional de Timişoara no formaría parte de los aeropuertos que podrían optar a financiación en virtud del régimen notificado. Sin embargo, dado que la Comisión ha recibido información sobre cierta financiación pública del Aeropuerto Internacional de Timişoara durante el período 2007-2009, en el presente caso se analiza la financiación pública en el período mencionado.

(3) Mediante carta de 21 de octubre de 2010, la Comisión transmitió esta denuncia a Rumanía y solicitó información. Las autoridades rumanas respondieron mediante carta de 15 de diciembre de 2010.

([1]) Decisión de la Comisión en el asunto SA.31662 (11/C) (ex CP 237/10) – Aeropuerto Internacional de Timişoara – Wizz Air (DO C 270 de 13.9.2011, p. 11).

([2]) Carpatair es una compañía aérea regional de propiedad privada creada en 1999. En 2000, Carpatair estableció su base en el aeropuerto de Timişoara y ofrecía servicios radiales del tipo «hub and spoke».

([3]) Wizz Air es una compañía aérea húngara de bajo coste. El grupo Wizz Air está formado por tres operadores, a saber, Wizz Air Hungary, Wizz Air Bulgaria y Wizz Air Ukraine.

(4) El denunciante facilitó información adicional mediante cartas de 24 de noviembre de 2010, 25 de noviembre de 2010, 14 de enero de 2011 y 3 de febrero de 2011. Mediante las cartas de 9 de febrero de 2011 y 2 de marzo de 2011, la Comisión informó al denunciante sobre el estado de la causa y le pidió más información. El denunciante respondió mediante cartas de 22 de febrero de 2011, 9 de marzo de 2011 y 28 de marzo de 2011 y facilitó información adicional.

(5) La Comisión solicitó información adicional a las autoridades rumanas mediante cartas de 16 de febrero de 2011, 3 de marzo de 2011 y 16 de marzo de 2011. Las autoridades rumanas respondieron mediante cartas de 10 de marzo de 2011 y 5 de abril de 2011. El 16 de marzo de 2011, la Comisión informó a las autoridades rumanas de que se necesitaba información adicional y les solicitó que la enviaran a más tardar el 15 de abril de 2011. Las autoridades rumanas respondieron mediante carta de jueves, 21 de abril de 2011.

(6) En la carta de 12 de mayo de 2011, el denunciante aceptó revelar su identidad y su situación financiera y facilitó información adicional al respecto.

(7) Mediante carta de 24 de mayo de 2011, la Comisión informó a Rumanía de que había decidido incoar el procedimiento de investigación formal en relación con la financiación relacionada con el Aeropuerto Internacional de Timişoara, el acuerdo de 2008 entre el operador de este aeropuerto y Wizz Air, el impago de las tasas aeroportuarias por Wizz Air, y los descuentos y reducciones previstos por el régimen de descuentos de las tasas aeroportuarias para los años 2007, 2008 y 2010 (en lo sucesivo, la «decisión de incoación»).

(8) En la carta de 16 de junio de 2011, las autoridades rumanas indicaron a la Comisión qué información deseaban que fuera excluida de la decisión de incoación antes de su publicación.

(9) El 23 de junio de 2011, la Comisión remitió a Rumanía una propuesta de versión no confidencial de la decisión de incoación. La Comisión comunicó a Rumanía la información que no aceptaba como confidencial.

(10) Mediante carta de 27 de junio de 2011, Rumanía respondió a la Comisión manteniendo su solicitud de que se eliminara determinada información.

(11) Sobre la base de la correspondencia con Rumanía, la Comisión ha adoptado una decisión definitiva sobre el texto que pretende publicar, de conformidad con el punto 33 de la Comunicación de la Comisión relativa al secreto profesional en las decisiones sobre la ayuda estatal ([4]). Mediante carta de 25 de julio de 2011, la Comisión notificó a Rumanía su decisión de denegar su solicitud de no divulgación de determinada información. Rumanía disponía de quince días para responder a esta decisión y proporcionó elementos adicionales en apoyo de su solicitud.

(12) Mediante carta de 11 de agosto de 2011, Rumanía informó a la Comisión de que mantenía su opinión respecto a la supresión de determinada información, pero que ya no se oponía a la publicación de la decisión de incoación.

(13) El 13 de septiembre de 2011, la decisión de incoación fue publicada en el *Diario Oficial de la Unión Europea* ([5]). La Comisión invitó a los interesados a que presentaran sus observaciones sobre la medida en cuestión en el plazo de un mes a partir de la fecha de publicación.

(14) La Comisión recibió observaciones de Rumanía sobre la decisión de incoación mediante cartas de 27 de junio de 2011 y 14 de octubre de 2011. Rumanía presentó información adicional el 27 de julio de 2011 y el 12 de junio de 2012.

(15) La Comisión recibió observaciones sobre la decisión de incoación de la Sociedad Nacional Aeropuerto Internacional de Timişoara-Traian Vuia SA (en lo sucesivo, el «gestor del aeropuerto») el 27 de octubre de 2011, de Carpatair el 8 de agosto de 2011 y de Wizz Air el 24 de junio de 2011 y el 27 de octubre de 2011. La Comisión también recibió observaciones sobre la decisión de incoación de la Asociación de Aeropuertos de Rumanía, del antiguo director del aeropuerto, de Eurojet, de Austrian Airlines y de la Asociación Europea de las Compañías Regionales de Aviación.

(16) El 4 de septiembre de 2012 y el 20 de septiembre de 2012, la Comisión remitió a Rumanía las observaciones de terceros sobre la decisión de incoación. Rumanía respondió a la Comisión sobre estas observaciones mediante cartas de 5 de octubre de 2012 y 17 de octubre de 2012.

([4]) Comunicación de la Comisión relativa al secreto profesional en las decisiones sobre ayuda estatal (DO C 297 de 9.12.2003, p. 6).
([5]) Véase la nota 1.

(17) La Comisión solicitó información adicional a las autoridades rumanas mediante cartas de 12 de octubre de 2011, 24 de febrero de 2012, 27 de julio de 2012, 9 de agosto de 2012, 3 de noviembre de 2012, 30 de octubre de 2014 y 28 de julio de 2015. Las autoridades rumanas respondieron mediante cartas de 16 de noviembre de 2011, 13 de abril de 2012, 3 de mayo de 2012, 3 de septiembre de 2012, 5 de octubre de 2012, 12 de diciembre de 2012, 2 de diciembre de 2014, 9 de diciembre de 2014 y 21 de septiembre de 2015.

(18) Mediante carta de 27 de julio de 2012, la Comisión solicitó información adicional al denunciante. Este último facilitó información adicional en su respuesta de 3 de septiembre de 2012. El denunciante presentó también información el 7 de junio de 2011, el 30 de junio de 2011, el 8 de agosto de 2011, el 14 de octubre de 2011, el 19 de marzo de 2012, el 14 de mayo de 2012, el 13 de julio de 2012, el 19 de octubre de 2012, el 3 de diciembre de 2012, el 1 de julio de 2013, el 6 de junio de 2014, el 10 de julio de 2014, el 10 de octubre de 2014, el 15 y el 16 de octubre de 2014, el 10 de noviembre de 2014, el 12 de noviembre de 2014, el 14 de noviembre de 2014, el 25 de febrero de 2015, el 25 de mayo de 2015, el 28 de mayo de 2015, el 29 de septiembre de 2015, el 10 de diciembre de 2015, el 22 de diciembre de 2015, el 13 de abril de 2016, el 28 de abril de 2016, el 27 de febrero de 2018 y el 20 de abril de 2018.

(19) Wizz Air presentó información adicional el 11 de febrero de 2015 y el 3 de julio de 2015, incluido un informe encargado a la empresa Oxera en el que se aplicó el principio del operador privado en una economía de mercado a los distintos acuerdos celebrados entre Wizz Air y el gestor del aeropuerto. Oxera presentó actualizaciones de los informes y otras notas el 14 de mayo de 2015, el 10 de agosto de 2015, el 21 de septiembre de 2015, el 20 de octubre de 2015, el 15 de septiembre de 2017 y el 22 de septiembre de 2017. El 10 de noviembre de 2017, la Comisión solicitó una versión no confidencial de las respuestas de Oxera de 15 y 22 de septiembre de 2017. El 15 de noviembre de 2017, Oxera informó a la Comisión de que Wizz Air no solicitó la supresión de ninguna información y, tras obtener más aclaraciones de Oxera el 23 de noviembre de 2017, la Comisión envió a Rumanía el 1 de diciembre de 2017 las respuestas de Oxera de 15 y 22 de septiembre de 2017. Las autoridades rumanas presentaron sus observaciones sobre el estudio de Oxera el 1 de febrero de 2018.

(20) El 14 de marzo de 2014, la Comisión informó a Rumanía y a las partes interesadas de la adopción de la Comunicación «Directrices sobre ayudas estatales a aeropuertos y compañías aéreas ([6])» («Directrices de aviación de 2014») y les pidió que presentaran sus observaciones en el plazo de veinte días hábiles posteriores a la fecha de publicación de estas Directrices. El 4 de abril de 2014 se publicaron en el *Diario Oficial de la Unión Europea* las Directrices de aviación de 2014. La Comisión recibió observaciones de Carpatair el 25 de marzo de 2014, de Wizz Air el 30 de abril de 2014 y del operador del gestor del aeropuerto el 8 de mayo de 2014.

(21) El 28 de mayo de 2014, la Comisión remitió a Rumanía las observaciones de terceros sobre las Directrices de aviación de 2014. La Comisión recibió las observaciones de Rumanía sobre los comentarios de las partes interesadas mediante carta de 3 de julio de 2014.

(22) El gestor del aeropuerto presentó información adicional el 11 de noviembre de 2011, el 24 de noviembre de 2016 y el 16 de diciembre de 2016. La Comisión recibió también información adicional del gestor del aeropuerto el 18 de enero de 2016, el 31 de enero de 2016 y el 7 de marzo de 2016. El 11 de marzo de 2016, la Comisión transmitió esta información a Rumanía, que no presentó observaciones.

(23) Mediante carta de 17 de julio de 2015, la Comisión envió a Rumanía observaciones adicionales del denunciante y de Wizz Air y Rumanía presentó sus comentarios sobre estas observaciones el 21 de septiembre de 2015.

(24) Mediante carta de 11 de marzo de 2016, la Comisión remitió a Rumanía información adicional recibida de Oxera, y Rumanía presentó sus observaciones sobre esta información el 15 de abril de 2016.

(25) La Comisión solicitó información adicional a las autoridades rumanas el 30 de octubre de 2017. La traducción a lengua rumana de la solicitud se envió a las autoridades rumanas el 9 de noviembre de 2017. Las autoridades rumanas respondieron el 15 de enero de 2018 y obtuvieron dos ampliaciones del plazo. La Comisión solicitó nuevas aclaraciones a las autoridades rumanas el 26 de marzo de 2018 y el 31 de octubre de 2018, a las que las autoridades rumanas dieron respuesta el 4 de junio de 2018 y el 21 de noviembre de 2018, respectivamente. El 8 de abril de 2019, las autoridades rumanas remitieron la traducción de sus respuestas de 4 de junio de 2018.

(26) El 17 de mayo de 2019, Wizz Air envió a la Comisión una carta en la que solicitaba el derecho de acceso al expediente y el derecho a ser oída, a lo que la Comisión respondió el 11 de junio de 2019.

([6]) Comunicación de la Comisión – Directrices sobre ayudas estatales a aeropuertos y compañías aéreas (DO C 99 de 4.4.2014, p. 3).

2. **AEROPUERTO INTERNACIONAL DE TIMIŞOARA**

2.1. **Aeropuerto**

(27) El Aeropuerto Internacional de Timişoara es un aeropuerto internacional situado en el oeste de Rumanía.

(28) El aeropuerto es gestionado por el gestor del aeropuerto [considerando (15)], sociedad anónima en la que el Estado rumano posee el 80 % de las acciones en la fecha de la presente Decisión ([7]). Las acciones restantes pertenecen a Fondul Proprietatea ([8]). Anteriormente, el capital social fue suscrito íntegramente por el Estado rumano y se pagó íntegramente en la fecha de constitución del gestor del aeropuerto ([9]).

(29) El gestor del aeropuerto es el propietario de la infraestructura aeroportuaria, con excepción de la pista, la pista de rodaje y la plataforma del aeropuerto, que son propiedad del Estado rumano. Esta última infraestructura es concedida por el Estado al gestor del aeropuerto.

(30) Actualmente, el Aeropuerto Internacional de Timişoara solo cuenta con una pista de 3 500 metros de largo y 45 metros de ancho. Las plataformas ofrecen 22 plazas de aparcamiento. La capacidad del aeropuerto es de 1 300 pasajeros/hora de vuelos internacionales y de 500 pasajeros/hora de vuelos nacionales. El aeropuerto también tiene una terminal de mercancías.

(31) Entre 2007 y 2009, es decir, durante el período objeto de evaluación, el Aeropuerto Internacional de Timişoara fue el segundo aeropuerto de Rumanía en términos de tráfico (cuadro 1), lo que también incluye la evolución posterior del tráfico hasta 2017.

Cuadro 1 Tráfico en el Aeropuerto Internacional de Timişoara durante el período 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

Fuente: Autoridades rumanas.

(32) En la fecha de la presente Decisión, el Aeropuerto Internacional de Timişoara cuenta con servicios de transporte aéreo regular de pasajeros prestados por varias compañías aéreas de bajo coste. Wizz Air sirve el mayor número de destinos europeos, mientras que Ryanair y Blue Air tienen una oferta más limitada. El aeropuerto también está cubierto por dos compañías aéreas que ofrecen servicios completos: Tarom y Lufthansa. También hay vuelos chárter de temporada y varios operadores de transporte de mercancías.

(33) Entre 2007 y 2009, el Aeropuerto Internacional de Timişoara fue objeto de una base regional para Carpatair, una compañía aérea regional que ofrecía servicios completos y prestaba servicio a unos treinta y dos destinos nacionales y europeos. Entre las demás compañías aéreas que operaban en ese momento se cuentan Tarom, Lufthansa, Austrian Airlines, Malev, Alitalia y Moldavian Airlines.

(34) Los aeropuertos más próximos al Aeropuerto Internacional de Timişoara son:

— el aeropuerto de Arad, situado a 50 km. Esta distancia equivale a cuarenta minutos en coche. El aeropuerto de Arad tiene la mayor terminal de mercancías del oeste de Rumanía. El tráfico de pasajeros desde este aeropuerto disminuyó de 67 183 pasajeros en 2007 a 11 367 en 2018; y

([7]) Estatutos de la Sociedad Nacional «Aeropuerto Internacional de Timişoara-Traian Vuia», SA de 18.9.2008-Estatutos del operador del Aeropuerto Internacional de Timişoara de 15 de octubre de 2008 («Estatutos de 2008»), artículo 8.

([8]) Fondul Proprietatea fue creado por el Gobierno rumano con el fin de hacer el pago equivalente en acciones de las indemnizaciones para quienes perdieron sus propiedades durante el régimen comunista y cuyas solicitudes de restitución no pudieron liquidarse en especie. El Gobierno rumano se ha convertido en accionista minoritario de Fondul Proprietatea (0,04 %) después de que las acciones iniciales del Estado se hayan reasignado a los peticionarios admisibles.

([9]) Estatutos de la Sociedad Nacional «Aeropuerto Internacional de Timişoara», SA de 24.8.1998, en vigor desde el 7 de octubre de 1998 hasta el 14 de octubre de 2008 («Estatutos de 1998»), aprobados mediante la Decisión del Gobierno n.º 521/1998, artículo 7.

— el aeropuerto de Caransebeș, situado a 107 km. Esta distancia equivale a una hora y catorce minutos en coche. Es un aeropuerto privado que no cuenta con servicios regulares. Se utiliza para vuelos de carácter general y vuelos de salvamento y de policía.

(35) El cuadro 2 resume la situación financiera ([10]) del gestor del aeropuerto durante el período evaluado:

Cuadro 2 Principales indicadores financieros (en miles de RON)

(Miles de RON)	2007	2008	2009
Ingresos	23 473	30 545	41 067
Aumento de las ventas	no procede	+ 30,1 %	+ 34,4 %
EBITDA	7 318	10 646	12 212
Margen EBITDA	31,2 %	34,9 %	29,7 %
EBIT (ganancias antes de intereses e impuestos)	3 249	5 809	5 655
Beneficio neto	2 417	4 874	3 508
Margen de beneficio neto	10,3 %	16,0 %	8,5 %

2.2. Plan de desarrollo del Aeropuerto Internacional de Timișoara 2006-2015

(36) El Plan de Desarrollo 2006-2015 (el «plan de desarrollo») predijo un aumento del tráfico de pasajeros de 611 705 en 2005 a 1 661 332 en 2010 y a 2 565 494 en 2015. Se estimó que la adhesión de Rumanía a la Unión en 2007 daría lugar a un aumento del tráfico del 16-18 %.

(37) El plan de desarrollo constató que el tráfico de pasajeros y el número de movimientos de aeronaves aumentaron un 250 % entre 2001 y 2005. También se constató que, en 2006, la capacidad existente alcanzó un nivel crítico con respecto a la terminal de pasajeros, la plataforma, la pista, la carretera de acceso y la zona de aparcamiento, lo que minó la posibilidad de abrir nuevas rutas y aumentar el número de pasajeros en las rutas existentes. En 2003 se iniciaron las obras de ampliación de la terminal de pasajeros y, en 2004, de ampliación de la plataforma. El plan de desarrollo confirmó la necesidad de seguir ampliando y desarrollando las infraestructuras para hacer frente al aumento del tráfico previsto.

3. MEDIDAS OBJETO DEL PROCEDIMIENTO

3.1. Medida 1 – Financiación anual concedida al gestor del aeropuerto

(38) El gestor del aeropuerto recibió subvenciones anuales del Estado (en lo sucesivo, «medida 1»). Según Rumanía, la financiación concedida al gestor del aeropuerto en el período 2007-2009 cubría los siguientes tipos de inversiones con los siguientes valores (cuadro 3).

Cuadro 3 Financiación pública concedida al gestor del aeropuerto desde 2007 hasta 2009

Año	**Número de referencia**	**Importe (miles de RON)**	**Proyecto de inversión**	**Propietario de la infraestructura**
2007	1	500	Acondicionamiento de la carretera de acceso y del aparcamiento	Aeropuerto
	2	1 758	Acondicionamiento de una terminal para vuelos no Schengen (inicialmente, terminal para vuelos nacionales)	Aeropuerto
	3	6 846	Mejora de la pista y ampliación de la plataforma aeroportuaria	Estado rumano
		9 104	**Subtotal**	

([10]) Informe analítico de 7 de febrero de 2011 sobre Fondul Proprietatea, elaborado por IEBA Trust Financial & Investment Services.

2008	4	10 236,65	Mejora de la pista y ampliación de la plataforma aeroportuaria	Estado rumano
	5	242	Acondicionamiento de una terminal para vuelos no Schengen (inicialmente, terminal para vuelos nacionales)	Aeropuerto
	6	97,24	Detectores de metales en las puertas de seguridad	Aeropuerto
	7	4 598,4	Sistema de detección de explosivos	Aeropuerto
	8	703,99	Dispositivos portátiles de detección de explosivos	Aeropuerto
	9	1 344,00	Equipos de iluminación	Aeropuerto
	10	1 773,61	Sistema de escaneado por rayos X	Aeropuerto
	11	511,81	Chasis autopropulsado para vehículos EMS	Aeropuerto
		19 507,7	**Subtotal**	
2009	12	2 387,99	Mejora de la pista y ampliación de la plataforma aeroportuaria	Estado rumano
	13	6 379,96	Modernización de una terminal para vuelos no Schengen (inicialmente terminal para vuelos nacionales)	Aeropuerto
		8 767,95	**Subtotal**	
2007-20-09		**37 379,65**	**Total**	

(39) Según Rumanía, la financiación de las inversiones tenía las siguientes bases jurídicas:

(1) En lo que respecta a los equipos de seguridad, la Decisión del Gobierno n.º 1461/2007 sobre la financiación de los programas de compra de equipos de control de seguridad aeronáutica que incluían los equipos de seguridad que iba a financiar el Aeropuerto Internacional de Timişoara en 2008. La financiación se asignó en el proyecto de presupuesto de 2008, aprobado mediante la Decisión del Gobierno n.º 666/2008, de 24 de junio de 2008.

(2) Por lo que se refiere al resto de las inversiones, mediante la Decisión del Gobierno n.º 615/2002 se aprobó el programa estratégico para el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria del Aeropuerto Internacional de Timişoara para el período 2002-2015. Esta decisión fue modificada por la Decisión del Gobierno n.º 1212/2007, por la que se aprobó el programa estratégico para el período 2007-2015. La lista de inversiones se incluyó explícitamente en el programa estratégico. Los importes asignados a estas inversiones se incluyeron en los actos jurídicos mediante los cuales se aprobaron los presupuestos de los ejercicios 2007, 2008 y 2009 ([11]).

3.2. **Medida 2 – AIP 2007, 2008 y 2010**

3.2.1. *AIP 2007 y AIP 2008*

(40) Según la información facilitada por Rumanía, cada gestor del aeropuerto tiene la facultad de fijar las tasas aplicables al aeropuerto que gestiona de conformidad con el marco jurídico nacional aplicable. Las tasas establecidas por el gestor del aeropuerto se publican oficialmente en la publicación de información aeronáutica («AIP»), según lo previsto en las normas aeronáuticas internacionales. En consecuencia, la política de fijación de tasas por el uso del Aeropuerto Internacional de Timişoara se estableció únicamente para este aeropuerto y no se aplica a ningún otro aeropuerto situado en el territorio nacional o regional. Las AIP son propuestas por la dirección del gestor del aeropuerto y aprobadas por el Consejo de Administración, de conformidad con las prerrogativas que le confieran expresamente los estatutos de la sociedad.

(41) Las tasas aplicables se publicaron en la AIP el 7 de junio de 2007, con la referencia GEN 4.1-17 (en lo sucesivo, la «AIP 2007»), del siguiente modo:

([11]) Orden n.º 289 del Ministro de Transportes, del Ministro de Hacienda y del Ministro de Trabajo, de 21 de febrero de 2007, sobre el presupuesto de 2007; Decisión del Gobierno n.º 666, de 24 de junio de 2008, sobre el presupuesto de 2008, y Decisión n.º 721 del Gobierno, de 17 de junio de 2009, sobre el presupuesto de 2009.

Cuadro 4 Tasas aeroportuarias AIP 2007 (en EUR)

Tasa	Tasa mínima	Tipo unitario
Aterrizajes	50	7/tonelada
Iluminación	50	2,10/tonelada
Aparcamiento	15	0,15/tonelada/hora
1.Servicios a los pasajeros		
— ***vuelos internacionales***		8/pasajero
— ***vuelos nacionales***		3/pasajero
— ***seguridad***		7/pasajero
— ***2.- tránsito o transferencia***		3.5/pasajero

(42) La AIP 2007 establece descuentos de las tasas de aterrizaje en función del número de aterrizajes, tal y como se resume en el siguiente cuadro:

Cuadro 5 Descuentos de las tasas aeroportuarias establecidas en la AIP 2007

Vuelos internacionales	
Número de aterrizajes/año	**Descuento (%)**
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) Además, se concede un descuento del 50 % de las tasas de aterrizaje por un período de seis meses a los nuevos operadores aéreos que realicen al menos dos vuelos por semana, así como a nuevos destinos para los que todavía no haya vuelos desde el Aeropuerto de Timişoara.

(44) Las tasas aplicables se publicaron en la AIP el 23 de octubre de 2008, con la referencia GEN 4.1-17 (en lo sucesivo, «AIP 2008»), del siguiente modo:

Cuadro 6 Tasas aeroportuarias aplicables (AIP 2008) en EUR

Tasa	Tasa mínima	Tipo unitario
Aterrizajes	50	7/tonelada
Iluminación	50	2,10/tonelada
Aparcamiento	15	0,15/tonelada/hora
4.Servicios a los pasajeros		
— ***vuelos internacionales***		8/pasajero
— ***vuelos nacionales***		5/pasajero
— ***seguridad***		10/pasajero
— ***tránsito o transferencia***		1,50/pasajero
— ***5.- personas de movilidad reducida***		6.0,20/pasajero

(45) La AIP 2008 ha subido las tasas de seguridad de los pasajeros de 7 EUR en 2007 a 10 EUR por pasajero. La tasa de tránsito o transferencia por pasajero se redujo de 5 EUR a 1,50 EUR. Además, el gestor del aeropuerto introdujo una tasa de 0,20 EUR para las personas con movilidad reducida.

(46) La AIP 2008 establece descuentos de las tasas de aterrizaje en función del número de aterrizajes del año anterior, como sigue:

Cuadro 7 Descuentos de las tasas aeroportuarias (AIP 2008) en EUR

Vuelos internacionales	
Número de aterrizajes/año	**Descuento (%)**
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) La AIP 2008 dispone, además, un descuento del 50 % de las tasas de aterrizaje durante un período de doce meses en el caso de nuevos operadores aéreos del Aeropuerto Internacional de Timişoara que realicen al menos tres vuelos por semana con una aeronave de al menos setenta plazas. Para cada nuevo destino, el descuento aplicado a las tasas de aterrizaje es del 50 % durante un período de seis meses.

(48) Además de los descuentos y reducciones mencionados, el gestor del aeropuerto también concede una devolución parcial de los ingresos percibidos de las tasas de embarque (cuadro 8).

Cuadro 8 Devolución de los ingresos procedentes de las tasas de embarque con arreglo a la AIP 2008

Número de pasajeros a bordo al año atendidos por el usuario	**Devoluciones**
150 001 – 300 000	10 %
300 001 – 500 000	20 %
> 500 001	30 %

3.2.2. *AIP 2010*

(49) El 26 de agosto de 2010 se publicó una modificación de las tasas aeroportuarias del Aeropuerto Internacional de Timişoara (la «AIP 2010»). El gestor del aeropuerto introdujo una nueva categoría de descuentos para las aeronaves con un peso máximo al despegue («MTOW») superior a 70 toneladas:

Cuadro 9 Descuentos AIP 2010 para aeronaves de más de 70 toneladas de MTOW

Número de pasajeros a bordo al mes atendidos por el usuario	**Descuento (%)**
0 – 10 000	0
10 001 – 18 000	72
18 001 – 36 000	82
> 36 000	85

3.3. **Medida 3 – Acuerdos de 2008 celebrados entre el gestor del aeropuerto y Wizz Air**

(50) A mediados de 2008, el gestor del aeropuerto y Wizz Air firmaron varios acuerdos en los que se establecían los principios de su cooperación, así como las condiciones generales del uso de las infraestructuras y servicios aeroportuarios por parte de la compañía aérea. Los acuerdos firmados consistieron en i) un memorando de entendimiento, ii) un acuerdo de comercialización, iii) un contrato de explotación y iv) un contrato de servicios de asistencia en tierra (en lo sucesivo, denominados conjuntamente «los acuerdos de 2008»). Sobre la base de los acuerdos de 2008, Wizz Air comenzó a volar desde el Aeropuerto Internacional de Timişoara a finales de 2008. En 2009, la empresa aumentó gradualmente el número de destinos internacionales operados por aeronaves del tipo A320 (280 plazas).

3.3.1. *Memorando de entendimiento de 25 de junio de 2008*

(51) El gestor del aeropuerto y Wizz Air firmaron el memorando de entendimiento el 25 de junio de 2008. Se celebró por un período inicial de tres años, más un año en el que las partes podían resolverlo en caso de incumplimiento de las cláusulas contractuales. El memorando de entendimiento establece los principios generales de su cooperación y las condiciones generales del uso de las infraestructuras y los servicios aeroportuarios por parte de Wizz Air.

(52) El gestor del aeropuerto acordó ampliar la terminal de pasajeros para que pudiera atender hasta a tres millones de pasajeros al año a más tardar hasta el 1 de enero de 2011. También acordó mejorar la clasificación de la pista de aterrizaje y de despegue para que esta fuera, en ambas direcciones, de la categoría III antes de finales de 2009, y poner a disposición franjas horarias según la solicitud de Wizz Air.

(53) Wizz Air aceptó llevar a cabo actividades de comercialización para el gestor del aeropuerto. En particular, se acordó fomentar los destinos de los vuelos de Wizz Air desde o hacia el aeropuerto para aumentar el número de pasajeros que salen del aeropuerto y que llegan al mismo. En cambio, el gestor del aeropuerto aceptó pagar comisiones de comercialización cuyo importe dependía del número de aterrizajes y del número de pasajeros atendidos.

3.3.2. *Acuerdo de comercialización de 30 de julio de 2008*

(54) El acuerdo de comercialización fue firmado por las partes el 30 de julio de 2008 por un período inicial de tres años con efecto a partir del 11 de diciembre de 2008. La duración del acuerdo de comercialización podría prorrogarse un año después de este período inicial de tres años.

(55) El acuerdo de comercialización establece las condiciones generales para la realización de las actividades de comercialización de Wizz Air con el fin de aumentar el número de pasajeros que salen del aeropuerto y que llegan al mismo.

(56) El acuerdo de comercialización detalla las siguientes actividades de comercialización que debe realizar Wizz Air:

— promoción del Aeropuerto Internacional de Timişoara y de los vuelos realizados por Wizz Air hacia o desde el Aeropuerto Internacional de Timişoara en su revista en línea y a bordo;

— publicidad del Aeropuerto Internacional de Timişoara en su sitio web;

— desarrollo de una estrategia de comercialización para el Aeropuerto Internacional de Timişoara y para Wizz Air;

— campañas de publicidad en relación con los servicios aéreos en el Aeropuerto Internacional de Timişoara, y

— otras actividades de promoción para aumentar el número de pasajeros del Aeropuerto Internacional de Timişoara.

(57) Las actividades de comercialización debían llevarse a cabo en los medios de comunicación de Rumanía y del extranjero.

(58) A cambio de las actividades de comercialización llevadas a cabo por Wizz Air, el gestor del aeropuerto tuvo que pagar a Wizz Air una comisión de comercialización en función del número de pasajeros salientes.

(59) El acuerdo de comercialización establecía que, en caso de aumento de las tasas reguladas en el contrato de explotación o en el contrato de asistencia en tierra, la comisión de comercialización debía ajustarse en consecuencia a la evolución de las tasas aeroportuarias.

(60) Además, el gestor del aeropuerto tenía las siguientes obligaciones frente a Wizz Air:

— permitir a Wizz Air utilizar la infraestructura del Aeropuerto Internacional de Timişoara para actividades comerciales y de comercialización;

— fomentar los contactos de Wizz Air con las entidades públicas y las entidades empresariales locales;

— facilitar a Wizz Air la experiencia, los conocimientos y los contactos con los servicios de comercialización y los medios de comunicación locales;

— implicar a Wizz Air en sus actividades de promoción y comercialización; y

— ofrecer a Wizz Air espacios publicitarios en el Aeropuerto Internacional de Timişoara;

— apoyar a Wizz Air con actividades de relaciones públicas.

(61) El acuerdo de comercialización establecía que Wizz Air debía emitir una factura por la comisión de comercialización después de recibir *una factura proforma* del gestor del aeropuerto para las tasas estipuladas en el contrato de explotación y en el contrato de asistencia en tierra.

(62) Según el acuerdo de comercialización, Wizz Air estaba obligada a proporcionar al gestor del aeropuerto, al menos una vez al año, informes en los que se describieran las actividades de comercialización realizadas (a saber, la descripción de las actividades de comercialización, los grupos destinatarios, la publicidad, la frecuencia, la elección de los soportes de medios de comunicación, los importes gastados en actividades de comercialización).

3.3.3. *Rescisión del acuerdo de comercialización y pago de las comisiones de comercialización por el gestor del aeropuerto*

(63) El 11 de febrero de 2010, el gestor del aeropuerto decidió rescindir el acuerdo de comercialización.

(64) En lo que se refiere a las normas de contratación pública, la Autoridad Nacional de Regulación y Control de la Contratación Pública de Rumanía llegó a la conclusión de que la adjudicación del acuerdo de comercialización sin aplicar los procedimientos de adjudicación establecidos en el Derecho interno constituye una infracción de estos reglamentos sancionada con una multa comprendida entre 70 000 y 100 000 RON.

(65) El gestor del aeropuerto ha recibido de Wizz Air facturas por un importe total de 2 560 992,90 EUR por servicios de comercialización en el período comprendido entre octubre de 2008 y enero de 2010. Las autoridades rumanas sostienen que el gestor del aeropuerto no ha pagado este importe y que la obligación de pago que figura en el acuerdo de comercialización se respetará de conformidad con el Derecho mercantil.

(66) Las facturas de Wizz Air dirigidas al gestor del aeropuerto indican que las comisiones de comercialización se facturaron con un retraso de varios meses.

3.3.4. *Contrato de explotación de 1 de agosto de 2008*

(67) El contrato de explotación se celebró el 1 de agosto de 2008 para el período comprendido entre el 11 de diciembre de 2008 y el 10 de diciembre de 2009, con una renovación automática por períodos adicionales de doce meses cada año desde la entrada en vigor del contrato ([12]). El contrato de explotación establecía los requisitos para los servicios que el gestor del aeropuerto debía prestar a Wizz Air (servicios de pasajeros, servicios de seguridad, servicios de tránsito/transferencia) y establecía las tasas aeroportuarias aplicables que debía pagar Wizz Air, así como los descuentos y exenciones del pago de las mismas.

(68) Las tasas eran principalmente ([13]) las mismas que las establecidas en la AIP 2008. Además, la compañía aérea tenía derecho a un descuento del 50 % durante seis meses en caso de aumento de las frecuencias.

(69) Los pagos por servicios debían abonarse en un plazo de treinta días siguientes a la recepción de la factura «sin deducción alguna por supuesta reconvención o por cualquier otro motivo». El tipo de interés de demora se fijó en el 6,5 % anual. Para estas penalizaciones por demora debían emitirse facturas.

([12]) Este contrato de explotación es el contrato de explotación a que se refiere el acuerdo de comercialización.

([13]) Con excepción de los vuelos nacionales, ya que Wizz Air no explotó vuelos interiores.

(70) El incumplimiento de la confidencialidad del contrato debía sancionarse con una multa de 10 000 EUR.

(71) El 25 de junio de 2010, el contrato de explotación se modificó mediante un nuevo régimen de descuento que abarcaba el período hasta el 6 de febrero de 2011. Este nuevo régimen de descuento correspondía al establecido en la AIP 2010.

3.3.5. *Contrato de asistencia en tierra de 1 de agosto de 2008*

(72) El contrato de asistencia en tierra (en lo sucesivo, «CHS») constituía un anexo al Contrato estándar de asistencia en tierra de abril de 2004 y era válido desde el 11 de diciembre de 2008 hasta el 10 de diciembre de 2009, con una renovación automática por períodos adicionales de doce meses cada año desde su entrada en vigor ([14]).

(73) El CHS establecía tasas de asistencia en tierra de 150 EUR para un avión Airbus A320 destinado al transporte de pasajeros para un único paquete de asistencia en tierra consistente en la asistencia a la llegada y la posterior salida. Los servicios «a la carta» no estaban incluidos y debían facturarse por separado.

(74) Las facturas correspondientes a los servicios de asistencia en tierra debían emitirse a más tardar a partir del quinto día del mes siguiente. Los pagos debían efectuarse en el plazo de los treinta días siguientes a la fecha de recepción de la factura. El tipo de interés de demora era del 6,5 % anual.

(75) El 1 de febrero de 2010, el CHS fue prorrogado por un año a partir del 6 de febrero de 2010. La cláusula del acuerdo de comercialización que permitía la rescisión inmediata del CHS y del contrato de explotación, sin ningún tipo de indemnización, a la expiración o rescisión del acuerdo de comercialización, fue declarada nula y sin efecto.

(76) El 25 de junio de 2010, el CHS fue modificado por un nuevo régimen de descuentos aplicable a las tasas de asistencia en tierra y servicios a petición que abarcaba el período hasta el 6 de febrero de 2011. El nuevo régimen de descuentos fue introducido por decisión del consejo de directores de la gestión del aeropuerto el 15 de junio de 2010. Este nuevo régimen de descuentos correspondía al establecido en la AIP 2010.

3.4. **Medida 4 – Tolerancia del impago de las tasas aeroportuarias facturadas a Wizz Air durante el período comprendido entre octubre de 2009 y febrero de 2010**

(77) El 28 de abril de 2010, el gestor del aeropuerto envió a Wizz Air una orden de pago por un importe de 2 825 360 EUR en concepto de facturas correspondientes a las comisiones adeudadas en virtud del contrato de explotación y del CHS de octubre de 2009 a febrero de 2010.

(78) En el momento de la decisión de incoación, Wizz Air había pagado únicamente 264 367,10 EUR en el primer semestre de 2010 y el gestor del aeropuerto no había tomado medidas adicionales para recaudar los importes adeudados.

4. **RAZONES PARA LA APERTURA DE LA INVESTIGACIÓN**

(79) En la decisión de incoación, la Comisión concluyó que el tipo básico de las tasas aeroportuarias establecida en las AIP 2007, 2008 AIP y AIP 2010 no constituían ayuda estatal.

(80) Sin embargo, en la decisión de incoación se planteó la cuestión de si las siguientes medidas se concedieron en condiciones de mercado y, por lo tanto, no implicaban ayuda estatal o, de no ser así, si estas ayudas estatales podían considerarse compatibles con el mercado interior:

— la financiación para explotación anual concedida al gestor del aeropuerto en 2007, 2008 y 2009;

— los descuentos y reducciones concedidos con arreglo a las AIP 2007, AIP 2008 y AIP 2010;

— los acuerdos de 2008 entre Wizz Air y el gestor del aeropuerto;

— la tolerancia del impago de las tasas aeroportuarias facturadas a Wizz Air durante el período comprendido entre octubre de 2009 y febrero de 2010.

([14]) Este es el contrato de asistencia en tierra mencionado en el acuerdo de comercialización.

4.1. **Medida 1 – Financiación para explotación anual concedida al gestor del aeropuerto entre 2007 y 2009**

(81) La Comisión adoptó el punto de vista preliminar de que la financiación anual concedida al gestor del aeropuerto no respetaba el principio del operador privado en una economía de mercado, ya que no se presentó ningún plan de negocios ni previsión de rentabilidad, que el accionista minoritario (Fondul Proprietatea) no parecía haber contribuido a la financiación en las mismas condiciones y no estaba claro si el gestor del aeropuerto había pagado sistemáticamente a los accionistas los dividendos correspondientes.

4.2. **Medida 2 – Descuentos y reducciones concedidos de conformidad con la AIP 2007, AIP 2008 y AIP 2010**

(82) La Comisión adoptó el punto de vista preliminar de que los descuentos y las reducciones publicados en la AIP 2007 constituían ayuda estatal y no podía descartarse que la AIP 2008 y la AIP 2010 implicaran ayuda estatal. La Comisión no pudo excluir la posibilidad de que algunos usuarios del Aeropuerto Internacional de Timişoara hubieran recibido una ventaja económica selectiva concedida a través de estos descuentos y reducciones. Por lo que se refiere al nuevo descuento fijado en la AIP 2010 para las aeronaves con un MTOW superior a 70, la Comisión adoptó el punto de vista preliminar de que constituía ayuda estatal, ya que a primera vista no bastaba para cubrir los costes del gestor del aeropuerto. Por otra parte, la diferencia entre las tasas por pasajeros nacionales e internacionales y por pasajeros en tránsito llevó a la Comisión a cuestionar el carácter no discriminatorio de los regímenes.

4.3. **Medida 3 – Acuerdos de 2008 entre Wizz Air y el gestor del aeropuerto**

(83) La Comisión adoptó el punto de vista preliminar de que los acuerdos de 2008 con Wizz Air no habían sido otorgados en condiciones normales de mercado y, por lo tanto, Wizz Air recibió una ventaja económica selectiva. Por lo tanto, la Comisión adoptó el punto de vista preliminar de que los acuerdos de 2008 constituían ayuda estatal.

4.4. **Medida 4 – Tolerancia del impago de las tasas aeroportuarias facturadas a Wizz Air durante el período comprendido entre octubre de 2009 y febrero de 2010**

(84) La Comisión adoptó el punto de vista preliminar de que no podía excluirse que la tolerancia del impago de las tasas aeroportuarias implicara ayuda estatal, dado que no se habían adoptado medidas para asegurar la ejecución de la obligación de pago.

5. **OBSERVACIONES DE RUMANÍA**

5.1. **Medida 1 – Financiación para explotación anual concedida al gestor del aeropuerto entre 2007 y 2009**

(85) Rumanía explicó que la presunta ayuda de explotación concedida al gestor del aeropuerto estaba en realidad vinculada a los costes de inversión y no constituía ayuda estatal. Los proyectos de inversión se indican en el cuadro 3 de la presente Decisión.

(86) En relación con la financiación de *las obras de mejora de la pista y de ampliación de la plataforma aeroportuaria* de 2007, 2008 y 2009, Rumanía alegó que esta financiación cumplía el principio del operador privado en una economía de mercado. Según Rumanía, se cumple el principio del operador privado en una economía de mercado (POPEM) si las inversiones se realizan en activos propiedad del Estado que generan ingresos por dividendos y tasas de concesión. En este caso, Rumanía calculó una tasa de concesión del 2 % de los ingresos brutos que se recibirían de esta forma. Rumanía declaró que el Plan de desarrollo y la evaluación de la capacidad del Aeropuerto Internacional de Timişoara de 2006 («Evaluación de la capacidad») indicaba que las inversiones eran sostenibles desde el punto de vista económico. Rumanía consideró que era posible garantizar la sostenibilidad económica, ya que el aumento del número de pasajeros y la mejora de la eficacia aumentarían los ingresos procedentes de la explotación de la infraestructura aeroportuaria. Según Rumanía, también se necesitaban inversiones para cumplir los requisitos de seguridad aérea (en particular, para evitar el acceso no autorizado a los aviones), así como para satisfacer las necesidades operativas generadas por el aumento del tráfico. Rumanía indicó que, además de las actividades comerciales, la infraestructura se utilizaba también para actividades militares, misiones oficiales, misiones de búsqueda y rescate, asistencia humanitaria y ayuda de emergencia, vuelos de las Naciones Unidas, de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja y vuelos similares. Según Rumanía, las actividades de interés nacional (militares y de defensa nacional, humanitarias, de rescate y similares) están cubiertas por la misión de servicio público. Rumanía alegó que, con arreglo a la legislación rumana, el gestor del aeropuerto estaba obligado a permitir el uso gratuito de las infraestructuras aeroportuarias para estas actividades de carácter no comercial.

(87) Por lo que se refiere a la financiación concedida en 2008 para *los equipos de seguridad*, Rumanía alegó que esta financiación se refería a actividades que correspondían a misiones de servicio público. Rumanía declaró que estas inversiones fueron impuestas por el Reglamento (CE) n.º 2320/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, el Reglamento (CE) n.º 622/2003 de la Comisión y la legislación nacional. Además, Rumanía indicó que, mediante la compra de equipos de seguridad, el gestor del aeropuerto pudo cumplir los requisitos de seguridad de las fronteras impuestos por el Reglamento (CE) n.º 562/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo.

(88) En cuanto a la financiación de *la ampliación y mejora de la terminal para vuelos no Schengen* en 2007, 2008, 2009 y 2010, Rumanía alegó que esta cumplía el principio del operador privado en una economía de mercado o estaba vinculada a actividades relacionadas con el cumplimiento de la misión de servicio público. Según Rumanía, estas inversiones se basaban en consideraciones económicas, destinadas a preparar el aeropuerto para el aumento del número de pasajeros. Rumanía declaró que el Estado consideró perspectivas de rentabilidad a largo plazo. Además, Rumanía explicó que las inversiones eran necesarias para cumplir las obligaciones relacionadas con la adhesión al espacio Schengen. En particular, Rumanía declaró que las inversiones eran necesarias para cumplir el Reglamento (CE) n.º 2320/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CE) n.º 562/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo.

(89) Por lo que se refiere a la financiación de *las obras de acondicionamiento de la carretera de acceso y de la zona de aparcamiento* de 2007, Rumanía alegó que cumplía el principio del operador privado en una economía de mercado. Rumanía declaró que en 2005 esta inversión fue objeto de un estudio de viabilidad que incluía un plan de negocios y una evaluación de la rentabilidad de la inversión. Según Rumanía, el análisis de la rentabilidad puso de manifiesto la posibilidad de obtener ingresos considerables.

(90) Por lo que se refiere a la financiación de los *equipos de iluminación* en 2008, Rumanía alegó que cumplía con el principio del operador privado en una economía de mercado. Según Rumanía, la inversión en equipos para iluminación era necesaria para garantizar un uso de las infraestructuras aeroportuarias y una seguridad de los pasajeros y las aeronaves óptimos. Rumanía declaró que la inversión resultó ser rentable y *ex post*.

5.2. **Medida 2 – Descuentos y reducciones concedidos de conformidad con la AIP 2007, AIP 2008 y AIP 2010**

5.2.1. *AIP 2007 y AIP 2008*

(91) Rumanía alegó que la explotación del gestor del aeropuerto era rentable desde 2007 y que los beneficios han ido aumentando de forma constante desde entonces. En este contexto, las tasas cobradas por el gestor del aeropuerto cubrían los costes de los servicios prestados.

(92) Rumanía declaró que las decisiones sobre la aplicación de las tasas aeroportuarias se basaban en notas informativas económicas y financieras elaboradas por un departamento especializado del gestor del aeropuerto.

(93) Según Rumanía, las tasas aeroportuarias se publicaron en la AIP y eran aplicables a todos los usuarios de forma no discriminatoria.

(94) Rumanía aclaró que el Consejo de directores de la gestión del aeropuerto aprobó tanto la AIP 2007 como la AIP 2008 aproximadamente dos meses antes de su entrada en vigor.

(95) Según Rumanía, el modelo radial de negocios de Carpatair, del tipo «*hub and spoke*», llevó a una situación en la que, durante las horas punta de llegadas de los pasajeros de Carpatair, la capacidad del aeropuerto estaba casi al límite y fuera de las horas punta estaba infrautilizada. Por lo tanto, los costes marginales del incremento de pasajeros en el Aeropuerto Internacional de Timişoara, al menos fuera de las horas punta generadas por el modelo de explotación de Carpatair, fueron muy bajos y la mayoría de los costes eran fijos. Se estimó, por tanto, que incluso las tasas de aviación bajas registraban una rentabilidad marginal. Esto queda demostrado por el aumento del 39 % de los ingresos procedentes de la explotación que el gestor del aeropuerto registró en el período 2008-2010, que se consiguió con un aumento de solo el 22 % de los costes de explotación.

(96) Según Rumanía, las reducciones y los descuentos incluidos en la AIP 2007 y AIP 2008 reflejan las economías de escala logradas por el gestor del aeropuerto debido a los elevados costes fijos de explotación del aeropuerto. Esto significa que existe un fuerte incentivo para buscar volúmenes adicionales. Las reducciones y los descuentos tienen por objeto estimular y amplificar las actividades económicas que utilizan las infraestructuras aeroportuarias de la manera más eficaz.

5.2.2. *AIP 2010*

(97) Según Rumanía, al fijar las tasas y las reducciones publicadas en la AIP 2010, el gestor del aeropuerto actuó por iniciativa propia. Rumanía declaró que las tasas y descuentos no son imputables al Estado.

(98) Rumanía alegó que la AIP 2010 se adoptó de conformidad con el principio del operador privado en una economía de mercado. Según Rumanía, el análisis basado en el principio del operador privado en una economía de mercado debe tener en cuenta los ingresos procedentes de actividades no relacionadas con la aviación, la externalización de la red y el aumento del valor de la empresa. Aproximadamente el 14 % de los ingresos del gestor del aeropuerto procedían de actividades distintas de las aeronáuticas. Según Rumanía, la probabilidad de que los pasajeros de compañías aéreas de bajo coste compren periódicos, alimentos, bebidas u otros productos similares en las tiendas del aeropuerto es generalmente más alta que en el caso de otros pasajeros, ya que las compañías aéreas de bajo coste no suelen ofrecer estos productos a bordo.

(99) Rumanía consideró que la AIP 2010 proporcionaba a las compañías aéreas un incentivo para atraer a más pasajeros. Rumanía declaró que, durante la aplicación de la AIP 2010, el tráfico en el aeropuerto registró una evolución positiva (véase el cuadro 10).

Cuadro 10 Aeropuerto de Timişoara-Ingresos y número de pasajeros

	Número total de pasajeros	**Ingresos totales 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) Rumanía explicó que las tasas aeroportuarias aplicables a Carpatair se redujeron en un 70 % en el caso de los aterrizajes y en un 50 % en el caso de la iluminación. La tasa aplicada era de tan solo 1,5 EUR por pasajero. Según la AIP 2010, la reducción máxima de las tasas aeroportuarias aplicable a Wizz Air se situaba entre el 67 % y el 72 %. Las reducciones del 72 % hasta el 85 % nunca se aplicaron a Wizz Air al no alcanzar nunca estos umbrales. Según Rumanía, otras compañías aéreas tenían derecho a descuentos en las tasas en función del número registrado de pasajeros o de movimientos.

(101) Rumanía declaró que el descuento de las tasas aeroportuarias concedida en la AIP 2010 refleja la diferencia entre los costes de oportunidad soportados por el gestor del aeropuerto por la prestación de servicios a las empresas que utilizan aeronaves pequeñas y tienen tiempos de rotación más largos y los costes de prestación de servicios de aeronaves más grandes, que ofrecen un mayor número de pasajeros en cada aterrizaje. La AIP 2010 pretendía atraer a compañías aéreas con tiempos de rotación más cortos a fin de permitir más rotaciones por hora y, por tanto, mejorar la capacidad operativa del gestor del aeropuerto en lo que se refiere al número de aterrizajes por hora.

(102) Rumanía declaró que los descuentos aplicados a Wizz Air también reflejaban el menor volumen de servicios utilizados. Wizz Air solo ofrecía vuelos directos y, por lo tanto, no necesitaba facilidades ni servicios para las transferencias. Para los vuelos de tránsito, el gestor del aeropuerto debe duplicar las instalaciones de seguridad. Según Rumanía, el 60 % de los pasajeros de Wizz Air se registran en Internet, por lo que se necesita menos personal en los mostradores de registro. Los pasajeros de Wizz Air transportan menos equipaje, lo que reduce la necesidad de personal e instalaciones para su manipulación. Según Rumanía, Wizz Air facilitó a través de sus propios equipos la limpieza ordinaria de las aeronaves durante una rotación.

5.3. **Medida 3 – Acuerdos de 2008 entre Wizz Air y el gestor del aeropuerto**

(103) Rumanía alegó que ninguna de las inversiones realizadas para la rehabilitación de la pista de rodaje o para la ampliación de la plataforma había sido ocasionada específicamente por la presencia de Wizz Air. Según Rumanía, las inversiones realizadas por el Estado como accionista principal se pusieron en marcha antes de que Wizz Air anunciara su intención de operar en el Aeropuerto Internacional de Timișoara. Rumanía declaró que ni las inversiones ni las reparaciones realizadas con cargo a los recursos propios del gestor del aeropuerto fueron generadas por la presencia de Wizz Air o de cualquier otra compañía aérea en el Aeropuerto Internacional de Timișoara, sino con el fin de garantizar las condiciones de seguridad y protección necesarias para el buen funcionamiento de las actividades del aeropuerto. Las reparaciones se llevaron a cabo debido al desgaste físico normal y no por una compañía aérea en particular o debido a su presencia.

(104) Según las autoridades rumanas, como se indica en el preámbulo, el memorando de entendimiento fue un acuerdo de principio que no imponía ninguna obligación jurídica a las partes. Rumanía alegó que el acuerdo no establecía ninguna sanción por posibles infracciones, excepto por lo que se refiere a la cláusula de confidencialidad. Aparte de que no estaba prevista la obligación de prestar los servicios enumerados en el memorando de entendimiento, el gestor del aeropuerto no realizó ninguna obra de infraestructura durante el período en cuestión, aparte de obras de infraestructura que fueron totalmente independientes del funcionamiento de Wizz Air.

(105) Rumanía indicó que en el memorando de entendimiento se expresaba la intención de las partes de entablar negociaciones de buena fe sobre la posible cooperación que debía establecerse sobre la base de contratos obligatorios. Rumanía alegó que, efectivamente, se habían celebrado contratos vinculantes de este tipo, que en la práctica sustituyeron al memorando de entendimiento: el contrato de explotación, el contrato de asistencia en tierra y el acuerdo de comercialización.

(106) Según Rumanía, al firmar los acuerdos de 2008 con Wizz Air, el gestor del aeropuerto actuó de acuerdo con el principio del operador privado en una economía de mercado. Para apoyar este argumento, Rumanía entregó a la Comisión un plan de negocios *ex ante* reconstituido *ex post*, que muestra que se esperaba que los acuerdos celebrados en 2008 con Wizz Air dieran lugar a un aumento del número de pasajeros y de los beneficios.

5.4. **Medida 4 – Tolerancia del impago de las tasas aeroportuarias facturadas a Wizz Air durante el período comprendido entre octubre de 2009 y febrero de 2010**

(107) Rumanía declaró que el gestor del aeropuerto había actuado en nombre propio en relación con el pago de las tasas aeroportuarias que Wizz Air debía pagar. Por esta razón, según Rumanía, la decisión no es imputable al Estado rumano.

(108) Rumanía alegó que la decisión adoptada por el gestor del aeropuerto en relación con el pago de las tasas aeroportuarias que Wizz Air debía pagar cumplía con el principio del operador privado en una economía de mercado.

(109) Según Rumanía, los importes que se debían reembolsar a Wizz Air y que recuperaría Wizz Air fueron compensados el 1 de marzo de 2014 por el contrato de transacción n.º 20310 ([15]) celebrado entre el gestor del aeropuerto y Wizz Air (en lo sucesivo, «el contrato de transacción»).

(110) Rumanía alegó que las deudas del gestor del aeropuerto con Wizz Air eran de 0 EUR desde el 20 de noviembre de 2014 y que las deudas de Wizz Air con el gestor del aeropuerto ascendían a 122 861,67 EUR por operaciones realizadas entre el 1 de octubre de 2014 y el 31 de octubre de 2014 y a 1 256,12 EUR por el arrendamiento de una zona administrativa en el Aeropuerto Internacional de Timișoara. Según Rumanía, estos importes se hicieron exigibles el 30 de noviembre de 2014.

([15]) El contrato de transacción se basó en las siguientes acciones. El gestor del aeropuerto presentó una solicitud de arbitraje contra Wizz Air ante el Tribunal de Arbitraje de la Cámara de Comercio e Industria de Cluj («Tribunal de Arbitraje de Cluj») bajo el número 24/2011. El Tribunal de Arbitraje de Cluj emitió el laudo arbitral n.º 3 de 16 de mayo de 2012 (en lo sucesivo, «el laudo arbitral»). Mediante el laudo arbitral de 11 de junio de 2012, el Tribunal de Arbitraje de Cluj subsanó algunos errores. En el laudo arbitral se decretó el pago de Wizz Air de determinadas facturas emitidas por el gestor del aeropuerto y del saldo pendiente en virtud del contrato de explotación y del contrato de asistencia en tierra. El gestor del aeropuerto solicitó también a Wizz Air el pago de intereses de demora. Wizz Air presentó una solicitud de pago de las facturas emitidas por Wizz Air en virtud del acuerdo de comercialización contra el gestor del aeropuerto. El Tribunal Especializado de Cluj dictó la sentencia n.º 3597, de 3 de octubre de 2012, en la que estimó parcialmente la demanda presentada por Wizz Air contra el gestor del aeropuerto.

6. **OBSERVACIONES DE TERCEROS**

6.1. **Carpatair**

6.1.1. *Medida 3 – Acuerdos de 2008 entre Wizz Air y el gestor del aeropuerto*

(111) Según Carpatair, los diversos regímenes establecidos en el Aeropuerto Internacional de Timişoara a favor de Wizz Air constituyen ayudas estatales. Carpatair estima el importe de la presunta ayuda concedida a Wizz Air en el período entre octubre de 2008 y diciembre de 2010 en 5,5 millones EUR. De esta cantidad, 2,6 millones EUR se concedieron mediante el acuerdo de comercialización y los 2,9 millones EUR restantes, a través de descuentos incluidos en el AIP y en el contrato de explotación. Carpatair también alegó que, en 2011, el gestor del aeropuerto siguió tomando esta medida en relación con Wizz Air, estimando el importe de la medida en 8,3 millones EUR a finales de 2011.

(112) Carpatair formuló observaciones sobre el principio del operador privado en una economía de mercado. Según Carpatair, un inversor en una economía de mercado habría basado sus decisiones en las características específicas del aeropuerto. La ubicación del aeropuerto y los esfuerzos de Carpatair permitieron crear gradualmente, a partir del año 2000, un sistema radial del tipo «*hub and spoke*» a través del cual Carpatair había llegado a asegurar el 38 % de los ingresos del gestor del aeropuerto en 2008, año en el que llegó Wizz Air. La situación se explica principalmente por el hecho de que esta compañía ha logrado atraer un tráfico estable de empresarios de Rumanía, Italia, Moldavia, Ucrania y Alemania.

(113) Carpatair también alegó que el tráfico del Aeropuerto Internacional de Timişoara fue de 836 574 pasajeros en 2007 y de 890 704 pasajeros en 2008. Normalmente, esta debía ser la base y la referencia de ingresos de los que un inversor privado debería obtener ingresos marginales. La principal preocupación del gestor del aeropuerto debería ser evitar la «canibalización» de las actividades e ingresos existentes. Sin embargo, según Carpatair, el gestor del aeropuerto no tuvo en cuenta este aspecto, lo que dio lugar a una disminución del número de pasajeros atendidos por el Aeropuerto Internacional de Timişoara a 757 009 en 2013, un 15 % menos que antes de la llegada de Wizz Air. Por lo tanto, un inversor prudente habría tenido en cuenta el hecho de que era ese tráfico precisamente el que ofrecía ganancias de alta calidad y habría limitado la ventaja concedida a Wizz Air solo a las nuevas rutas. No fue el caso. El acuerdo de comercialización concedía un descuento del 85 %, válido durante tres años, para todas las tarifas y tasas, servicios de asistencia en tierra e incluso para el material utilizado en todas las rutas, incluidas las ya atendidas por Carpatair, que representaban la mitad del número total. Un inversor inteligente habría sabido que, si debilita a su principal cliente, Carpatair, destruirá su base existente y los recursos proporcionados por este. Un inversor privado inteligente debería haber conocido los márgenes de rentabilidad reales en este sector, especialmente los de las compañías aéreas que operan un modelo del tipo «*hub and spoke*». Dado que la aplicación de la supuesta ayuda solo habría dado lugar a la pérdida de la mitad de los ingresos procedentes de la explotación del Aeropuerto Internacional de Timişoara (el 20 % del total de ingresos de Carpatair), la caída repentina de la rentabilidad habría supuesto una pérdida del 15 % de los ingresos totales con un beneficio del 5 %. Expresada en cifras absolutas, esta pérdida supone un impacto negativo de entre 10 y 15 millones de euros al año.

(114) Carpatair consideró que un inversor prudente habría comunicado los resultados de un estudio encargado en 2006 que demostraba la necesidad de reparar la pista con un coste de 30 millones EUR. La información fue puesta a disposición por el nuevo director del aeropuerto en 2010. Un inversor privado prudente actúa a la luz de una perspectiva de rentabilidad a más largo plazo que permita eludir el concepto de beneficio marginal resultante de unos ingresos marginales, incluso extremadamente bajos, de 1 EUR por pasajero, un concepto que se inscribe en el corto plazo. Es obvio que el gestor del aeropuerto, ignorando los costes de las reparaciones e incluso permitiendo a una compañía aérea utilizar en exceso y deteriorar la pista, no tuvo en cuenta la rentabilidad a largo plazo. Un inversor prudente en el sector del transporte aéreo habría aplicado una tasa adicional a dicha compañía aérea por cada movimiento de operaciones con carga adicional.

(115) Carpatair alegó que, a principios de 2012, el gestor del aeropuerto supeditó la renovación del acuerdo a la aprobación de los acuerdos entre el aeropuerto y Wizz Air, así como a sus cláusulas.

(116) Carpatair alegó que no se había respetado el principio del operador privado en una economía de mercado. Carpatair alegó que no se había efectuado ningún análisis *ex ante* y que no se había presentado ningún plan de negocios a la Comisión en consonancia con las Directrices de 2005 sobre la financiación de los aeropuertos y ayudas estatales de puesta en marcha destinadas a las compañías aéreas que operan desde aeropuertos regionales ([16]) («Directrices de aviación de 2005»).

([16]) Comunicación de la Comisión-Directrices comunitarias sobre la financiación de aeropuertos y las ayudas estatales de puesta en marcha destinadas a compañías aéreas que operen desde aeropuertos regionales (DO C 312 de 9.12.2005, p.1).

(117) Carpatair rechazó los argumentos de Rumanía de que los ingresos distintos de los aeronáuticos debían incluirse en el análisis del principio del operador privado en una economía de mercado. Carpatair declaró que Rumanía no podía proporcionar un análisis económico detallado de la manera en que las subvenciones concedidas a Wizz Air estaban justificadas por el aumento de los beneficios distintos de los aeronáuticos.

6.1.2. *Directrices de aviación de 2014*

(118) Carpatair alegó que las Directrices de aviación de 2014 confirman que las medidas constituyen ayuda estatal. El principio del operador privado en una economía de mercado no se respetó porque, al no existir un plan de negocio *ex ante*, las autoridades rumanas no facilitaron a la Comisión ningún plan de este tipo ni ninguna previsión de rentabilidad de los acuerdos de 2008.

(119) Carpatair alegó que los datos financieros más recientes del gestor del aeropuerto confirman que la ayuda es incompatible. Carpatair alegó que la ayuda estatal redujo la rentabilidad del gestor del aeropuerto y no cumplía las condiciones acumulativas para otorgar la ayuda a la creación de empresas.

(120) Carpatair también informó a la Comisión de que había presentado una denuncia ante el Consejo de Competencia Rumano en la que alegaba que el gestor del aeropuerto había abusado de su posición dominante al ofrecer condiciones discriminatorias a las compañías aéreas.

6.2. **Wizz Air**

6.2.1. *Medida 2 – Descuentos y reducciones concedidos de conformidad con la AIP 2007, AIP 2008 y AIP 2010*

(121) Wizz Air alegó que los descuentos aplicados con arreglo a la AIP 2010 nunca llegaron al 85 %. Por otra parte, el descuento medio aplicado no fue superior al 73 % después de que el Ministerio de Transportes rumano se opusiera a la mencionada escala de tasas.

(122) Además, Wizz Air considera que las AIP 2007, AIP 2008 y AIP 2010 no aportan selectividad ni ventajas a su favor. Otras compañías aéreas explotan aeronaves del mismo tamaño y con el mismo MTOW que Wizz Air y, por tanto, podrían beneficiarse del mismo nivel de descuento.

(123) Wizz Air alegó que, tras su llegada, el gestor del aeropuerto alentaba la tendencia general del uso de aeronaves de mayor tamaño y el número de pasajeros aumentó un 36 % entre 2007 y 2010, mientras que el número de movimientos de aeronaves aumentó solo un 2 %.

(124) A diferencia de Carpatair, Wizz Air ha ofrecido un servicio de bajo coste y sus actividades han sido eficaces. Por consiguiente, desde un punto de vista económico, era racional que la puesta a disposición de infraestructuras y servicios menos costosos condujera a tasas más bajas que las de un aeropuerto que actúa como operador privado en una economía de mercado. Wizz Air declaró que fomentó el tráfico del aeropuerto con el aumento de los ingresos aeronáuticos y distintos de los aeronáuticos.

6.2.2. *Medida 3 – Acuerdos de 2008 entre Wizz Air y el gestor del aeropuerto*

(125) Wizz Air alegó que la ausencia de un plan de negocios *ex ante* no demuestra que las autoridades rumanas no actuaran como un operador privado en una economía de mercado.

(126) Wizz Air contrató un asesor económico, Oxera Consulting Ltd, para preparar la evaluación económica basada en el principio del inversor en una economía de mercado en relación con el aeropuerto. El informe de Oxera, presentado a la Comisión el 27 de octubre de 2011, tenía por objeto establecer si se respetó el principio del operador privado en una economía de mercado en el caso de los acuerdos entre el gestor del aeropuerto y Wizz Air.

(127) El análisis de Oxera se centró en los acuerdos de 2008, así como en la AIP 2007, AIP 2008 y AIP 2010.

(128) Según Oxera, las tasas abonadas por Wizz Air al aeropuerto internacional de Timișoara han de compararse con las abonadas por Wizz Air en aeropuertos similares en un plazo adecuado.

(129) En el análisis de Oxera, se seleccionaron tres aeropuertos como puntos de referencia pertinentes a efectos de este análisis. Oxera alegó que, por su naturaleza, es probable que estos aeropuertos tengan un comportamiento compatible con los aeropuertos «inversores privados» debido a la estructura del accionariado y a su financiación, que, desde la perspectiva de Wizz Air, son destinos comparables en líneas generales desde muchos puntos de vista.

(130) Sobre la base de los datos recibidos de Wizz Air, Oxera llegó a la conclusión de que las tasas totales pagadas por esta compañía aérea en el Aeropuerto Internacional de Timişoara son comparables con las abonadas en los tres aeropuertos comparables en el período 2008-2009 y 2010-2011, tanto por pasajero como por escala.

(131) Según Oxera, el análisis mostró que el nivel global de las tasas abonadas por Wizz Air al Aeropuerto Internacional de Timişoara, según los acuerdos detallados, es por término medio superior al nivel medio comparable de las tasas pagadas por esta compañía aérea en los aeropuertos comparables. Los precios más bajos pagados por Wizz Air en los aeropuertos comparables sugieren que un inversor privado habría podido celebrar un contrato con arreglo a las condiciones del acuerdo entre el gestor del aeropuerto y Wizz Air.

(132) La evaluación de la rentabilidad de los acuerdos muestra que un inversor privado racional estaría dispuesto a celebrar el mismo acuerdo con Wizz Air. Por lo tanto, el análisis de rentabilidad sugiere que, al celebrar los distintos acuerdos con Wizz Air, el gestor del aeropuerto actuó en consonancia con el principio del operador privado en una economía de mercado.

(133) En términos generales, el informe de Oxera concluye que, a partir de los resultados del análisis comparativo y del análisis de rentabilidad de los acuerdos, las tasas abonadas por Wizz Air al aeropuerto de Timişoara son comparables con un nivel de tasas que un inversor en una economía de mercado (propietario de un aeropuerto) habría ofrecido a Wizz Air en circunstancias similares.

6.2.3. *Medida 4 – Tolerancia del impago de las tasas aeroportuarias facturadas a Wizz Air durante el período comprendido entre octubre de 2009 y febrero de 2010*

(134) Según Wizz Air, es evidente que la supuesta cantidad pendiente adeudada al gestor del aeropuerto no constituye ayuda estatal. Wizz Air alegó que tenía créditos recíprocos contra el gestor del aeropuerto a raíz de la cancelación de un procedimiento de compensación entre el gestor del aeropuerto y Wizz Air.

(135) Wizz Air alegó que la imputabilidad al Estado no se ha establecido porque la Comisión no ha demostrado que el impago de las tasas adeudadas pueda imputarse al Estado.

(136) La supuesta ayuda concedida por el gestor del aeropuerto a las compañías aéreas no es imputable al Estado rumano, y se invoca a este respecto la jurisprudencia del Tribunal en el caso Stardust Marine ([17]). Según Wizz Air, el gestor del aeropuerto parece haber actuado de manera autónoma, sin que el Estado rumano autorice o tenga conocimiento de estas medidas. El Gobierno rumano solo intervino mediante instrucciones solicitando la anulación de determinadas medidas adoptadas por el gestor del aeropuerto y desestimadas *ex post* por el Gobierno.

6.2.4. *Directrices de aviación de 2014*

(137) Wizz Air reafirmó que los acuerdos celebrados con el gestor del aeropuerto en 2008 no constituían ayuda estatal a la luz de las Directrices de aviación de 2014.

(138) Según Wizz Air, los acuerdos entre el gestor del aeropuerto y Wizz Air respetaban el principio del operador privado en una economía de mercado. En el presente caso, se aplicó la comparación con el precio de mercado y se llevó a cabo el análisis *ex ante* de rentabilidad, ambos descritos en las Directrices de aviación de 2014, tal como se demuestra en el informe de Oxera.

(139) Wizz Air observa que la presunta ayuda estatal concedida al gestor del aeropuerto, si las medidas en cuestión pueden considerarse ayuda estatal, no se ha transferido a Wizz Air. Se refirió a los puntos 11 y 65 de las Directrices de aviación de 2014, que establecen que, cuando un aeropuerto ha recibido ayuda, la ventaja resultante de dicha ayuda no se transfiere a una compañía aérea concreta si la infraestructura pertinente está abierta a todas las compañías aéreas y no está reservada a una compañía aérea concreta, y las compañías aéreas pagan tasas que cubran al menos los costes marginales de las actividades realizadas en el aeropuerto correspondiente.

(140) Wizz Air declaró que se cumplen estas condiciones. Wizz Air no era la única compañía aérea que explotaba aviones de más de setenta toneladas de MTOW en el Aeropuerto Internacional de Timişoara durante el período pertinente y que otras compañías aéreas disfrutaron, por tanto, de descuentos sobre las tasas aeroportuarias similares a los concedidos a Wizz Air, o incluso más.

([17]) Sentencia de 16 de mayo de 2002, Francia/Comisión («Stardust Marine»), C-482/99, EU:C:2002:294.

(141) Wizz Air deduce del punto 172 de las Directrices de aviación de 2014 que, aunque se encontrara que el gestor del aeropuerto recibió ayudas, su compatibilidad debería evaluarse sobre la base de las Directrices de aviación de 2014, teniendo en cuenta la intensidad de las ayudas permitida para los aeropuertos con un máximo de 700 000 pasajeros.

6.3. **Gestor del aeropuerto**

6.3.1. *Medida 3 – Acuerdos de 2008 entre Wizz Air y el gestor del aeropuerto*

(142) El gestor del aeropuerto declaró que los acuerdos de 2008 no constituían ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

(143) Según el gestor del aeropuerto, no hubo selectividad. La presunta ayuda otorgada a Wizz Air se puso a disposición de todas las compañías aéreas comparables de manera transparente y no discriminatoria.

(144) El gestor del aeropuerto alegó que el acuerdo de comercialización se refería a los servicios de comercialización prestados al gestor del aeropuerto de Wizz Air. Si no se hubiera limitado los gastos de publicidad del gestor del aeropuerto, este último habría ofrecido el mismo acuerdo a otras compañías aéreas.

(145) El aeropuerto alegó que no tenía acceso a recursos estatales. Los recursos estatales se utilizaron exclusivamente para el suministro de infraestructuras de forma no discriminatoria, como pistas de rodaje, plataformas, equipos de seguridad, instalaciones y equipos para las terminales.

(146) El gestor del aeropuerto alegó que había actuado de manera autónoma. El hecho de que Rumanía sea accionista del aeropuerto con una participación del 80 % del capital social de la empresa no significa que el Estado tenga un control directo o indirecto sobre los recursos en cuestión.

(147) Los acuerdos de 2008 han cumplido el principio del operador privado en una economía de mercado en todos los aspectos. El gestor del aeropuerto declaró que realizó los cálculos antes de la celebración de los acuerdos de 2008. El gestor del aeropuerto sostiene que no tiene ninguna obligación jurídica de elaborar un plan de negocios. El gestor del aeropuerto no tenía conocimiento de ninguna razón por la que debería haber conservado documentación alguna.

(148) El informe de RBB ([18]), presentado por el gestor del aeropuerto, intentó calcular los costes y beneficios marginales del aeropuerto generados por los acuerdos de 2008. Según el informe, los acuerdos de 2008, incluso en el período de tres años durante el cual el gestor del aeropuerto soportó el coste del acuerdo de comercialización, permitieron al gestor del aeropuerto obtener una rentabilidad positiva.

(149) El informe RBB tuvo en cuenta la mejora de la eficacia de la que se benefició el aeropuerto debido a la explotación de Wizz Air. Los datos mostraron que Wizz Air transportó un número de pasajeros por movimiento de aeronave muy superior al de otras compañías aéreas que operan en el Aeropuerto Internacional de Timișoara. La inclusión de Wizz Air en la cartera de clientes del gestor del aeropuerto ha garantizado un aumento sustancial del número de pasajeros sin un aumento significativo del número de movimientos de aeronaves.

(150) Este modelo de crecimiento ha mejorado la rentabilidad del aeropuerto: en el período 2008-2010, los ingresos de explotación totales del gestor del aeropuerto aumentaron un 39 %, mientras que los costes de explotación totales solo aumentaron un 22 %.

(151) Según el informe de RBB, los datos mostraron que Wizz Air soportó, como mínimo, una parte de los ingresos aeronáuticos equivalente a su cuota de tráfico de pasajeros y de movimientos de aeronaves desde el aeropuerto. Por otra parte, por lo que se refiere a los ingresos del gestor del aeropuerto, los datos muestran de forma constante, según el informe de RBB, que la cuota de Carpatair era inferior a la medida en que había utilizado las instalaciones del Aeropuerto Internacional de Timișoara expresada como proporción del número de pasajeros y de movimientos de aeronaves.

(152) El informe sugiere que Carpatair obtuvo mejores condiciones del gestor del aeropuerto que otras compañías, entre ellas Wizz Air. Este nivel insuficiente de pagos en relación con la utilización de la capacidad refleja la relativa ineficacia en términos de uso del aeropuerto, del modelo de negocios de Carpatair, basado en un gran número de movimientos de aeronaves que transportan un número relativamente pequeño de pasajeros.

([18]) RBB Economics LLP es una consultoría económica con sede en Londres. Está especializada en el asesoramiento económico relacionado con el Derecho de la competencia.

(153) Según el estudio realizado por la Universidad de Timişoara, las inversiones realizadas por el gestor del aeropuerto fueron rentables y beneficiosas. El estudio alegó que el gestor del aeropuerto había actuado de conformidad con el principio del operador privado en una economía de mercado.

(154) Según el estudio, el gestor del aeropuerto tenía una estrategia correcta destinada a aumentar el número de pasajeros y movimientos de aeronaves. Con este fin, tomando como ejemplo las tasas aplicadas a otros aeropuertos del país y del extranjero, se desarrolló un sistema ventajoso de descuentos destinado en particular a las compañías aéreas que transportan un gran número de pasajeros y explotan aeronaves de gran tamaño. Además, los alquileres facturados por el emplazamiento del edificio de la terminal son coherentes con el precio de mercado y compatibles con los de Timişoara para emplazamientos del mismo tipo.

6.3.2. *Directrices de aviación de 2014 (medida 1 y medida 3)*

(155) El gestor del aeropuerto alegó que no había ninguna ayuda estatal ilegal, basando su alegación en las Directrices de aviación de 2014. Aunque hubiera habido ayuda, habría sido compatible con el mercado interior en virtud del artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE.

(156) El gestor del aeropuerto sostiene que la ayuda de la que se benefició ha contribuido a un objetivo bien definido de interés común, ya que aumentó la movilidad de los ciudadanos de la Unión Europea y la conectividad del departamento de Timiş al crear puntos de acceso para vuelos dentro de la Unión, ha evitado la congestión del tráfico aéreo en los principales aeropuertos de la Unión y facilitado el desarrollo regional del dicho departamento.

(157) El gestor del aeropuerto declaró que la inversión tenía como objetivo principal la creación de nuevas capacidades en el Aeropuerto Internacional de Timişoara y que la nueva infraestructura respondía, a medio plazo, a la demanda estimada de las compañías aéreas, los pasajeros y las agencias de transporte de la zona servida por el Aeropuerto Internacional de Timişoara.

(158) Según el gestor del aeropuerto, de la aplicación del principio del operador privado en una economía de mercado no se desprende que los acuerdos entre Wizz Air y el gestor del aeropuerto constituyeran ayuda estatal.

(159) El gestor del aeropuerto aplicó los dos enfoques diferentes descritos en las Directrices de aviación de 2014 para la aplicación del principio del operador privado en una economía de mercado.

(160) El gestor del aeropuerto alegó que el precio cobrado por el aeropuerto a una compañía aérea determinada corresponde al precio de mercado: el gestor del aeropuerto recordó que el informe RBB demostró que las tasas aeronáuticas pagadas por Carpatair en 2010 eran inferiores a las facturadas a Wizz Air.

(161) En opinión del gestor del aeropuerto, los acuerdos han contribuido a su rentabilidad multiplicando los costes y beneficios marginales: según el informe del RBB, en el período 2008-2010, los acuerdos con Wizz Air contribuyeron al beneficio marginal del gestor del aeropuerto.

(162) Además, mientras que las tasas aeronáuticas cobradas por Wizz Air eran un flujo constante de ingresos para el gestor del aeropuerto debido a la continuidad de las actividades, alrededor del 50 % de los costes marginales en que incurrió el gestor del aeropuerto consistieron en un pago único por servicios de comercialización efectuado en 2009.

(163) Por consiguiente, los acuerdos de 2008 no constituían ayuda estatal.

6.4. **Asociación Europea de las Compañías Regionales de Aviación (ERA)**

6.4.1. *Medida 3 – Acuerdos de 2008 entre Wizz Air y el gestor del aeropuerto*

(164) ERA ([19]) alegó que las medidas ofrecidas a Wizz Air constituyen ayuda estatal a tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

(165) La ERA consideró que los datos financieros son pruebas esenciales de la infracción, por lo que deberían ser divulgados.

([19]) La Asociación de las compañías aéreas europeas es un organismo profesional que representa a la industria aeronáutica europea (compañías aéreas, aeropuertos, fabricantes y proveedores).

(166) Según la ERA, la existencia de un plan empresarial claro debería ser un elemento esencial del análisis de cualquier ayuda concedida. Dicho plan debería demostrar claramente la viabilidad financiera de una ruta.

(167) La ERA destacó que el sector de la aviación se caracteriza por unos márgenes históricamente bajos y unos requisitos de inversiones de capital elevadas. Así pues, a través de sus ventajas, esta magnitud, financiada con fondos estatales, lleva rápidamente a los transportistas que no se benefician de ninguna ventaja a decidir salir del mercado.

(168) La ERA considera que esta situación provoca una distorsión de la competencia y, además, garantiza una posible posición dominante de monopolio para el restante operador del aeropuerto subvencionado. A largo plazo, el impacto en los consumidores es un aumento de los precios y una reducción de la oferta.

6.5. **Eurojet**

6.5.1. *Medida 2 – Descuentos y reducciones concedidos de conformidad con la AIP 2007, AIP 2008 y AIP 2010*

(169) Eurojet, compañía aérea del sector de la aviación de negocios que explota vuelos chárter, incluso en Rumanía, aceptó conceder un descuento a una compañía aérea si sus actividades fuera del sector de la aviación constituyen una parte importante de los ingresos del aeropuerto.

(170) Eurojet aprecia, no obstante, que está claro que la reducción del 85 % aplicable a los operadores que utilizan aeronaves con una masa superior a 70 toneladas se introdujo en beneficio exclusivo de un único operador.

7. **Evaluación de la medida 1 – Financiación para explotación anual concedida al gestor del aeropuerto**

7.1. **Existencia de la ayuda**

(171) En virtud del artículo 107, apartado 1, del TFUE, *«serán incompatibles con el mercado interior, en la medida en que afecten a los intercambios comerciales entre Estados miembros, las ayudas otorgadas por los Estados o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falseen o amenacen [con] falsear la competencia, favoreciendo a determinadas empresas o producciones»*.

(172) La calificación de una medida como ayuda estatal en el sentido de esta disposición requiere que se cumplan todas las siguientes condiciones:

a) que el beneficiario sea una empresa;

b) que la medida se financie mediante fondos estatales y sea imputable al Estado;

c) que la medida confiera una ventaja económica a su beneficiario;

d) que la ventaja sea selectiva y

e) que la medida falsee o amenace con falsear la competencia y pueda afectar a los intercambios comerciales entre Estados miembros.

(173) En la decisión de incoación, la Comisión adoptó el punto de vista preliminar de que la financiación pública concedida al gestor del aeropuerto constituye ayuda estatal. Sobre la base de la información disponible en el momento de la decisión de incoación, la Comisión consideró que esta financiación pública constituía ayuda de funcionamiento.

(174) Tras la decisión de incoación, Rumanía alegó que las subvenciones anuales no constituyen ayuda de funcionamiento, sino que se asignaron a inversiones en el Aeropuerto Internacional de Timișoara. Rumanía también alegó que las inversiones realizadas no constituyen ayuda estatal ya que, o bien forman parte de la misión de servicio público o bien se llevaron a cabo en consonancia con el principio del operador en una economía de mercado.

(175) La Comisión recuerda que debe distinguirse entre las ayudas a la inversión y las ayudas al funcionamiento. Según las Directrices de aviación de 2014, la ayuda a la inversión se define como la ayuda para la financiación de activos fijos, y en concreto, para cubrir el «déficit de financiación de los costes de capital». Según su definición, las ayudas de funcionamiento están destinadas a cubrir el «déficit de financiación de los costes de funcionamiento», ya sea en forma de ayuda inicial o en forma de pagos periódicos para cubrir los costes de funcionamiento previstos (pagos periódicos de importes fijos).

(176) La Comisión observa que los proyectos de inversión presentados por Rumanía (cuadro 3) se refieren a la financiación de activos fijos y se imputan a los costes de capital en las cuentas del gestor del aeropuerto. Sobre la base de la información facilitada por Rumanía tras la decisión de incoación, en particular los actos jurídicos por los que se aprobaron los proyectos de inversión, la Comisión considera que esta financiación ha beneficiado a proyectos de inversión.

(177) La Comisión examinará si las inversiones presentadas por Rumanía (cuadro 3) constituyen ayuda estatal. A continuación, la Comisión reducirá el importe anual de la inversión que no constituye ayuda estatal con respecto al importe total anual de la inversión. Si se encuentra una diferencia, esta es el importe anual de la ayuda a la inversión concedida al gestor del aeropuerto.

(178) La Comisión seguirá examinando la compatibilidad de las ayudas a la inversión concedidas al gestor del aeropuerto en caso de que las medidas en cuestión se consideren ayudas estatales.

7.1.1. *Actividad económica y concepto de empresa*

7.1.1.1. Principios

(179) Según reiterada jurisprudencia, la Comisión debe determinar en primer lugar si el gestor del aeropuerto es una empresa en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE. El concepto de empresa abarca cualquier entidad que ejerza una actividad económica, con independencia de su estatuto jurídico y de su modo de financiación ([20]). Cualquier actividad consistente en ofrecer bienes o servicios en un determinado mercado constituye una actividad económica.

(180) Según reiterada jurisprudencia, la explotación y construcción de una infraestructura aeroportuaria debe considerarse una actividad económica comprendida en el ámbito de aplicación del control de las ayudas estatales a partir del 12 de diciembre de 2000, fecha de la sentencia en el asunto Aéroports de Paris ([21]). Cuando un operador aeroportuario lleva a cabo actividades económicas mediante la oferta de servicios aeroportuarios a cambio de una remuneración, con independencia de su estatuto jurídico o modo de financiación, constituye una empresa a efectos del artículo 107, apartado 1, del TFUE y, por tanto, las normas del tratado sobre ayudas estatales se pueden aplicar a las ventajas otorgadas por el Estado o a través de los fondos del Estado a dicho operador aeroportuario.

(181) Mientras que los operadores aeroportuarios deben considerarse empresas en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE, debe recordarse que no todas las actividades llevadas a cabo por el operador aeroportuario son necesariamente de carácter económico ([22]).

(182) El Tribunal de Justicia ha dictaminado que las actividades que incumben normalmente al Estado en el ejercicio de sus prerrogativas como poder público no son de carácter económico ni entran en el ámbito de aplicación de las normas sobre ayudas estatales ([23]).

(183) Por lo tanto, la financiación de actividades relacionadas con el cumplimiento de la misión de servicio público o de la infraestructura directamente relacionada con estas actividades no constituye, en general, ayuda estatal ([24]). En un aeropuerto, actividades como el control del tráfico aéreo, las actividades llevadas a cabo por la policía, las aduanas o los servicios de bomberos y las actividades necesarias para proteger la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, así como las inversiones en la infraestructura y el equipamiento necesarios para estas actividades se consideran, en general, no económicas ([25]).

([20]) Sentencia de 23 de abril de 1991, Höfner y Elser/Macrotron (en lo sucesivo, «Höfner y Elser»), C-41/90, EU:C:1991:161, apartado 21; sentencia de 17 de febrero de 1993, Poucet y Pistre/AGF y Cancava, C-160/91, EU:C:1993:63, apartado 17; sentencia de 18 de junio de 1998, Comisión/Italia, C-35/96, EU:C:1998:303, apartado 36.

([21]) Sentencia de 12 de diciembre de 2000, Aéroports de Paris/Comisión, T-128/98, EU:T:2000:290, confirmada por la sentencia de 24 de octubre de 2002, Aéroports de Paris/Comisión, C-82/01, EU:C:2002:617, apartados 75 a 79. Esto fue confirmado por la sentencia de 24 de marzo de 2011, Mitteldeutsche Flughafen AG y Flughafen Leipzig-Halle GmbH/Comisión («Aeropuerto de Leipzig/Halle»), asuntos T-443/08 y T-455/08, EU:T:2011:117, en particular los apartados 93 y 94; confirmado por la sentencia de 19 de diciembre de 2012, Leipzig-Halle, asunto C-288/11 P, EU:C:2012:821.

([22]) Directrices de aviación de 2014, apartado 34. Sentencia de 19 de enero de 1994, SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol (C-364/92, EU:C:1994:7).

([23]) Sentencia de 16 de junio de 1987, Comisión/Italia, C-118/85, EU:C:1987:283, apartados 7 y 8, y sentencia de 4 de mayo de 1988, Bodson/Pompes funèbres des régions libérées, C-30/87, EU:C:1988:225, apartado 1.

([24]) Decisión N 309/2002 de la Comisión, de 19 de marzo de 2003: «Seguridad aérea – Compensación de los costes tras los atentados del 11 de septiembre de 2001» (DO C 148 de 25.6.2003, p. 7).

([25]) Directrices de aviación de 2014, apartado 35. Véanse, asimismo, la sentencia *Eurocontrol*, apartado 30; la sentencia de 26 de marzo de 2009, Selex Sistemi Integrati/Comisión, C-113/07 P, EU:C:2009:191, apartado 71, y la Decisión (UE) 2018/628 de la Comisión, de 11 de noviembre de 2016, relativa a la ayuda estatal SA.24221 (2011/C) (ex 2011/NN) concedida por Austria en favor del Aeropuerto de Klagenfurt, Ryanair y otras compañías aéreas que utilizan el aeropuerto (DO L 107 de 26.4.2018, p. 1).

(184) Sin embargo, la financiación pública de actividades de carácter no económico no debe traducirse en una discriminación indebida entre compañías aéreas y gestores de aeropuertos. En efecto, la jurisprudencia reiterada indica que existe una ventaja cuando los poderes públicos eximen a las empresas de los costes inherentes a sus actividades económicas ([26]). Por lo tanto, si en un sistema jurídico determinado es normal que las compañías aéreas o los gestores aeroportuarios asuman los costes de determinados servicios, mientras que determinadas compañías aéreas o gestores aeroportuarios que prestan los mismos servicios en nombre de los mismos poderes públicos no están obligados a correr con estos costes, estos últimos pueden beneficiarse de una ventaja, aun cuando los servicios se consideren, por sí mismos, no económicos ([27]).

7.1.1.2. Aplicación al presente caso

(185) El gestor del aeropuerto realiza las actividades de construcción, mantenimiento y explotación de las infraestructuras aeroportuarias. El gestor del aeropuerto presta servicios aeroportuarios y cobra importes a los usuarios (operadores de aviación comercial y usuarios de la aviación general no comercial) por el uso de las infraestructuras aeroportuarias, y hace un uso comercial de la infraestructura. Por lo tanto, debe concluirse que el gestor del aeropuerto llevó a cabo una actividad económica durante el período objeto de evaluación y, por lo tanto, constituye una empresa en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

(186) Rumanía informó de que los costes derivados de las actividades siguientes deben considerarse parte de la misión de servicio público [considerandos (87) y (88)]:

— inversiones en la rehabilitación de pistas y en la ampliación de la plataforma relacionada con actividades no comerciales en el Aeropuerto Internacional de Timișoara (tales como actividades militares, misiones oficiales, operaciones de búsqueda y rescate, vuelos humanitarios y de emergencia);

— inversiones en equipos de seguridad;

— inversiones en el acondicionamiento de una terminal para vuelos no Schengen a fin de garantizar el cumplimiento de los requisitos de la Unión, de modo que la terminal pueda recibir los vuelos procedentes de fuera del espacio Schengen, en el momento en que se preveía que Rumanía se incorporara al espacio Schengen en 2011.

(187) Por lo que se refiere a la inversión en *la rehabilitación de la pista y en la ampliación de la plataforma* de 2007, 2008 y 2009, la Comisión recuerda que, cuando la infraestructura se utiliza tanto para actividades económicas como no económicas, la financiación pública que recibe solo entra en el ámbito de aplicación de las normas sobre ayudas estatales en la medida en que cubra los costes relacionados con las actividades económicas.

(188) No obstante, en el presente caso, la inversión en la rehabilitación de la pista de rodaje y en la ampliación de la plataforma está determinada principalmente por el uso comercial de las instalaciones aeroportuarias. Rumanía alegó que las inversiones eran necesarias para responder al aumento de la demanda, puesto de manifiesto por las previsiones de tráfico comercial, con el fin de generar ingresos marginales para el gestor del aeropuerto y aumentar su rentabilidad [véase el considerando (86)]. La Comisión recuerda que la financiación de la actividad no económica de un aeropuerto no puede dar lugar a subvenciones cruzadas de sus actividades económicas. A efectos de la presente Decisión, la Comisión considera que las inversiones realizadas en la rehabilitación de la pista y en la ampliación de la plataforma están completamente vinculadas a actividades económicas que no entran, por tanto, en la misión de servicio público.

(189) Por lo que se refiere a las inversiones en *equipos de seguridad*, la Comisión recuerda que las actividades necesarias para proteger la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, así como las inversiones en infraestructuras y equipamiento necesarias para llevar a cabo estas actividades, no se consideran generalmente de carácter económico. En opinión de la Comisión, los controles del equipaje facturado, de los pasajeros, del equipaje de mano y el control del acceso de la población a la zona de operaciones son medidas de seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita ([28]).

(190) Rumanía confirmó que, de conformidad con su ordenamiento jurídico, el Estado financia los equipos de seguridad de todos los aeropuertos en virtud de la Decisión del Gobierno n.º 1661, de 6 de diciembre de 2007.

([26]) Véanse la sentencia de 3 de marzo de 2005, Wolfgang Heiser/Finanzamt Innsbruck (C-172/03, EU:C:2005:130), apartado 36 y la jurisprudencia citada.

([27]) Directrices de aviación de 2014, apartado 37.

([28]) Decisión (UE) 2015/1226 de la Comisión, de 23 de julio de 2014, relativa a la ayuda estatal SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN) ejecutada por Francia en favor de la Cámara de Comercio e Industria de Angulema, SNC-Lavalin, Ryanair y Airport Marketing Services (DO L 201 de 30.7.2015, p. 48).

(191) La Comisión considera que las inversiones realizadas en 2008 en equipos de seguridad presentadas por Rumanía son necesarias para proteger la aviación civil contra actos de interferencia ilícita. Por lo tanto, las inversiones están cubiertas por la misión de servicio público, por lo que no constituye ayuda estatal.

(192) Por lo que se refiere a las inversiones en el acondicionamiento de la terminal para vuelos no Schengen, Rumanía declara que las inversiones iniciales en la ampliación de la terminal se debieron a consideraciones económicas, pero que también fueron esenciales para el acondicionamiento de una terminal que respetara las medidas de seguridad impuestas por las normas de la Unión sobre seguridad de la aviación civil y control de fronteras de Schengen. En particular, estas medidas se refieren a la separación de los pasajeros. No hubo indicación alguna sobre las inversiones estrictamente necesarias para garantizar el respeto de estas normas y, por tanto, para las prerrogativas de poder público.

(193) La Comisión recuerda que la financiación de la actividad no económica de un aeropuerto no puede dar lugar a subvenciones cruzadas de sus actividades económicas. Sobre la base de la información facilitada por Rumanía, la Comisión considera que las inversiones en terminales se han hecho, en gran medida, con fines económicos. A efectos de la presente Decisión, la Comisión considera que las inversiones en terminales para vuelos no Schengen no están cubiertas por la misión de servicio público.

(194) La Comisión concluye que:

i) las inversiones en la rehabilitación de la pista y la ampliación de la plataforma de 2007, 2008 y 2009 no entran en el ámbito de la misión de servicio público, por lo que constituyen una actividad económica;

ii) las inversiones en equipos de seguridad de 2008 entran en el ámbito de la misión de servicio público y, por lo tanto, no constituyen ayuda estatal;

iii) las inversiones en el acondicionamiento de la terminal para vuelos no Schengen en 2007, 2008 y 2009 no entran en el ámbito de la misión de servicio público y, por tanto, constituyen una actividad económica.

7.1.2. *Recursos estatales e imputabilidad al Estado*

7.1.2.1. Principios

(195) Para constituir una ayuda estatal, las medidas en cuestión deben ser financiadas mediante recursos estatales y la decisión de conceder la medida debe ser imputable al Estado.

(196) El concepto de ayuda estatal se refiere a toda ventaja concedida a través de los recursos estatales por el propio Estado o por organismos intermediarios que actúen en virtud de las prerrogativas que se les han conferido ([29]). A efectos de la aplicación del artículo 107 del TFUE, los recursos de las autoridades locales se consideran recursos estatales ([30]).

7.1.2.2. Aplicación al presente caso

(197) La financiación pública concedida al gestor del aeropuerto fue decidida por las Decisiones del Gobierno n.º 615/2002 y n.º 1212/2007 [considerando (39)] y se concedieron subvenciones directas del presupuesto de la autoridad nacional, a saber, el Ministerio de Transportes de Rumanía. Los fondos se concedieron para proyectos de inversión y se contabilizaron como gastos de capital. Los fondos se asignaron a lo largo de toda la duración de la inversión sobre la base de un presupuesto aprobado para el ejercicio en cuestión.

(198) Por esta razón, la Comisión considera que las medidas están financiadas por recursos estatales y son imputables al Estado.

([29]) Sentencia Stardust Marine, apartados 53-56.
([30]) Sentencia de 12 de mayo de 2011, Nord-Pas-de-Calais, asuntos acumulados T-267/08 y T-279/08, EU:T:2011:209, apartado 108.

7.1.3. *Selectividad*

7.1.3.1. Principios

(199) Para entrar en el ámbito de aplicación del artículo 107, apartado 1, del TFUE, una medida estatal debe favorecer a «*determinadas empresas o producciones*». Por consiguiente, solo las medidas adoptadas en favor de empresas que conceden una ventaja de manera selectiva entran dentro del concepto de ayuda de Estado.

(200) Tal y como ha confirmado el Tribunal de Justicia, cuando los términos del acuerdo celebrado han sido propuestos selectivamente por el Estado a uno o varios operadores y no sobre la base de criterios objetivos resultantes de un texto de incidencia general y aplicable a cualquier operador, este elemento, junto con otros, puede constituir una indicación de ayuda estatal ([31]).

7.1.3.2. Aplicación al presente caso

(201) Por lo que se refiere al presente caso, el Estado concedió la ayuda financiera a una única empresa y, en particular, al gestor del aeropuerto. Se trata de una medida individual. Así pues, la medida 1 es selectiva por definición en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

7.1.4. *Ventaja económica*

7.1.4.1. Principios

(202) Una ventaja, a tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE, es todo beneficio económico que una empresa no habría obtenido en condiciones normales de mercado, es decir, sin la intervención estatal. Solo es pertinente el efecto de la medida en la empresa, no la causa ni el objetivo de la intervención estatal. Cuando la situación financiera de una empresa mejore como consecuencia de la intervención estatal, puede concluirse que existe una ventaja.

(203) No obstante, los recursos públicos puestos a disposición de una empresa por el Estado, directa o indirectamente, en circunstancias que correspondan a las condiciones normales de mercado, no pueden considerarse ayudas estatales ([32]) (principio del operador privado en una economía de mercado).

(204) El principio del operador privado en una economía de mercado solo se aplica si el Estado actúa como operador privado en una economía de mercado en condiciones similares.

(205) La aplicación del principio del operador privado en una economía de mercado no tiene en cuenta las consideraciones regionales o políticas. Conviene no tener en cuenta las posibles consecuencias positivas para la economía o la accesibilidad de la región en la que está situada la empresa ([33]).

(206) El criterio del operador privado en una economía de mercado debe basarse en la información disponible y en la evolución previsible en el momento en que se concedió la financiación pública, y no solo en el análisis de una situación posterior ([34]).

(207) Por lo tanto, en lo que respecta a la financiación pública de los aeropuertos, el análisis del cumplimiento del principio del operador privado en una economía de mercado debe basarse en perspectivas claras de rentabilidad *ex ante* para la entidad financiadora ([35]). Las previsiones de tráfico utilizadas para tal fin deben ser realistas y estar sujetas a un análisis de sensibilidad razonable. La ausencia de un plan de negocio es un indicio de la posibilidad de que el principio del operador privado en una economía de mercado no se haya respetado ([36]).

([31]) Sentencia del Tribunal de Justicia de 4 de junio de 2015, Comisión/MOL, C-15/14 P, EU:C:2015:362, apartado 91.
([32]) Directrices de aviación de 2014, apartado 49. Véase también la sentencia Stardust Marine, apartado 69.
([33]) Directrices de aviación de 2014, apartado 49. Véase también la sentencia de 10 de julio de 1986, Bélgica/Comisión, asunto 40/85, EU:C:1986:305.
([34]) Directrices de aviación de 2014, apartado 48. Véanse también la sentencia Stardust Marine, apartado 71, y la sentencia de 5 de junio de 2012, Comisión Europea/Électricité de France (EDF), asunto C-124/10 P, EU:C:2012:318, apartado 85.
([35]) Decisión de la Comisión en el asunto C 25/2007 – Finlandia – Aeropuerto de Tampere-Pirkkala y Ryanair (DO L 309 de 19.11.2013, p. 27).
([36]) EDF, apartados 84, 85 y 105.

(208) A falta de un plan de negocios, los Estados miembros podrán proporcionar análisis o documentos internos de los poderes públicos o del aeropuerto en cuestión que demuestren claramente que se ha realizado un análisis *ex ante* y que se cumple el principio del operador privado en una economía de mercado ([37]).

(209) Según reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, corresponde al propio Estado miembro demostrar que actuó como un inversor privado prudente ([38]) y presentar a la Comisión pruebas de ello ([39]).

7.1.4.2. Aplicación al presente caso

(210) Por lo que se refiere al presente caso, para determinar si la financiación pública confería al gestor del aeropuerto una ventaja que no habría tenido en condiciones normales de mercado, la Comisión debe comparar el comportamiento de los poderes públicos que conceden subvenciones directas a las inversiones y aportaciones de capital con el de un operador en una economía de mercado que, con independencia de todas las consideraciones sociales, de política regional y sectoriales, se guía por perspectivas de rentabilidad a largo plazo durante toda la duración de la inversión ([40]). Estas perspectivas son especialmente pertinentes para las inversiones en infraestructuras, que a menudo implican la movilización de recursos financieros significativos y no producen un resultado positivo hasta varios años después. Cualquier evaluación de la rentabilidad de un aeropuerto deberá tener en cuenta los ingresos del aeropuerto.

(211) La Comisión señala que, en un primer momento, el Gobierno poseía el 100 % de las acciones del gestor del aeropuerto [considerando (28)]. Sin embargo, su participación descendió al 80 % de las acciones a finales de 2008. El volumen de participación pública en comparación con el porcentaje de los costes financiados por el Gobierno se tiene en cuenta a efectos de la evaluación del cumplimiento del principio del operador privado en una economía de mercado.

(212) La Comisión debe basar su evaluación en la información y las hipótesis de las que disponía al conceder la financiación pública ([41]).

(213) Según Rumanía, las siguientes inversiones se realizaron en consonancia con el principio del operador privado en una economía de mercado [considerando (86)]:

— la financiación de la rehabilitación de la pista y la ampliación de la plataforma en 2007, 2008 y 2009;

— la financiación de la terminal para vuelos no Schengen en 2007, 2008 y 2009;

— la financiación del acondicionamiento de una carretera de acceso y de una zona de aparcamiento en 2007, y

— la financiación de los equipos de iluminación en 2008.

(214) Según Rumanía, estas inversiones consideraron las perspectivas de rentabilidad a largo plazo de las que el Estado podría beneficiarse en su doble calidad: como accionista que percibe dividendos y como propietario que percibe una tasa de concesión (calculada como el 2 % de los ingresos brutos obtenidos por la explotación de la concesión) [considerando (86)]. Rumanía declara que el plan de desarrollo elaborado en 2006 y la evaluación de la capacidad del Aeropuerto Internacional de Timişoara realizada en 2006 demostraron la sostenibilidad económica de las inversiones. Rumanía consideró que habría sido posible asegurar la sostenibilidad económica, ya que el aumento del número de pasajeros y la mejora de la eficacia aumentarían los ingresos procedentes de la explotación de la infraestructura aeroportuaria [considerando (86)].

(215) La Comisión examinará en primer lugar si los estudios de viabilidad *ex ante* presentados por Rumanía sobre las inversiones mencionadas son suficientes para demostrar el cumplimiento del principio del operador privado en una economía de mercado.

([37]) Directrices de aviación de 2014, apartado 51.
([38]) Conclusiones del Abogado General Henrik Saugmandsgaard Øe, presentadas el 24 de octubre de 2019, Larko/Comisión, asunto C-244/18 P, EU:C:2019:896, apartado 53. Véanse también la sentencia de 1 de febrero de 2018, Larko/Comisión, asunto T-423/14, EU:T:2018:57; la sentencia de 25 de junio de 2015, SACE y Sace BT/Comisión, T-305/13, EU:T:2015:435 y EDF.
([39]) EDF, apartado 104.
([40]) Sentencia de 21 de marzo de 1991, Italia/Comisión («Alfa Romeo»), C-305/89, EU:C:1991:142, apartado 23; sentencia de 12 de diciembre de 2000, Alitalia/Comisión, T-296/97, EU:T:2000:289, apartado 84.
([41]) Directrices de aviación de 2014, apartado 3,4. Véase también la sentencia *Stardust Marine*, apartado 71.

Estudios de viabilidad

(216) Rumanía presentó estudios de viabilidad destinados a invertir en la rehabilitación de la pista y la ampliación de la plataforma, en el acondicionamiento de una terminal para vuelos no Schengen, en el acondicionamiento de la carretera de acceso y de la zona de aparcamiento y en los equipos de iluminación. Los estudios de viabilidad tendrán por objetivo evaluar la rentabilidad global de los proyectos que hayan recibido inversión estatal. Por lo tanto, se utilizan para analizar si Rumanía ha invertido en proyectos que se espera que sean rentables.

(217) El estudio de viabilidad referente a *la rehabilitación de la pista y la ampliación de la plataforma* constató un valor actual neto (VAN) de 3,791 millones EUR y una tasa interna de rentabilidad del 10,56 % (con un tipo de descuento del 5 %). La Comisión constató que este estudio apunta a una serie de deficiencias. En particular, el VAN muestra diferencias significativas en comparación con el VAN presentado en los estudios de viabilidad *ex post*. El período de veinticinco años cubierto por las previsiones es demasiado largo, dado el carácter limitado del tipo de inversiones en acondicionamiento realizadas por Rumanía y, en particular, la limitada medida en que estas inversiones contribuyen al aumento general del número de pasajeros. En cambio, el estudio de viabilidad *ex post* analiza un período de previsión mucho más corto para esta inversión (seis años). Además, el estudio no incluye la evolución del tráfico, que debería haberse basado en la previsión de ingresos. No se proporciona ninguna explicación acerca de los tipos de inflación esperadas, que son muy bajos (el 1,5 % a partir del 11.º año), teniendo en cuenta la tasa de inflación en ese momento (el 4,7 % en 2007 y el 7,9 % en 2008). No se proporciona ninguna explicación acerca del tipo de descuento del 5 %, que parece demasiado bajo, en particular en comparación con otras inversiones en el mismo período, como la modernización y la ampliación de la zona de aparcamiento. Por lo tanto, la Comisión no considera razonable este estudio. Además, aunque las inversiones se realizaron en gran medida en 2007, el estudio se realizó en julio de 2008. Por tanto, este estudio de viabilidad no puede confirmar la rentabilidad de las inversiones, lo que supone un incumplimiento de los requisitos del principio del operador privado en una economía de mercado ([42]).

(218) Por lo que se refiere al estudio de viabilidad del *acondicionamiento de una terminal para vuelos no Schengen*, la Comisión constató que el estudio no consideraba las inversiones como costes en el cálculo del VAN de la terminal. Por tanto, la Comisión no puede aceptar este estudio de viabilidad como prueba del cumplimiento del principio del operador privado en una economía de mercado. Además, el estudio se desarrolló en junio de 2008 y parece referirse únicamente a las inversiones de 2009.

(219) En lo que se refiere al estudio de viabilidad de *la modernización y ampliación del aparcamiento*, sobre cuya base se llevaron a cabo inversiones en el acondicionamiento de la carretera de acceso y del aparcamiento, la Comisión considera que el estudio es razonable. El estudio supone un aumento de los ingresos del 15 % debido al aumento esperado del número de usuarios de los aparcamientos como consecuencia del aumento del número de pasajeros. El estudio encontró un VAN positivo aplicando un tipo de descuento del 15 % a lo largo de la vida útil prevista de la inversión de ocho años. La Comisión considera que el tipo de actualización del 15 % es razonable y que la hipótesis de la breve duración de la inversión es prudente. El estudio mostró que la inversión debía amortizarse después de tan solo cinco años. El estudio se elaboró en noviembre de 2005 y, por lo tanto, es conveniente indicar que la inversión cumplirá el principio del operador privado en una economía de mercado en 2007. Además, la Comisión señala que, en el momento en que se decidió financiar la modernización y la ampliación de la zona de aparcamiento, el Gobierno poseía el 100 % de las acciones del gestor del aeropuerto. Por consiguiente, no es necesario ajustar el VAN del proyecto de manera proporcional.

(220) Rumanía alegó que la fecha pertinente para el estudio de viabilidad sobre los equipos de iluminación es la fecha en la que este fue preparado por la empresa IPTANA SA, que lo inició en agosto de 2007 sobre la base del contrato n.º 1016/22.8.2007, tras recibir el dictamen favorable del Consejo Técnico y Económico del Ministerio de Transportes (comunicación n.º 33/1998, revisada en 2007). No obstante, no se indica la fecha exacta en que se elaboró el estudio. En cualquier caso, el estudio de viabilidad referente a los *equipos de iluminación* no incluía ningún análisis de rentabilidad, sino las estimaciones de costes de este proyecto. Por lo tanto, este estudio no indicaba cómo las acciones del gestor del aeropuerto tenían en cuenta perspectivas de rentabilidad a largo plazo. Por tanto, la Comisión no puede aceptar este estudio de viabilidad como prueba del cumplimiento del principio del operador privado en una economía de mercado.

(221) Basándose en las cuestiones mencionadas, la Comisión considera que el estudio de viabilidad *ex ante* con respecto a la inversión relacionada con la carretera de acceso y la zona de aparcamiento es suficiente para demostrar el cumplimiento del principio del operador en una economía de mercado. La Comisión observa que los estudios de viabilidad realizados con respecto a las inversiones para el acondicionamiento de la pista de rodaje y la ampliación de la plataforma, el equipo de iluminación y la terminal para vuelos no Schengen no demuestran el cumplimiento del principio del operador en una economía de mercado.

([42]) Sentencias Stardust Marine, apartado 71, y EDF, apartados 85 y 104.

Estudios de rentabilidad *ex ante* reconstruidos *ex post*

(222) El gestor del aeropuerto también presentó estudios de rentabilidad *ex ante* reconstruidos *ex post* para las inversiones enumeradas en el considerando (213).

(223) Por lo que se refiere a la inversión en la *rehabilitación de la pista y la ampliación de la plataforma*, el estudio de rentabilidad reconstituido *ex post*determinó que el VAN es de 1 784 600,12 EUR y la tasa interna de rentabilidad es del 13,12 %. El tipo de descuento utilizado fue del 9,1 %. El estudio *ex post* reconstituido se basa en una previsión de tráfico de pasajeros diferente de la disponible *ex ante* sobre la base del plan de desarrollo. Estas previsiones de pasajeros son más prudentes y el número estimado de pasajeros es inferior al que figura en el plan de desarrollo. A este respecto, la rentabilidad esperada sería aún mayor si se hubieran tenido en cuenta las previsiones de pasajeros del plan de desarrollo. Sin embargo, la Comisión señala que las estimaciones de los costes de inversión difieren del estudio de viabilidad *ex ante* elaborado en julio de 2008. La Comisión no puede verificar si las hipótesis sobre los costes de inversión son las que podrían haberse esperado *ex ante*. Por lo tanto, no es posible concluir que las hipótesis consideradas sean las que hubieran estado disponibles antes de la concesión de la financiación pública y que no pueda considerarse que el estudio reconstituido proporciona un análisis de rentabilidad *ex ante* fidedigno.

(224) Por lo que se refiere a las inversiones en equipos de iluminación, el estudio de rentabilidad reconstituido *ex post* facilitado por el gestor del aeropuerto determinó que el VAN es de 226 066,84 EUR y la tasa interna de rentabilidad es del 26,9 %. El tipo de descuento utilizado fue del 9,1 %. El estudio *ex post* reconstituido se basa en una previsión de tráfico de pasajeros diferente de la disponible *ex ante* en el plan de desarrollo. Las previsiones de los pasajeros utilizadas son más prudentes en lo referente al número de pasajeros, estimado inferior al que figura en el plan de desarrollo. A este respecto, la rentabilidad esperada sería aún mayor si se hubieran tenido en cuenta las previsiones de pasajeros del plan de desarrollo. Este análisis *ex ante* reconstituido *ex post* parece razonable para indicar las perspectivas de rentabilidad *ex ante* de la inversión en equipos de iluminación en 2008.

(225) El gestor del aeropuerto proporcionó un estudio de rentabilidad *ex post* sobre la inversión en la *terminal para vuelos no Schengen*. El estudio constató un valor actual neto de 2 536 094,92 EUR y una tasa interna de rentabilidad del 14,71 %. El tipo de descuento utilizado fue del 8,67 %. El estudio *ex post* reconstituido se basa en una previsión de tráfico de pasajeros diferente de la disponible *ex ante* en el plan de desarrollo. Las previsiones de los pasajeros utilizadas son más prudentes y el número estimado de pasajeros es inferior al del plan de desarrollo. Sin embargo, la Comisión no puede verificar si las hipótesis sobre los costes de inversión son las que podrían haberse preconizado *ex ante*. Además, no está claro cómo los costes de inversión indicados en el nuevo estudio se refieran a los costes de inversión previstos en el estudio de rentabilidad *ex ante* elaborado en junio de 2008 [considerando (218)]. Por lo tanto, no es posible concluir que las hipótesis consideradas sean las que habrían estado disponibles antes de la concesión de la financiación pública y, por tanto, no puede considerarse que proporcionen un análisis *ex ante* fidedigno de la rentabilidad de la inversión en la terminal para vuelos no.

7.1.4.3. Conclusión sobre la existencia de una ventaja económica

(226) Como se ha explicado anteriormente, la Comisión considera que Rumanía ha actuado de conformidad con el principio del operador privado en una economía de mercado al invertir en el proyecto para desarrollar la carretera de acceso y el aparcamiento en el Aeropuerto Internacional de Timişoara, como se muestra en el cuadro 3. Por lo tanto, la Comisión concluye que la financiación de esta inversión no confirió una ventaja económica al gestor del aeropuerto.

(227) Por lo que se refiere a los otros tres proyectos de inversión (rehabilitación de la pista de rodaje y ampliación de la plataforma, proyecto de terminal para vuelos no Schengen y equipos de iluminación), la Comisión concluye que la financiación pública concedida a estos tres proyectos de inversión otorgó una ventaja económica al gestor del aeropuerto.

7.1.5. *Falseamiento de la competencia y consecuencias para los intercambios comerciales entre los Estados miembros*

7.1.5.1. Principios

(228) Cuando las ayudas concedidas por un Estado miembro refuerzan la posición de una empresa respecto a otras empresas que compiten en los intercambios comerciales dentro de la Unión, debe considerarse que estas últimas se ven afectadas por estas ayudas ([43]).

([43]) Sentencia de 30 de abril de 1998, Het Vlaamse Gewest/Comisión, T-214/95, EU:T:1998:77, y sentencia de 17 de septiembre de 1980, Philip Morris/Comisión, C-730/79, EU:C:1980:209, apartado 11.

(229) Puesto que la explotación de un aeropuerto es una actividad económica, la competencia se produce, por una parte, entre aeropuertos para atraer a las compañías aéreas y el correspondiente tráfico aéreo (pasajeros y mercancías) y, por otra, entre los gestores aeroportuarios, que pueden competir entre sí para encargarse de la gestión de un aeropuerto determinado. Por otra parte, en particular en lo que respecta a las compañías de bajo coste y los operadores de vuelos chárter, los aeropuertos que no están situados en las mismas zonas de influencia, incluso los situados en otros Estados miembros, también pueden competir entre sí para atraer a estas compañías aéreas.

(230) La concesión de financiación pública a un aeropuerto puede, por tanto, falsear la competencia *entre aeropuertos*. La competencia entre aeropuertos puede medirse con arreglo a los criterios elegidos por las compañías aéreas y, en particular, comparando factores como el tipo de servicios aeroportuarios prestados y sus clientes, la población o la actividad económica, la congestión, la existencia de acceso a la tierra y el nivel de las tasas por el uso de infraestructuras y servicios aeroportuarios ([44]).

(231) Como se indica en el apartado 40 de las Directrices de aviación de 2005 y se reitera en el apartado 45 de las Directrices de aviación de 2014, no pueden excluirse los aeropuertos pequeños del ámbito de aplicación del artículo 107, apartado 1, del TFUE. Por otra parte, el apartado 45 de las Directrices de aviación de 2014 indica expresamente que «[el hecho de que] la empresa beneficiaria de la financiación pública tenga un tamaño relativamente modesto no excluye la posibilidad de que se vea afectado el comercio entre Estados miembros».

7.1.5.2. Aplicación al presente caso

(232) Durante el período objeto de evaluación, el Aeropuerto Internacional de Timișoara era el segundo mayor aeropuerto de Rumanía [considerando (31)]. Unos 900 000 pasajeros utilizaron anualmente sus servicios. Está situado en las proximidades del aeropuerto de Arad, ubicado a una distancia de 50 km y dos horas de trayecto en coche desde Caransebeș [considerando (34)]. El Aeropuerto Internacional de Timișoara opera vuelos internacionales a otras partes de la Unión, con una amplia variedad de compañías aéreas que operan vuelos desde otros aeropuertos de Rumanía y otros Estados miembros. La pista del Aeropuerto Internacional de Timișoara es suficientemente larga y permite a las compañías aéreas prestar servicio a los destinos internacionales a una distancia media y, por lo tanto, atraer a compañías aéreas en detrimento de otros aeropuertos similares situados en otros Estados miembros. La ventaja económica concedida en este caso al gestor del aeropuerto a través de las subvenciones directas a la inversión reforzó su posición económica, ya que el gestor del aeropuerto pudo establecer su negocio sin correr con todos los costes de inversión inherentes.

(233) Por consiguiente, debe considerarse que las medidas objeto de evaluación pueden falsear la competencia y afectar a los intercambios comerciales entre Estados miembros.

7.1.6. *Conclusión sobre la existencia de ayuda estatal*

(234) Sobre la base de lo anterior, la Comisión concluye que la financiación pública concedida para el desarrollo de la carretera de acceso y la zona de aparcamiento en 2007 y para los equipos de seguridad en 2008 no constituye ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

(235) No obstante, la Comisión considera que la financiación pública concedida para el desarrollo de la terminal para vuelos no Schengen, la rehabilitación de la pista de rodaje, la ampliación de la plataforma y los equipos de iluminación constituyen ayuda estatal al gestor del aeropuerto a tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

7.2. **Tipo de la ayuda: ayuda existente o ayuda nueva**

(236) La Comisión observa que, con arreglo a las disposiciones del anexo V del Acta relativa a las condiciones de adhesión de la República de Bulgaria y de Rumanía ([45]), «los regímenes de ayuda y las ayudas individuales en el sector del transporte llevados a efecto en un nuevo Estado miembro con anterioridad a la fecha de la adhesión y aún vigentes con posterioridad a la misma se considerarán ayudas existentes con arreglo al apartado 1 del artículo 88 del Tratado CE con la siguiente condición: las medidas de ayuda se comunicarán a la Comisión en un plazo de cuatro meses a partir de la fecha de adhesión […]. Estas medidas de ayuda se considerarán ayudas «existentes» con arreglo al apartado 1 del artículo 88 del Tratado CE hasta transcurridos tres años desde la fecha de adhesión».

(237) De lo anterior se desprende que, en el caso de Rumanía, el régimen que figura en el anexo V solo se aplicará a las ayudas ejecutadas antes del 1 de enero de 2007 y continuadas después de esta fecha si estas ayudas han sido comunicadas a la Comisión en un plazo de cuatro meses siguientes a la fecha de adhesión.

([44]) Directrices de aviación de 2014, apartado 43.
([45]) Acta relativa a las condiciones de adhesión de la República de Bulgaria y de Rumanía y a las adaptaciones de los Tratados en los que se fundamenta la Unión Europea (DO L 157 de 21.6.2005, p. 203).

(238) Rumanía alegó que la financiación pública para inversiones en el Aeropuerto Internacional de Timişoara en el año 2007 se aprobó en noviembre de 2006, es decir, antes de la adhesión de Rumanía a la Unión Europea. Sin embargo, dado que estas medidas no estaban incluidas en las medidas notificadas a la Comisión con arreglo al procedimiento descrito anteriormente, no pueden constituir ayudas existentes. Por lo tanto, la Comisión considera que la financiación pública concedida para el desarrollo de la terminal para vuelos no Schengen, la rehabilitación de la pista de rodaje, la ampliación de la plataforma y los equipos de iluminación constituyen una nueva ayuda estatal.

7.3. **Legalidad de la ayuda**

(239) La financiación pública concedida para el desarrollo de la terminal para vuelos no Schengen, la rehabilitación de las pistas de rodaje, la ampliación de la plataforma y los equipos de iluminación se ejecutó sin la aprobación formal previa de la Comisión. Estas medidas no cumplen los requisitos de una exención por categorías del requisito de notificación del artículo 108 del Tratado. Estas han sido ejecutadas por Rumanía incumpliendo sus obligaciones con arreglo al artículo 108, apartado 3, del TFUE.

(240) Estas medidas constituyen, pues, una ayuda estatal ilegal.

7.4. **Compatibilidad con el mercado interior**

(241) La financiación pública concedida para el fomento de la terminal para vuelos no Schengen, la rehabilitación de la pista de rodaje, la ampliación de la plataforma y los equipos de iluminación (cuadro 3) se concedió antes del 4 de abril de 2014, fecha a partir de la cual entraron en vigor las Directrices de aviación de 2014. De conformidad con las Directrices de aviación de 2014, la Comisión aplicará las normas vigentes en el momento de la concesión de las ayudas a las ayudas para inversiones ilegales concedidas a los aeropuertos ([46]).

(242) Al conceder esta financiación de inversión, estaban en vigor las Directrices de aviación de 2005. Por lo tanto, las Directrices de aviación de 2005 se aplican a la evaluación de la compatibilidad de esta ayuda a la inversión.

(243) De conformidad con el punto 61 de las Directrices de aviación de 2005, la Comisión evaluará las ayudas con arreglo a los siguientes criterios:

— la construcción y la explotación de la infraestructura responden a un objetivo de interés general claramente definido (desarrollo regional, accesibilidad, etc.);

— la infraestructura es necesaria y proporcionada al objetivo fijado;

— la infraestructura ofrece perspectivas de utilización satisfactorias a medio plazo, en especial por lo que respecta al uso de las infraestructuras existentes;

— todos los usuarios potenciales de la infraestructura tienen acceso a ella en condiciones de igualdad y no discriminación; y

— el desarrollo del comercio no se ve afectado de forma contraria al interés de la Unión.

7.4.1. *Costes subvencionables*

(244) De conformidad con las Directrices de aviación de 2005, los gastos subvencionables para las ayudas a la inversión en favor de los aeropuertos deben limitarse a los costes de inversión de la propia infraestructura aeroportuaria (pistas, terminales, plataformas, etc.) o a las instalaciones que las apoyen directamente (instalaciones de extinción de incendios, equipos de seguridad o protección). No obstante, los gastos subvencionables deben excluir los costes relacionados con actividades comerciales que no estén directamente vinculadas a las actividades principales del aeropuerto y que incluyan la construcción, la financiación, el uso y el alquiler de terrenos y edificios, no solo para oficinas y almacenes, sino también para hoteles y empresas industriales situados dentro del aeropuerto, así como tiendas, restaurantes y aparcamientos.

(245) Los gastos de inversión enumerados en el cuadro 3, puntos 2, 3, 4, 5, 9, 12 y 13, son subvencionables en vista de las ayudas a la inversión a tenor de las Directrices de aviación de 2005, ya que forman parte de la infraestructura aeroportuaria.

7.4.2. *Objetivo bien definido de interés general*

(246) El gestor del aeropuerto sostiene que su intervención tenía por objeto un objetivo de interés general claramente definido, a saber, el desarrollo regional, la accesibilidad de la región y la seguridad del transporte aéreo [considerando (156)].

([46]) Directrices de aviación de 2014, apartado 173.

(247) Más concretamente, Rumanía explicó que las inversiones durante el período 2007-2009 en la rehabilitación de la pista de rodaje y la ampliación de la plataforma estaban justificadas por la necesidad de mejorar la capacidad de funcionamiento del aeropuerto en las horas punta, cuando la capacidad de la pista de rodaje y de la plataforma eran limitadas, en particular teniendo en cuenta el aumento significativo previsto del tráfico hasta 2015 [considerando (36)]. Además, Rumanía declaró que las inversiones también se realizaron por motivos de seguridad aérea, en particular debido a la necesidad de separar las zonas de aparcamiento de aeronaves y de acceder a dichas zonas de aparcamiento, así como la necesidad de garantizar la seguridad de las aeronaves estacionadas [considerando (86)].

(248) En lo que se refiere al desarrollo de la terminal para vuelos no Schengen, Rumanía explicó que las inversiones se destinaban inicialmente a mejorar la capacidad del Aeropuerto Internacional de Timișoara a la vista del aumento significativo previsto del tráfico de pasajeros hasta 2015. En 2006, en el momento de la adopción de la Decisión relativa a la ayuda a la inversión, se consideró que se había alcanzado un límite operativo crítico sobre la capacidad de la terminal. El tráfico de pasajeros ya había aumentado un 250 % entre 2001 y 2005, lo que tiene como consecuencia la congestión en las horas punta. La terminal inicial, construida en 1960, no se diseñó para asumir estos niveles de tráfico [considerando (37)].

(249) Rumanía explicó que, posteriormente, las inversiones adicionales en la terminal para vuelos no Schengen Schengen se destinaban a garantizar el cumplimiento de los requisitos de seguridad, de modo que la terminal pudiera recibir vuelos procedentes de fuera del espacio Schengen. En ese momento, Rumanía esperaba su incorporación al espacio Schengen en 2011. En particular, era necesario separar los flujos de pasajeros para separar los pasajeros procedentes del espacio Schengen de los procedentes de países no pertenecientes al espacio Schengen. Esto también habría garantizado que el Aeropuerto Internacional de Timișoara pudiera mantener su actividad comercial con respecto a los vuelos tanto dentro como fuera del espacio Schengen después de la adhesión de Rumanía al espacio Schengen [considerando (88)].

(250) Según las autoridades rumanas, la financiación de 2008 de las inversiones en equipos de iluminación tenía por objeto mejorar el uso de la infraestructura existente y permitir aterrizar en ambas direcciones y no en una sola en caso de condiciones meteorológicas adversas. También abarcó la seguridad del tráfico aéreo y la seguridad de los pasajeros y las aeronaves [considerando (90)].

(251) A la luz de los argumentos anteriores, el objetivo de las inversiones era permitir al Aeropuerto Internacional de Timișoara hacer frente a las limitaciones de capacidad en las horas punta existentes en ese momento, así como al aumento significativo previsto del tráfico. Las inversiones también tenían por objeto promover la seguridad de la aviación y cumplir las medidas de seguridad impuestas por las normas de la Unión sobre seguridad de la aviación civil y de control en las fronteras Schengen.

(252) Además, el tráfico previsto no podía ser absorbido por los aeropuertos vecinos. El aeropuerto más cercano, el aeropuerto de Arad, tenía un tráfico muy limitado tanto en términos absolutos como en comparación con el Aeropuerto Internacional de Timișoara. El número anual de pasajeros servidos por el aeropuerto de Arad osciló entre 67 183 y 128 835 en el período 2007-2009, mientras que el tráfico del Aeropuerto Internacional de Timișoara osciló entre 859 329 y 991 758 pasajeros al año, sin que exista ninguna correlación entre la evolución del tráfico en ambos aeropuertos ([47]). El aeropuerto de Arad no tenía capacidad física para hacer frente al crecimiento previsto del tráfico de pasajeros, ya que su capacidad máxima de pasajeros era inferior a 200 000 pasajeros al año.

(253) El Aeropuerto Internacional de Timișoara era el segundo mayor aeropuerto de Rumanía durante el período considerado y ahora es el tercero. Según el Plan de Desarrollo 2006-2015, el Aeropuerto Internacional de Timișoara cubría la región occidental de Rumanía, una de las regiones más desarrolladas del país. También prestaba servicio a las regiones orientales de Hungría, así como a Serbia y Montenegro (eurorregión DKMT). ([48]) Así pues, el Aeropuerto Internacional de Timișoara ha desempeñado un papel importante en el desarrollo regional. Teniendo en cuenta el número de pasajeros previsto en el período 2006-2015, en ausencia de inversiones en aumento de capacidad, el desarrollo económico de las regiones cubiertas y su accesibilidad se habrían visto afectados, teniendo en cuenta, en particular, que ningún otro aeropuerto de la región podría absorber el tráfico existente o previsto. Además, no existía una línea de ferrocarril de alta velocidad que atravesara Timișoara y, por lo tanto, no existía una competencia intermodal para ninguna de las rutas aéreas.

([47]) La falta de correlación entre la evolución del tráfico en los dos aeropuertos vecinos fue también uno de los criterios utilizados en el asunto SA.22614 (C 53/07) aplicado por Francia en favor de la Cámara de Comercio e Industria de Pau-Béarn, Ryanair, Airport Marketing Services y Transavia (DO L 201 de 30.7.2015, p. 109) para apoyar la compatibilidad de la ayuda al aeropuerto de Pau.

([48]) La eurorregión Danubio–Criș–Mureș–Tisa (DMKT) es una eurorregión situada en Hungría, Rumanía y Serbia. Esta lleva el nombre de cuatro ríos de la zona.

(254) Sobre la base de lo anterior, la Comisión puede concluir que la financiación objeto de la evaluación ha contribuido a la accesibilidad de las regiones cubiertas y al desarrollo económico regional y, por tanto, ha servido para un objetivo bien definido de interés común.

7.4.3. *Necesidad y proporcionalidad de la ayuda*

(255) De conformidad con las Directrices de aviación de 2005, no hay limitación de la intensidad de la ayuda en el caso de la ayuda a la inversión. La financiación estatal implica las siguientes intensidades de ayuda: El 80,3 % para la terminal para vuelos no Schengen, el 86,73 % para la rehabilitación de la pista de rodaje y para la ampliación de la plataforma y el 100 % para los equipos de iluminación.

Cuadro 11 Financiación de inversiones en el período 2007-2009

	2007		2008		2009		**Total**	
	Recursos propios del aeropuerto	Asignaciones con cargo al presupuesto del Estado	Recursos propios del aeropuerto	Asignaciones con cargo al presupuesto del Estado	Recursos propios del aeropuerto	Asignaciones con cargo al presupuesto del Estado	**Recursos propios del aeropuerto**	**Asignaciones con cargo al presupuesto del Estado**
Desarrollo de una terminal para vuelos no 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**
Rehabilitación de la pista de rodaje y ampliación de la plataforma aeroportuaria	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**
Equipos de iluminación				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**

Fuente: gestor del aeropuerto.

(256) Habida cuenta de los limitados beneficios del aeropuerto y de los dividendos pagados al Estado rumano durante el período 2007-2009 en comparación con la magnitud de las inversiones necesarias, es razonable suponer que el gestor del aeropuerto no podría haber contribuido en mayor medida a las inversiones en cuestión con fondos propios. Esto está en consonancia con las dificultades generales en términos de acceso a la financiación en el mercado durante el período evaluado debido a la crisis financiera existente en ese momento. La Comisión también reconoce que los aeropuertos con un tráfico anual de hasta un millón de pasajeros no suelen poder cubrir una gran parte de sus costes de capital.

(257) Por consiguiente, la financiación pública era necesaria para realizar las inversiones en cuestión. En otras palabras, esto tuvo un efecto incentivador porque el gestor del aeropuerto no hubiera realizado estas inversiones sin financiación estatal o, en cualquier caso, no en la misma medida. Además, la financiación pública respetó el principio de proporcionalidad, ya que el gestor del aeropuerto no podía haber aumentado significativamente su contribución a la financiación de dichas inversiones.

7.4.4. *La infraestructura ofrece perspectivas de utilización satisfactorias a medio plazo*

(258) Según el plan de desarrollo, en el período 2001-2005 el tráfico de pasajeros y el número de movimientos de aeronaves aumentaron un 250 %. El plan de desarrollo también preveía un aumento del tráfico de pasajeros de 611 705 en 2005 a 1 661 332 en 2010 y a 2 565 494 en 2015. Se preveía que la adhesión de Rumanía a la Unión diera lugar a un aumento del tráfico del 16-18 % en 2007.

(259) Estas previsiones justificaron, por tanto, las inversiones destinadas a adaptarse al tráfico previsto. Como consecuencia de ello, la infraestructura tenía perspectivas satisfactorias de utilización a medio plazo en el momento en que se concedió la financiación.

7.4.5. *Acceso a la infraestructura en igualdad de condiciones y de forma no discriminatoria*

(260) Rumanía confirmó que la infraestructura es accesible para todos los usuarios de forma no discriminatoria. La única limitación del uso de la infraestructura está vinculada a la limitación impuesta por la capacidad de la plataforma y de la terminal. Por lo tanto, la infraestructura puede ser objeto de un acceso equitativo y no discriminatorio, en el sentido de las Directrices de aviación de 2005.

7.4.6. *Un desarrollo comercial que no se vea afectado de manera contraria al interés de la Unión*

(261) El aeropuerto más cercano, el aeropuerto de Arad, podría haberse visto afectado por la financiación pública del Aeropuerto Internacional de Timişoara durante el período objeto de evaluación. No obstante, la Comisión señala que varios factores han dado lugar a un impacto competitivo limitado de la financiación del gestor del aeropuerto en el Aeropuerto Internacional de Timişoara.

(262) El Aeropuerto de Arad tenía una capacidad física limitada para el tráfico de pasajeros. Hasta 2014 no hubo planes de ampliación de la infraestructura para aumentar la capacidad de las terminales de pasajeros a casi 200 000 pasajeros al año o ligeramente por encima de este umbral. Sin embargo, incluso este mayor potencial no habría podido satisfacer la demanda prevista en el Plan de desarrollo del Aeropuerto Internacional de Timişoara.

(263) Las cifras reales del tráfico confirman también que el Aeropuerto de Arad tenía un tráfico de pasajeros muy limitado. El tráfico del Aeropuerto de Arad solo representó el 7,8 % del tráfico del aeropuerto internacional de Timişoara en 2007, el 14,5 % en 2008 y el 8,8 % en 2009. Además, no parece existir una correlación entre la evolución del tráfico en ambos aeropuertos ([49]).

(264) Por lo tanto, el Aeropuerto de Arad no habría sido capaz de absorber el aumento significativo previsto del tráfico de pasajeros en el Aeropuerto Internacional de Timişoara.

(265) En vista de lo anterior, la Comisión considera que el falseamiento de la competencia causado por la ayuda era limitado y no superaba la contribución de la ayuda al desarrollo regional, la accesibilidad y la seguridad.

7.4.7. *Conclusión sobre la medida 1*

(266) A la vista de las razones expuestas en los considerandos (241) a (265), la Comisión considera que la ayuda estatal para financiar el desarrollo de la terminal para vuelos no Schengen, la rehabilitación de la pista de rodaje, la ampliación de la plataforma aeroportuaria y los equipos de iluminación es compatible con el mercado interior de acuerdo con el artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE.

8. EVALUACIÓN DE LA MEDIDA 2 – AIP 2007, AIP 2008 Y AIP 2010

8.1. Existencia de la ayuda

(267) Los principios establecidos en el artículo 107, apartado 1, del TFUE, expuestos en los considerandos (171) y (172), se aplican también a la evaluación de la medida 2.

8.1.1. *Actividad económica y concepto de empresa*

8.1.1.1. Principios

(268) La Comisión debe determinar en primer lugar si la medida 2 se aplica a las empresas en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE. El concepto de empresa abarca cualquier entidad que ejerza una actividad económica, con independencia de su estatuto jurídico y de su modo de financiación ([50]). Cualquier actividad consistente en suministrar bienes o servicios en un determinado mercado constituye una actividad económica ([51]).

8.1.1.2. Aplicación al presente caso

(269) Las AIP establecen las tasas aplicables a las compañías aéreas por el uso de infraestructuras aeroportuarias.

(270) Las compañías aéreas prestan servicios de transporte aéreo. Al prestar dichos servicios, las compañías aéreas desarrollan una actividad económica y constituyen, por tanto, empresas en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

([49]) Véase la nota 32.
([50]) Sentencia de 18 de junio de 1998, Comisión/Italia, C-35/96, EU:C:1998:303, y Höfner y Elser.
([51]) Sentencia de 16 de junio de 1987, Comisión/Italia, 118/85, EU:C:1987:283; Sentencia de 18 de junio de 1998, Comisión/Italia, 35/96, EU:C:1998:303.

8.1.2. *Recursos estatales e imputabilidad al Estado*

8.1.2.1. Principios

(271) El concepto de ayuda estatal solo se aplica a las ventajas concedidas directa o indirectamente a través de recursos estatales ([52]). Los recursos estatales incluyen todos los recursos del sector público ([53]), incluidos los recursos de entidades intraestatales (descentralizadas, federadas, regionales o de otro tipo) ([54]) y, en determinadas circunstancias, los recursos de organismos privados. El origen de los fondos es irrelevante siempre y cuando, antes de ser transferidos directa o indirectamente a los beneficiarios, pasen bajo control público y, por lo tanto, a disposición de las autoridades nacionales ([55]), incluso si los fondos no son propiedad de la autoridad pública ([56]).

(272) Además, el concepto de ayuda estatal solo se aplica si la concesión de la ventaja es imputable al Estado, es decir, si la concede el propio Estado o cualquier organismo intermediario que actúe en virtud de las facultades que le han sido conferidas.

(273) El hecho de que el Estado o la entidad estatal sea el único o mayoritario accionista de una empresa no basta para considerar que la transferencia de recursos por parte de dicha empresa sea imputable a sus accionistas públicos ([57]). El Tribunal de Justicia también ha fallado que, aunque el Estado puede controlar una empresa pública y ejercer una influencia dominante sobre sus operaciones, no puede presuponerse automáticamente el ejercicio efectivo de ese control en un caso concreto. Una empresa pública podrá actuar con más o menos independencia, en función del grado de autonomía que le conceda el Estado.

(274) Por consiguiente, el mero hecho de que una empresa pública esté sometida al control estatal no es razón suficiente para considerar que las medidas adoptadas por esta sean imputables al Estado. También es necesario examinar si debe considerarse que los poderes públicos han participado, de un modo u otro, en la adopción de esa medida. Sobre este aspecto, el Tribunal de Justicia ha dictaminado que la imputabilidad al Estado de una medida adoptada por una empresa pública puede deducirse de un conjunto de indicios derivados de las circunstancias del asunto y del contexto en el que se adoptó la medida ([58]).

(275) Estos indicios podrían ser la integración de la empresa en la estructura de la administración pública, la naturaleza de sus actividades y el desarrollo de estas en el mercado en condiciones normales con empresas privadas, el estatuto jurídico de la empresa (si se rige por el Derecho público o por el Derecho de sociedades común), la intensidad de la supervisión ejercida por las autoridades públicas en la gestión, o cualquier otro indicio que indique la participación de los poderes públicos en la adopción de una medida o la improbabilidad de que no participen, teniendo en cuenta también el ámbito de la medida, su contenido o las condiciones que contiene ([59]).

8.1.2.2. Aplicación al presente caso

(276) Por lo que se refiere al presente asunto, el Estado siempre ha ejercido un control directo o indirecto sobre los recursos en cuestión. En el momento de la aprobación de la AIP 2010, el aeropuerto pertenecía directamente en un 80 % al Ministerio de Transportes de Rumanía de conformidad con el artículo 8 de los Estatutos de 2008 [considerando (28)]. Los recursos del gestor del aeropuerto estaban bajo el control del Estado y, por tanto, estaban a su disposición. Mediante el ejercicio de su influencia dominante sobre el gestor del aeropuerto, Rumanía pudo destinar sus recursos a la financiación de determinadas ventajas en favor de otras empresas. Además, cuando se aprobaron la AIP 2007 y AIP 2008 ([60]), el Estado rumano era el único accionista del gestor

([52]) Sentencia del Tribunal de Justicia de 24 de enero de 1978, Van Tiggele, 82/77, EU:C:1978:10, apartados 25 y 26; sentencia de 12 de diciembre de 1996, Air France/Comisión («Air France»), T-358/94, EU:T:1996:194, apartado 63.

([53]) Air France, apartado 56.

([54]) Sentencia del Tribunal de Justicia de 14 de octubre de 1987, Alemania/Comisión, 248/84, EU:C:1987:437, apartado 17; sentencia de 6 de marzo de 2002, Territorio Histórico de Álava y otros/Comisión, asuntos acumulados T-92/00 y 103/00, EU:T:2002:61, apartado 57.

([55]) Sentencia del Tribunal de Justicia de 17 de julio de 2008, Essent Netwerk Noord, C-206/06, EU:C:2008:413, apartado 70; sentencia del Tribunal de Justicia de 16 de mayo de 2000, Francia/Ladbroke Racing Ltd y Comisión («Ladbroke Racing»), C-83/98 P, EU:C:2000:248, apartado 50.

([56]) Air France, apartados 65, 66 y 67; Ladbroke Racing, apartado 50.

([57]) Stardust Marine, apartados 51 y siguientes.

([58]) Stardust Marine, apartados 52 y 55.

([59]) Stardust Marine, apartado 56.

([60]) Rumanía ha aclarado que tanto la AIP 2007 como la AIP 2008 fueron aprobadas por el consejo de administración del gestor del aeropuerto aproximadamente dos meses antes de la entrada en vigor de cada una de las AIP en cuestión.

del aeropuerto. Sobre la base del artículo 7 del Estatuto de 1998 [considerando (28)], el capital social inicial fue suscrito íntegramente por Rumanía y desembolsado íntegramente en la fecha de constitución del Aeropuerto Internacional de Timişoara. En consecuencia, los recursos del gestor del aeropuerto deben considerarse recursos estatales en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

(277) Por lo que se refiere a la imputabilidad al Estado rumano, las autoridades rumanas sostienen que el gestor del aeropuerto opera como inversor en una economía de mercado y que la influencia del Estado se limita estrictamente a su papel de accionista de la empresa, de conformidad con sus estatutos y la Ley de sociedades n.º 31/1990. La política de precios del gestor del aeropuerto será la fijan el consejo de administración y la dirección ejecutiva del gestor del aeropuerto, de conformidad con los estatutos de la empresa.

(278) Por lo que se refiere a la supervisión por el Estado de las actividades del gestor del aeropuerto, la Comisión señala que la junta general de accionistas está compuesta por representantes de los accionistas, el Estado rumano, representado por el Ministerio de Transportes, que es el socio único en virtud de los Estatutos de 1998 y el accionista mayoritario (con el 80 % de las acciones), de conformidad con los estatutos de 2008, y está facultado para tomar decisiones sobre las actividades y la política económica del gestor del aeropuerto. De conformidad con el artículo 19 de los estatutos de 2008, las decisiones de la junta general de accionistas deben adoptarse por votación de varios accionistas que representen al menos la mitad del capital social, sin posibilidad alguna de minoría de bloqueo.

(279) De conformidad con el artículo 20 de los estatutos de 2008, el gestor del aeropuerto está gestionado por un consejo de administración de siete miembros, dos de los cuales son representantes del Ministerio de Transportes y otro del Ministerio de Hacienda. Además, la Comisión señala que el consejo de administración es elegido por la junta general de accionistas (dentro de la cual, de conformidad con los estatutos de 1998, el Estado era el único accionista y actualmente es el accionista mayoritario). El consejo de administración y su presidente son nombrados por decreto del Ministerio de Transportes.

(280) Las reuniones del consejo de administración pueden tener lugar en caso de que participe al menos la mitad más uno de sus miembros ([61]). El consejo de administración deliberará válidamente en presencia de al menos dos tercios de sus miembros y adopta sus decisiones mediante el voto de la mayoría de los miembros del consejo de administración en funciones ([62]).

(281) El presidente del consejo de administración también actúa como director general del gestor del aeropuerto. La estructura orgánica y la cadena de influencia son otro indicador de imputabilidad al Estado por lo que se refiere a la aprobación del sistema de tasas y descuentos. En cualquier caso, el Estado fue al menos informado constantemente por los miembros del consejo de administración sobre la evolución del sistema de tasas y descuentos.

(282) Además, con arreglo al artículo 2, apartado 2, de los estatutos de 1998, el gestor del aeropuerto realiza actividades de interés público nacional. Según el artículo 5 de los estatutos de 1998, el gestor del aeropuerto es un organismo técnico especializado designado por el Ministerio de Transportes para llevar a cabo principalmente actividades de interés público nacional, cuya finalidad es, según su objeto de actividad, el suministro de prestaciones, servicios, trabajos de administración y explotación de activos del patrimonio en propiedad o en concesión, con vistas a efectuar un tráfico nacional e internacional de aeronaves, garantizando el tránsito de personas y mercancías.

(283) Habida cuenta de lo anterior, la Comisión considera que hay suficientes indicaciones para establecer que las medidas incluidas en las AIP 2007, AIP 2008 y AIP 2010 son imputables al Estado.

([61]) Artículo 20, apartado 9, de los estatutos de 1998.
([62]) Artículo 20, apartado 10, de los estatutos de 1998.

8.1.3. *Selectividad*

8.1.3.1. Principios

(284) Para entrar en el ámbito de aplicación del artículo 107, apartado 1, del TFUE, una medida estatal debe favorecer a «*determinadas empresas o producciones*». Por lo tanto, solo las medidas concedidas a determinadas empresas que confieren una ventaja selectiva están comprendidas en el concepto de ayuda estatal.

(285) Según reiterada jurisprudencia, la evaluación del requisito de selectividad exige examinar si, en el marco de un régimen jurídico concreto, una medida nacional puede favorecer a determinadas empresas o producciones en comparación con otras que se encuentren, en relación con el objetivo perseguido por tal régimen, en una situación de hecho y de Derecho comparable. El examen de la selectividad requiere una definición previa del marco de referencia en el que se inscribe la medida en cuestión ([63]). Una medida es selectiva «[solo] se beneficia un sector de actividad o una parte de las empresas de ese sector no es necesariamente selectiva, pues solo lo es si, en el marco de un determinado régimen jurídico, tiene como efecto beneficiar a determinadas empresas en comparación con otras que pertenecen a otros sectores o al mismo sector y se encuentran, a la vista del objetivo perseguido por dicho régimen, en una situación de hecho y de Derecho comparable.». ([64]) El concepto de ayuda estatal no se refiere a las medidas estatales que introducen una diferenciación entre empresas cuando dicha diferenciación se deriva de la naturaleza o la estructura global del sistema al que pertenecen ([65]).

(286) Una medida en virtud de la cual una empresa pública establece las condiciones para el uso de sus bienes o servicios no constituye necesariamente una medida selectiva en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE ([66]). El artículo 107, apartado 1, del TFUE no distingue entre medidas que son intervenciones estatales basadas en sus causas y objetivos, sino que las define en relación con sus efectos, es decir, con independencia de las técnicas utilizadas ([67]).

8.1.3.2. Aplicación al presente caso

(287) Las AIP 2007, AIP 2008 y AIP 2010 proporcionan un sistema de tipos básicos para las tasas aeroportuarias [considerandos (41) y (44)]. Además, las AIP 2007, AIP 2008 y AIP 2010 también incluían descuentos y reducciones de las tasas en función del número de aterrizajes en un período determinado, del número de pasajeros, del peso de la aeronave o del tipo de ruta explotada [considerandos (42) a (43), (46) a (48) y (49)].

(288) Las AIP 2007, AIP 2008 y AIP 2010 han sido evaluadas y establecidas por la dirección ejecutiva del Aeropuerto Internacional de Timişoara y aprobadas por el consejo de administración [considerando (40)]. Esto respeta el requisito de que el gestor del aeropuerto establezca, en el ejercicio de su competencia, la escala de las tasas aeroportuarias aplicables a dicho aeropuerto ([68]). Por lo tanto, el marco jurídico aplicable consistía en las tasas aeroportuarias, los descuentos y las reducciones aplicables al Aeropuerto Internacional de Timişoara, según lo establecido en las AIP 2007, AIP 2008 y AIP 2010.

(289) Por consiguiente, el marco de referencia pertinente para examinar si las AIP 2007, AIP 2008 y AIP 2010 tuvieron el efecto de favorecer a determinadas compañías aéreas frente a otras que se encontraban en una situación de hecho y de Derecho comparable era la prevista por el régimen aplicable únicamente al Aeropuerto Internacional de Timişoara.

(290) El sistema de tasas aeroportuarias y los descuentos y reducciones eran aplicables a todas las compañías aéreas que utilizaban o podían haber utilizado el Aeropuerto Internacional de Timişoara y cumplían las condiciones descritas en las AIP 2007, AIP 2008 o AIP 2010, según el caso.

(291) La Comisión examinó a continuación si los descuentos previstos en las AIP 2007, AIP 2008 y AIP 2010, respectivamente, eran selectivos en cuanto a que favorecían a determinadas compañías aéreas que utilizaban el Aeropuerto Internacional de Timişoara frente a otras compañías aéreas que también lo utilizaban.

([63]) Sentencia del Tribunal de Justicia (Gran Sala) de 21 de diciembre de 2016, Comisión/Hansestadt Lübeck (en lo sucesivo, «Lübeck»), C-524/14 P, EU:C:2016:971, apartados 40 a 67.
([64]) Lübeck, apartado 58.
([65]) Lübeck, apartados 40-67 y la jurisprudencia citada en esta sentencia.
([66]) *Ibidem*.
([67]) *Ibidem*. Sentencia de 15 de noviembre de 2011, Comisión y España/Gobierno de Gibraltar y Reino Unido, C-106/09 P y C-107/09 P, EU:C:2011:732, apartado 87 y jurisprudencia citada en esta sentencia.
([68]) Lübeck, apartado 61.

(292) Los descuentos aplicables fueron progresivos, los más bajos del 10 % para 250-500 aterrizajes al año, es decir, alrededor de cinco aterrizajes por semana. La Comisión observa que, durante el período evaluado, además de Wizz Air, otras compañías aéreas operaban en el Aeropuerto Internacional de Timişoara y tenían en la flota aviones de tamaño relevante o frecuencias suficientes, por lo que se beneficiaban o podrían haberse beneficiado de los descuentos en cuestión.

(293) Por consiguiente, el régimen de tasas aeroportuarias y los descuentos se aplicaron de forma no discriminatoria.

(294) Por lo tanto, la tasa básica, los descuentos y reducciones previstos en las AIP 2007, 2008 y 2010 no eran selectivos.

(295) La Comisión observa que esta conclusión se aplica únicamente a las tasas, descuentos y reducciones derivados directamente de las AIP 2007, 2008 y 2010. Sin embargo, no se aplica a las tasas, descuentos o reducciones previstos en acuerdos individuales celebrados con determinadas compañías aéreas si existían dichos acuerdos.

8.1.3.3. Conclusión relativa a la selectividad

(296) De lo anterior se desprende que la medida 2 no cumple el requisito de selectividad previsto en el artículo 107, apartado 1, del TFUE.

(297) Las condiciones del artículo 107, apartado 1, del TFUE son acumulativas. Si una de las medidas objeto de la evaluación no cumple una de ellas, la medida en cuestión no constituye ayuda estatal.

(298) Por consiguiente, la Comisión concluye que la medida 2 no constituye ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE porque no fue selectiva.

(299) La Comisión observa que la decisión de incoación planteaba la cuestión de la incompatibilidad de las AIP con el mercado interior debido a un posible trato discriminatorio entre los diferentes tipos de pasajeros. Este principio se aplica a las medidas que constituyen ayudas estatales y no permite considerarlas compatibles con arreglo a las normas sobre ayudas estatales ([69]). En el presente caso, se considera que las AIP no constituyen ayuda estatal, por lo que no es necesario analizar más a fondo el vínculo indisociable a que se refiere la decisión de incoación.

9. EVALUACIÓN DE LA MEDIDA 3 – ACUERDOS DE 2008 CELEBRADOS CON WIZZ AIR

9.1. Existencia de la ayuda

(300) Los principios establecidos en el artículo 107, apartado 1, del TFUE, expuestos en los considerandos (171) y (172), se aplican también a la evaluación de la medida 3, relativa a los acuerdos de 2008 entre el gestor del aeropuerto y Wizz Air.

9.1.1. *Actividad económica y concepto de empresa*

(301) Wizz Air es una compañía aérea que presta servicios de transporte aéreo regular de pasajeros y realiza una actividad económica. Por lo tanto, se trata de una empresa en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

9.1.2. *Recursos estatales e imputabilidad al Estado*

9.1.2.1. Principios

(302) Los principios expuestos en los considerandos (271) a (275) son también aplicables a esta medida.

9.1.2.2. Aplicación al presente caso

(303) En lo que respecta a los recursos estatales, se aplican las disposiciones establecidas en el considerando (276).

([69]) Sentencia del Tribunal de Justicia de 15 de junio de 1993, Matra/Comisión, C-225/91, EU:C:1993:239.

(304) Por lo que se refiere a la imputabilidad de los acuerdos de 2008 firmados durante el período de validez de la situación del aeropuerto de 1998, los motivos de los considerandos (277) a (279) de la AIP 2007, AIP 2008 y AIP 2010 se aplicarán *mutatis mutandis*.

(305) A la luz de estas consideraciones, la Comisión considera que la celebración de los acuerdos de 2008 entre Wizz Air y el gestor del aeropuerto es imputable al Estado.

9.1.3. *Selectividad*

9.1.3.1. Principios

(306) Los principios expuestos en el considerando (199) son también aplicables a esta medida.

9.1.3.2. Aplicación al presente caso

(307) En el presente asunto, los acuerdos de 2008 solo se celebraron con Wizz Air. Así pues, la medida 3 es selectiva por definición en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

9.1.4. *Ventaja económica*

9.1.4.1. Principios

(308) Los principios relativos a la determinación de la existencia de una ventaja económica en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE que figuran en los considerandos (202) a (206) se aplican a los acuerdos entre aeropuertos y compañías aéreas. La aplicación del principio del operador en una economía de mercado a estos acuerdos se explica en detalle en las Directrices de aviación de 2014 ([70]).

(309) En la situación específica de la relación entre aeropuertos y compañías aéreas, la Comisión evaluará si la concesión de recursos públicos al aeropuerto confiere una ventaja a las compañías aéreas que utilizan el aeropuerto. Esta ayuda concedida a una compañía aérea que utilice el aeropuerto puede excluirse, en principio, si la relación entre el aeropuerto y la compañía aérea en cuestión se ajusta al criterio del operador en una economía de mercado.

(310) Con arreglo a las Directrices de aviación de 2014, en relación con el principio del operador privado en una economía de mercado, en principio puede excluirse la ayuda a una compañía aérea que utilice un aeropuerto cuando:

1) el precio cobrado por los servicios aeroportuarios se corresponda con el precio de mercado o

2) puede demostrarse mediante un análisis *ex ante* y, en particular, un análisis basado en los datos disponibles al decidir las medidas en cuestión, que el acuerdo correspondiente entre el aeropuerto y la compañía aérea puede dar lugar a un incremento marginal de los beneficios del aeropuerto.

(311) En lo que se refiere al primer enfoque descrito en el considerando (310) (y, en particular, la comparación del precio cobrado por los servicios aeroportuarios con el precio de mercado), en consonancia con las Directrices de aviación de 2014, para identificar un índice de referencia debe ser posible seleccionar en primer lugar un número suficiente de aeropuertos comparables que presten servicios comparables en condiciones normales de mercado. A este respecto, la Comisión señala que, en este momento, una gran mayoría de los aeropuertos de la Unión reciben financiación pública para cubrir sus costes de inversión y explotación. Los aeropuertos públicos han sido considerados tradicionalmente por los poderes públicos como infraestructuras que facilitan el desarrollo local y no como empresas que operan de acuerdo con las normas del mercado. Por lo tanto, los precios cobrados por estos aeropuertos tienden a no establecerse en función de consideraciones de mercado, en particular con perspectivas de rentabilidad *ex ante* sólidas, sino principalmente en relación con consideraciones sociales o regionales. Incluso si algunos aeropuertos son de propiedad privada o gestionados de forma privada sin tener en cuenta consideraciones sociales o regionales, los precios cobrados por estos aeropuertos pueden verse muy influidos por los precios cobrados por la mayoría de los aeropuertos que se benefician de la financiación pública, ya que estos últimos son tenidos en cuenta por las compañías aéreas al negociar con aeropuertos privados o de gestión privada. En estas circunstancias, en las Directrices de aviación de 2014, la Comisión expresó sus dudas sobre si es posible ahora determinar una referencia adecuada para establecer un precio real de mercado para los servicios prestados por los aeropuertos ([71]).

([70]) Directrices de aviación de 2014, apartado 53.
([71]) Directrices de aviación de 2014, apartado 59.

(312) En cualquier caso, la Comisión considera que una evaluación comparativa debe realizarse cotejando las tasas aeroportuarias, netas de cualquier beneficio otorgado a la compañía aérea (como apoyo a la comercialización, descuentos o cualquier otro incentivo) en un número suficiente de «aeropuertos comparables» adecuados, cuyos gestores se comporten como operadores en una economía de mercado. En particular, deben utilizarse los siguientes indicadores: el volumen de tráfico; el tipo de tráfico (profesional, turístico o de viaje al extranjero); la importancia relativa del transporte de mercancías y la importancia relativa de los ingresos procedentes de actividades distintas de las aeronáuticas del tipo de aeropuerto y el nivel de los servicios aeroportuarios prestados; proximidad del aeropuerto a una gran ciudad; número de habitantes en la zona de influencia del aeropuerto; prosperidad del área circundante (PIB per cápita); otras zonas geográficas en las que se podría atraer a los pasajeros.

(313) Sobre la base de lo anterior, la Comisión considera que el análisis de las perspectivas de rentabilidad marginal *ex ante* es el criterio más pertinente para la evaluación de los acuerdos celebrados por los aeropuertos con determinadas compañías aéreas.

(314) Además, la Comisión considera que los acuerdos celebrados entre compañías aéreas y un aeropuerto cumplen el principio del operador en una economía de mercado cuando contribuyen a incrementar progresivamente, desde una perspectiva *ex ante*, la rentabilidad del aeropuerto, al menos a largo plazo ([72]). El aeropuerto deberá demostrar que, al celebrar un acuerdo con una compañía aérea (por ejemplo, un contrato individual o un plan general de tasas aeroportuarias), podrá cubrir todos los costes derivados del acuerdo, durante el período de vigencia del acuerdo, con un margen de beneficios razonable sobre la base de unas buenas perspectivas a medio plazo ([73]).

(315) A este respecto, la Comisión considera que la diferenciación de precios es una práctica comercial normal, siempre que se cumplan todas las normas sectoriales y de competencia pertinentes. No obstante, estas políticas de diferenciación de precios deben estar justificadas desde el punto de vista comercial para cumplir con el principio del operador en una economía de mercado ([74]).

9.1.4.2. Evaluación conjunta de los acuerdos de 2008

(316) La Comisión considera que, a efectos de la aplicación del principio del inversor en una economía de mercado, los acuerdos de 2008 deben evaluarse conjuntamente como una única medida. Hay varias indicaciones que lo recomiendan.

(317) En primer lugar, los acuerdos se celebraron entre las mismas partes.

(318) En segundo lugar, el memorando de entendimiento de 25 de junio de 2008 enumera el ámbito de los servicios que debe prestar el gestor del aeropuerto, así como los servicios de comercialización que debe prestar Wizz Air. El memorando de entendimiento prevé la misma fórmula de cálculo para la comisión de comercialización y la misma cantidad para cada pasajero que sale del aeropuerto que el acuerdo de comercialización de 30 de julio de 2008. Por consiguiente, existen vínculos estrechos y directos en lo que respecta al contenido entre el memorando de entendimiento y el acuerdo de comercialización. El memorando de entendimiento establece asimismo los principios generales de cooperación entre el gestor del aeropuerto y Wizz Air, que se detallan posteriormente en términos más operativos en el acuerdo de comercialización, en el contrato de explotación y en el contrato de servicios de asistencia en tierra. En el preámbulo, el acuerdo de comercialización también hace referencia directa al memorando de entendimiento [considerando (55)]. El memorando de entendimiento fue sustituido finalmente por el acuerdo de comercialización, el contrato de explotación y el contrato de servicios de asistencia en tierra.

(319) En tercer lugar, el contrato de explotación y el contrato de servicios de asistencia en tierra se firmaron el mismo día (1 de agosto de 2008) para el mismo período, es decir, del 11 de diciembre de 2008 al 10 de diciembre de 2009, con renovación automática por un período adicional de doce meses después de cada año de aplicación y sin posibilidad de rescindir durante los tres primeros años el acuerdo de comercialización. El acuerdo de comercialización entró en vigor el mismo día, es decir, el 11 de diciembre de 2008 [considerando (54)].

([72]) Directrices de aviación de 2014, apartado 66.
([73]) Directrices de aviación de 2014, apartado 63.
([74]) Directrices de aviación de 2014, apartado 62.

(320) En cuarto lugar, los acuerdos de 2008 estaban vinculados. El acuerdo de comercialización hace varias referencias al contrato de explotación y al contrato de asistencia en tierra: i) el acuerdo de comercialización preveía que las partes pudieran rescindir inmediatamente el acuerdo de comercialización si el contrato de explotación expiraba sin renovación o se rescindía; ii) el acuerdo de comercialización preveía que las partes pudieran rescindir inmediatamente el contrato de explotación y el contrato de asistencia en tierra, sin compensación alguna, si el acuerdo de comercialización expiraba o se rescindía; iii) el acuerdo de comercialización establecía que, en caso de aumento de las tasas reguladas en el contrato de explotación o en el contrato de asistencia en tierra, la comisión de comercialización debía ajustarse en consecuencia a la evolución de las tasas aeroportuarias [considerando (59)].

(321) Sobre la base de los argumentos expuestos, la Comisión considera que el memorando de entendimiento, el acuerdo de comercialización, el contrato de explotación y el contrato de asistencia en tierra no son separables. Por consiguiente, la Comisión considera necesario examinar conjuntamente los acuerdos de 2008 para determinar si esta operación constituye una ayuda de Estado.

9.1.4.3. Aplicación de los principios al presente caso

(322) En el presente asunto, para determinar si mediante los acuerdos de 2008 se concedió a Wizz Air una ventaja que no habría obtenido en condiciones normales de mercado, la Comisión debe examinar si, en circunstancias similares, un aeropuerto que opere en condiciones normales de economía de mercado y esté guiado por perspectivas de rentabilidad a largo plazo ([75]) hubiera suscrito el mismo contrato comercial o un contrato comercial similar con una compañía aérea. La Comisión debe tener en cuenta el momento en que se tomó la decisión de celebrar los acuerdos de 2008 entre el gestor del aeropuerto y Wizz Air y basar su evaluación en la información y las hipótesis puestas a disposición del gestor del aeropuerto en ese momento.

(323) En lo que respecta al análisis de operador en una economía de mercado, Wizz Air alegó que, en este caso, la comparación basada en el criterio del precio de mercado, es decir, el primer planteamiento expuesto en el considerando (310), punto 1, debería aplicarse junto con el segundo criterio (es decir, el análisis de rentabilidad) en el considerando (310), punto 2.

(324) El 27 de octubre de 2011, Wizz Air presentó un informe elaborado por Oxera sobre la evaluación económica del principio del inversor en una economía de mercado, en el que las tasas pagadas por Wizz Air al Aeropuerto Internacional de Timişoara se compararon con las tasas pagadas por Wizz Air a tres aeropuertos del Reino Unido que Oxera consideró aeropuertos comparables: los aeropuertos de Liverpool, Prestwick y Doncaster. El análisis realizado en el estudio se basa en datos facilitados por el gestor del aeropuerto y Wizz Air. Según el estudio Oxera, es probable que estos aeropuertos se comporten como «inversores privados» dada su estructura de propiedad y de financiación. El estudio también comparaba las características generales del Aeropuerto Internacional de Timişoara y los tres aeropuertos comparables (por ejemplo, el tamaño de la población de la ciudad de origen, la distancia hasta la ciudad de origen, la población de la mayor ciudad en un radio de 150 km, el gran aeropuerto más cercano), la magnitud de las medidas adoptadas en cuanto a renta según el PIB per cápita, así como los salarios semanales medios, las tendencias en cifras de tráfico, los ingresos de los aeropuertos afectados y la situación de la financiación (es decir, si han recibido financiación pública o no). El informe calculó las tasas abonadas por Wizz Air al Aeropuerto Internacional de Timişoara con respecto a los tres aeropuertos del Reino Unido (el análisis tuvo en cuenta las diversas tasas de los cuatro aeropuertos, previa deducción de las prestaciones concedidas a Wizz Air). El análisis presentaba las tasas totales pagadas por Wizz Air al Aeropuerto Internacional de Timişoara y en los aeropuertos comparables expresadas en euros por movimiento (aterrizaje-despegue) y en euros por pasajero. Sobre esta base, se constató que el nivel total de las tasas abonadas por Wizz Air al Aeropuerto Internacional de Timişoara durante el período 2008-2011, tanto por movimiento (aterrizaje y despegue) como por pasajero, es de media superior al nivel medio comparable de las tasas pagadas por la compañía aérea en los aeropuertos comparables. Según el informe de Oxera, los precios inferiores pagados por Wizz Air en los aeropuertos comparables sugieren que un inversor privado habría podido celebrar un contrato en los términos del acuerdo entre el gestor del aeropuerto y Wizz Air.

(325) En relación con el informe de Oxera, que compara el Aeropuerto Internacional de Timişoara con tres aeropuertos británicos indicados por Wizz Air, la Comisión recuerda que la evaluación comparativa no es un método adecuado para determinar los precios de mercado en caso de que no se hayan identificado indicadores de base disponibles relativos a las consideraciones de mercado o los procesos existentes se vean significativamente distorsionados por las intervenciones públicas. Estas distorsiones parecen estar presentes en el sector de la aviación por las razones expuestas en los considerandos (311) a (312).

([75]) Alfa Romeo, apartado 23; sentencia de 12 de diciembre de 2000, Alitalia/Comisión, T-296/97, EU:T:2000:289, apartado 84.

(326) Por otra parte, la Comisión considera que no se cumple el criterio de un número suficiente de aeropuertos comparables que presten servicios comparables en las condiciones normales establecidas en el punto 55 de las Directrices de aviación de 2014. Dado que existen varios centenares de aeropuertos en Europa ([76]), no se puede considerar que tres aeropuertos sean suficientes para identificar un indicador de referencia adecuado para los precios de mercado pertinentes. Además, dos de los tres aeropuertos comparables (Liverpool y Doncaster) también pertenecen al mismo grupo (Peel Airports Group). Esto limita aún más el número y la variedad de aeropuertos comparables necesarios para proporcionar un indicador de referencia fiable.

(327) Por otra parte, los tres aeropuertos comparables están situados en el Reino Unido y dos de ellos (Liverpool y Doncaster) están cerca de la misma gran ciudad: Mánchester. Además, el informe de Oxera no explica si los tres aeropuertos comparables y como el Aeropuerto Internacional de Timişoara ofrecen servicios comparables. El estudio solo proporciona información sobre el momento en que Wizz Air comenzó a operar en cada aeropuerto y a qué destinos, y analiza las tasas totales pagadas por Wizz Air en estos aeropuertos (previa deducción de los pagos para los servicios de comercialización). Sin embargo, la información no permite evaluar en qué medida los aeropuertos ofrecen servicios comparables.

(328) Por otra parte, como subraya también el informe de Oxera, existen varias diferencias entre el Aeropuerto Internacional de Timişoara y los otros dos aeropuertos británicos (el de Liverpool y el de Prestwick). En particular, el aeropuerto de Liverpool es mucho más grande que el Aeropuerto Internacional de Timişoara (con aproximadamente 5,5 millones de pasajeros en 2007, y el aeropuerto de Prestwick prestó servicio a más de 2 millones de pasajeros). Por lo tanto, en términos de volumen de tráfico, el único aeropuerto comparable era el de Doncaster (hasta un millón de pasajeros). El número de pasajeros transportados por Wizz Air desde cada uno de estos aeropuertos difiere.

(329) Por lo que se refiere a la prosperidad de la zona circundante (PIB per cápita), existe una diferencia enorme entre la de Timişoara (con un PIB per cápita ([77]) por debajo de 50 en 2007) y la del Reino Unido (con un PIB alrededor de 120 en 2007), donde se encuentran los tres aeropuertos comparables. Además, en la sección comparativa, el informe de Oxera incluye información sobre los salarios semanales medios de los mercados de empleo regionales de Timişoara y de las tres ciudades del Reino Unido en las que están situados los aeropuertos comparables (Liverpool, Prestwick y Doncaster) y también son muy diferentes (en Timişoara, el nivel es inferior a 50, mientras que en las otras tres ciudades el nivel fue superior a 500).

(330) Por otra parte, el informe no tiene en cuenta determinados indicadores mencionados en el punto 60 de las Directrices de aviación de 2014 (por ejemplo, el tipo de tráfico o el tipo y el nivel de los servicios aeroportuarios prestados).

(331) Por último, aun suponiendo que, sobre la base de un análisis comparable válido, el «precio» aplicado en las diferentes operaciones contempladas en la evaluación sea equivalente o superior al «precio de mercado», la Comisión no puede llegar a la conclusión de que estas operaciones se corresponden necesariamente con el precio de mercado. No sería un precio de mercado si, al concluir estos acuerdos, el operador hubiera podido esperar que estos generasen costes marginales más elevados que los ingresos marginales. Un operador en una economía de mercado no estaría, de hecho, interesado en ofrecer bienes o servicios al «precio de mercado» si ello diera lugar a pérdidas marginales.

(332) La Comisión considera oportuno recordar en el contexto de este análisis que, tras la adopción de las Directrices de aviación de 2014, tanto Rumanía como las partes interesadas fueron invitadas a presentar sus observaciones sobre la aplicación de dichas Directrices en el presente caso. Además de Wizz Air, ni Rumanía ni ninguna otra parte interesada cuestionó el enfoque de la Comisión según el cual, si no puede identificarse un índice de referencia adecuado para establecer un precio real de mercado para los servicios prestados por los aeropuertos a las compañías aéreas, el criterio más pertinente para la evaluación de los acuerdos celebrados entre estas dos partes es un análisis *ex ante* de la rentabilidad marginal.

([76]) Según el punto 1 de las Directrices de aviación de 2014, el sistema de transporte aéreo de la Unión Europea cuenta con una red de más de 460 aeropuertos.

([77]) Como se explica en el informe de Oxera, el índice del PIB per cápita de Rumanía y del Reino Unido se expresan en estándares de poder adquisitivo (EPA) en comparación con la media de la Unión (EU-27). La media de la Unión (EU-27) se fijó en 100.

(333) Por consiguiente, a la luz de lo expuesto anteriormente, la Comisión considera que, en el presente caso, debe aplicarse el enfoque recomendado en las Directrices de aviación de 2014 para aplicar el principio del operador privado en una economía de mercado a las relaciones entre aeropuertos y compañías aéreas, a saber, el análisis *ex ante* de la rentabilidad marginal ([78]).

9.1.4.4. Calendario de evaluación de la rentabilidad de los acuerdos de 2008

(334) Al decidir si celebrar o no acuerdos con una compañía aérea, un operador en una economía de mercado elegirá un plazo para su evaluación sobre la base de las condiciones establecidas en los acuerdos en cuestión o del plazo establecido en cada acuerdo. En otras palabras, evaluará los costes e ingresos marginales de todo el período de aplicación de los acuerdos. En la fecha de firma de los acuerdos, un operador prudente en una economía de mercado no contará con la renovación de los contratos al vencimiento, ya sea en las mismas condiciones o en otras.

(335) Basándose en el enfoque establecido en el considerando (334), la Comisión evaluará los costes e ingresos marginales de los acuerdos de 2008 para el período comprendido entre el 11 de diciembre de 2008 y el 10 de diciembre de 2011, que es el período inicial de aplicación del acuerdo de comercialización. No se tendrá en cuenta la prórroga facultativa del acuerdo de comercialización por otros doce meses después de la expiración de los tres primeros años. Se trataba únicamente de una opción de ampliación y, por lo tanto, un operador del mercado no habría podido basarse en el hecho de que esta opción sería ejercida.

(336) Tanto el contrato de explotación como el de asistencia en tierra eran válidos durante un período inicial de un año, es decir, del 11 de diciembre de 2008 al 10 de diciembre de 2009. Cada uno de estos contratos establecía una renovación automática por períodos adicionales de doce meses después de cada año de aplicación. El gestor del aeropuerto no tenía derecho a rescindir estos dos contratos unilateralmente antes del tercer período de renovación ([79]). Dado que el contrato de explotación y el contrato de servicios de asistencia en tierra se renovaron automáticamente desde el punto de vista del gestor del aeropuerto, la Comisión considera que un operador prudente en una economía de mercado habría supuesto que esos dos contratos serían válidos al menos durante la vigencia del acuerdo de comercialización, si no más.

(337) Por el contrario, no habría sido lógico suponer un período inicial de tres años para el acuerdo de comercialización y una duración inicial de un año para el contrato de explotación, ya que, a falta de una actividad desarrollada en el aeropuerto por parte de la compañía aérea, el acuerdo de comercialización quedaría sin objeto. Del mismo modo, la duración de la aplicación del contrato de asistencia en tierra debe coincidir con la duración del contrato de explotación, ya que los servicios de asistencia en tierra solo son posibles si la compañía aérea opera en el aeropuerto. Además, como se explica en el considerando (319), la duración del acuerdo de comercialización, por una parte, y la duración del contrato de explotación y del contrato de asistencia en tierra, por otra, están vinculadas entre sí.

(338) La Comisión señala que el memorando de entendimiento firmado el 25 de junio de 2008 era el marco que establecía los principios generales de cooperación entre el gestor del aeropuerto y Wizz Air. Estos se expusieron posteriormente en términos operativos en el acuerdo de comercialización, en el contrato de explotación y en el contrato de asistencia en tierra. Por lo tanto, la Comisión considera que el período anterior a la firma del memorando de entendimiento, es decir, el 25 de junio de 2008, debe considerarse como el punto de referencia *ex ante* a efectos del análisis de rentabilidad.

(339) Tanto el contrato de explotación como el contrato de servicios de asistencia en tierra se modificaron el 25 de junio de 2010 mediante un nuevo sistema de descuento acordado entre Wizz Air y el gestor del aeropuerto que abarcaba hasta el 6 de febrero de 2011 (en lo sucesivo, «acuerdos de modificación de 2010»). Este nuevo sistema de descuentos corresponde a la AIP 2010. Dado que el régimen mencionado ha modificado las condiciones de ambos contratos, la Comisión aplicará por separado el principio del operador en una economía de mercado a los acuerdos de modificación de 2010 para evaluar si un operador en una economía de mercado habría celebrado estos acuerdos. Por lo tanto, la evaluación siguiente distinguirá el análisis de la rentabilidad para el período inicial de los acuerdos de 2008 y el análisis de la rentabilidad de los acuerdos de modificación de 2010.

([78]) Directrices de aviación de 2014, apartados 59 y 61.

([79]) Salvo en caso de incumplimiento estándar del contrato.

9.1.4.5. Análisis de la rentabilidad de los acuerdos de 2008

Evaluación de los costes e ingresos marginales de los acuerdos de 2008

(340) Los acuerdos de 2008 se negociaron individualmente y se aplicaban únicamente a las dos partes contratantes. No se trataba de un régimen general de tasas aeroportuarias aplicable a todas las compañías aéreas que utilizaban el aeropuerto ([80]). Los costes e ingresos relevantes que se añaden a los acuerdos de 2008 son los que el gestor del aeropuerto espera tener debido a la presencia de Wizz Air en el Aeropuerto Internacional de Timişoara.

(341) El principal problema es si los ingresos marginales procedentes de la actividad de la compañía aérea son superiores a los costes marginales. Por lo tanto, las inversiones realizadas en el aeropuerto antes de la celebración de acuerdos y los costes fijos de explotación no son relevantes.

(342) Los ingresos marginales que un inversor privado habría esperado razonablemente como resultado de los acuerdos de 2008 se derivarían de ingresos aeronáuticos adicionales procedentes de las tasas aeroportuarias pagadas por Wizz Air y de los ingresos distintos de los aeronáuticos adicionales procedentes de, por ejemplo, aparcamientos, franquicias o tiendas gestionadas directamente.

(343) Los costes marginales en este caso son los costes de explotación, los costes de comercialización y los posibles costes de inversión que se pueden atribuir a la presencia de Wizz Air en el Aeropuerto Internacional de Timişoara.

Análisis *ex ante* de rentabilidad presentado por Rumanía para los acuerdos de 2008

(344) A petición de la Comisión, el 9 de diciembre de 2014, Rumanía presentó un análisis *ex ante* de rentabilidad reconstruido *ex post* sobre la base de los datos disponibles antes de la celebración de los acuerdos de 2008 con Wizz Air. El análisis ofreció una visión general de los ingresos marginales que cabía esperar en el momento de la celebración de los acuerdos.

(345) Según las estimaciones, los acuerdos de 2008 deberían generar los siguientes ingresos:

Cuadro 12 Estimación de los ingresos *ex ante* derivados de los acuerdos de 2008 (excluido el acuerdo de comercialización)

Año **(1)**	**Número de viajeros (estimación)** **(2)**	**Ingresos aeronáuticos por pasajero Wizz Air (EUR)** **(3)**	**Ingresos distintos de los aeronáuticos por pasajero (EUR)** **(4)**	**Ingresos aeronáuticos (EUR)** **(5) = (2) x (3)**	**Ingresos distintos de los aeronáuticos (EUR)** **(6) = (2) x (4)**	**Ingresos totales (previstos) (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) El análisis utiliza las previsiones de Wizz Air referentes al número de pasajeros que debían transportarse en 2009, 2010 y 2011.

(347) Los ingresos aeronáuticos por pasajero saliente se han calculado como se indica en el cuadro 13. Los ingresos aeronáuticos por pasajero de Wizz Air se han calculado como ingresos aeronáuticos por pasajero saliente de Wizz Air (aproximadamente 24 EUR), divididos por dos, ya que solo la mitad de los pasajeros transportados por Wizz Air son pasajeros salientes. Los costes unitarios son las tasas totales (es decir, sin descuentos) según lo establecido en el contrato de explotación y el contrato de asistencia en tierra.

([80]) Directrices de aviación de 2014, apartado 63.

Cuadro 13 Ingresos aeronáuticos por vuelo y por pasajero saliente de Wizz Air

		MTOW	**72**
		Capacidad	**180**
		Factor de carga	**82 %**
	Unidad de medida	Tarifa unitaria (EUR)	Por vuelo (EUR)
Tasa de aterrizaje	MTOW	7	504
Tasa de aparcamiento	MTOW	0,15	10,80
Tarifa de iluminación	MTOW	2,10	151,20
Tasa de asistencia en tierra en la rampa	Vuelo	150	150
Tasa por pasajeros a bordo	Pasajero saliente	8	1 180,80
Tasa de seguridad	Pasajero saliente	10	1 476
Tasa por pasajeros con movilidad reducida	Pasajero saliente	0,20	29,52
Total por vuelo	**Vuelo**		**3 502,32**
Total por pasajero saliente	**Pasajero saliente**		**23,73**

(348) Según la información facilitada por Rumanía sobre la base de la experiencia del aeropuerto en años anteriores, los ingresos distintos de los aeronáuticos solo representaron el 15-20 % de los ingresos totales del gestor del aeropuerto, con un importe de 2,5 EUR por pasajero. Este importe también se estimó para los pasajeros de Wizz Air (tal y como se indica en la columna 4 del cuadro 12).

(349) Tras incluir los pagos por los servicios de comercialización previstos en el acuerdo de comercialización en las estimaciones, se previeron los siguientes ingresos. Rumanía incluye en el cuadro los pagos de comercialización como «inversiones de comercialización en favor del aeropuerto».

Cuadro 14 Ingresos netos estimados *ex ante* derivados de los acuerdos de 2008 (incluido el acuerdo de comercialización)

Año	**Número anual de pasajeros al año**	**Número de pasajeros a bordo al año (2)/2**	**Ingresos aeronáuticos por pasajero embarcado (EUR)**	**Ingresos distintos de los aeronáuticos por pasajero (EUR)**	**Tarifa retenida por el gestor del aeropuerto por pasajero embarcado (EUR)**	**Importe retenido por el aeropuerto (3) x (7) (EUR)**	**Ingresos aeronáuticos (2) x (4) (EUR)**	**Comisión de comercialización en favor del aeropuerto (8) – (7) (EUR)**	**Ingresos distintos de los aeroportuarios (2) x (5) (EUR)**	**Ingresos finales del aeropuerto (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) El importe retenido por el gestor del aeropuerto por pasajero embarcado (columna 6 del cuadro 14) se calculó sobre la base del acuerdo de comercialización. El acuerdo de comercialización establecía un importe que debía retener el gestor del aeropuerto ([81]) en función del número mensual de pasajeros atendidos por Wizz Air hacia o desde el aeropuerto, de la siguiente manera.

([81]) El importe retenido se basó en una metodología utilizada para el cálculo de los pagos de comercialización en relación con las tasas aeroportuarias.

Cuadro 15 Importe retenido por pasajero saliente

Número mensual de pasajeros (salientes y entrantes) servidos por Wizz Air hacia o desde el aeropuerto.			Importe retenido por pasajero saliente – en EUR
0	-	5 349	8
5 350	-	10 690	6
10 691	-	15 999	5
16 000	-	31 999	4
> 32 000			3,50

(351) Teniendo en cuenta el número estimado de pasajeros de Wizz Air al año (200 000 en 2009, 300 000 en 2010 y 350 000 en 2011), se estimó que el número mensual de pasajeros de Wizz Air habría sido de 16 666 en 2009, 25 000 en 2010 y 29 166 en 2011. Sobre esta base, se consideró que el gestor del aeropuerto habría retenido 5 EUR por pasajero embarcado en 2009 y 4 EUR en 2010 y 2011.

(352) El análisis presentado por Rumanía no incluye el cálculo de los costes marginales. Según las autoridades rumanas, la mayoría de los costes aeroportuarios son fijos (en torno al 80 %). Además, las estimaciones han demostrado que estos costes aeroportuarios permanecen constantes o solo sufren modificaciones menores cuando aumenta el consumo de combustible y energía y, en su caso, el equipo asociado a las operaciones de Wizz Air en el aeropuerto sufre desgaste. Rumanía explicó que no se esperaba ningún coste adicional relacionado con equipos, material o infraestructura, ya que Wizz Air habría utilizado los activos e infraestructuras existentes en franjas horarias en las que no se utilizaban hasta entonces. La actividad del Aeropuerto Internacional de Timişoara se centró en las operaciones de Carpatair, que solo utilizaba determinadas franjas horarias a lo largo del día. Por razones similares, no se preveían costes adicionales relacionados con el personal. Según Rumanía, no se asignaron costes de inversión a Wizz Air, ya que todas las inversiones en el aeropuerto estaban previstas antes del inicio de las negociaciones con Wizz Air. Por lo tanto, según el análisis, dada la elevada proporción de costes fijos, se esperaría que el gestor del aeropuerto se beneficiara de una mayor rentabilidad debido al aumento del volumen de pasajeros, incluso aplicando tasas reducidas.

(353) La Comisión considera razonable el planteamiento relativo al número estimado de pasajeros, ya que es coherente con el plan de desarrollo, que preveía un aumento de 244 348 pasajeros entre 2008 y 2009. Habida cuenta de la entrada en vigor, el 11 de diciembre de 2008, del contrato de explotación con Wizz Air, puede afirmarse en líneas generales que, de los 244 348 pasajeros (crecimiento previsto en el plan de desarrollo), 200 000 viajaron con Wizz Air. El plan de desarrollo también estimó un aumento del tráfico de pasajeros, con 253 423 personas entre 2009 y 2010 y con 215 973 entre 2010 y 2011. Por lo tanto, parece razonable el aumento de 100 000 pasajeros entre 2009 y 2010 y de 50 000 pasajeros entre 2010 y 2011 en el caso de Wizz Air previsto en el análisis *ex ante* realizado por Rumanía.

(354) La Comisión observa que los ingresos aeronáuticos están sobrestimados porque no se tienen en cuenta los descuentos de las tasas aeroportuarias previstos en el contrato de explotación. Sin embargo, teniendo en cuenta la fórmula para el cálculo del pago por los servicios de comercialización, los menores ingresos aeronáuticos habrían dado lugar a un menor pago por servicios de comercialización con el mismo valor ([82]). Por consiguiente, los ingresos y los costes serían inferiores con el mismo valor y, por lo tanto, no afectarían a la rentabilidad.

(355) No obstante, la Comisión considera que el análisis *ex ante* reconstituido *ex post* presentado por Rumanía tiene varias deficiencias:

([82]) Por ejemplo, si los ingresos aeronáuticos por pasajero saliente ascendieran a 20 EUR en lugar de 24 EUR, los ingresos aeronáuticos descenderían en 400 000 EUR, es decir, que serían de 2 millones EUR. En consecuencia, el pago por los servicios de comercialización sería de 1 500 000 EUR (ingresos aeronáuticos de 2 millones EUR menos 500 000 EUR, el importe retenido por el gestor del aeropuerto). Por lo tanto, en este caso, el pago por los servicios de comercialización es 400 000 EUR inferior que con una tasa por pasajero de 24 EUR.

a) la tasa de seguridad ([83]) se incluye íntegramente en los ingresos aeronáuticos del aeropuerto. Esta tasa debería haberse excluido, dado que financia actividades no económicas ([84]), o debería haberse incluido en los ingresos aeronáuticos junto con los correspondientes costes de seguridad, contabilizados en la categoría de costes (por lo tanto, la inclusión de la tasa de seguridad y de los costes no habría afectado a la rentabilidad) ([85]).

b) El análisis no calcula los costes de explotación marginales, aunque se reconoce que el gestor del aeropuerto asumirá algunos costes adicionales de explotación (aunque sean pequeños) relacionados con la presencia de Wizz Air en el Aeropuerto Internacional de Timişoara [considerando (352)].

c) El análisis no proporciona un valor actual neto ni un tipo de actualización.

(356) Sobre la base de los aspectos mencionados anteriormente, la Comisión considera que el análisis *ex ante* de la rentabilidad reconstituido *ex post* por Rumanía no demuestra el cumplimiento del principio del operador en una economía de mercado en los acuerdos de 2008.

Análisis *ex ante* de la rentabilidad realizado por Oxera para los acuerdos de 2008

(357) El 10 de febrero de 2015, Wizz Air presentó un informe elaborado por Oxera (en lo sucesivo, con su posterior modificación, el «informe de Oxera») en el que se evaluaba la rentabilidad prevista de los acuerdos de 2008 celebrados con Wizz Air, un informe reconstituido *ex post* sobre la base de los datos disponibles en el momento de la firma de los acuerdos. El informe de Oxera, titulado «*Evaluación económica en términos del principio del operador privado en una economía de mercado: Aeropuerto de Timişoara. Análisis de la rentabilidad*», se basa en los datos del análisis presentado por Rumanía [considerando (344)], complementado con datos adicionales facilitados por el gestor del aeropuerto a Oxera.

(358) La duración de los acuerdos de 2008 que se tuvo en cuenta fue de tres años, es decir, el período inicial previsto en el acuerdo de comercialización sin posibles prórrogas.

(359) El 14 de mayo de 2015, Oxera presentó de nuevo el cálculo de la rentabilidad prevista para corregir un problema de datos constatado en el informe de 10 de febrero de 2015. La corrección se refería a una sobrestimación efectuada en el informe presentado inicialmente en lo que se refiere a los costes totales de inversión debido a la doble contabilización de las inversiones financiadas por el Estado. Este problema de datos afectó a la rentabilidad prevista de los acuerdos de 2008, que inicialmente se subestimó.

(360) Los resultados del cálculo de los costes, ingresos y beneficios marginales que podrían haberse estimado en el momento de la firma de los acuerdos de 2008, según el informe de Oxera modificado, se resumen en el cuadro 16. Las previsiones incluidas en el informe de Oxera indicaban un valor actual neto («VAN») de los acuerdos de 2008 de 7,62 millones RON.

([83]) Según el punto 35 de las Directrices de aviación de 2014, estas actividades necesarias para proteger a la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, así como las inversiones en la infraestructura y los equipos necesarios para tales actividades, se consideran no económicas y, por lo tanto, no entran en el ámbito de aplicación de las normas sobre ayudas estatales.

([84]) La Comisión entiende que, según el Decreto n.º 2190/2005 del Ministerio de Transportes, la tasa de seguridad solo financia las inversiones, obras de mantenimiento y equipos directamente relacionados con la seguridad. En la medida en que la tasa también financia estas infraestructuras o equipos, que también se utilizan con fines comerciales (y, por tanto, inherentes a la actividad aeroportuaria), la exclusión total de la tasa del cálculo sería prudente y subestimaría los ingresos. Sin embargo, esto daría lugar a un aumento de los pagos por los servicios de comercialización con exactamente el mismo valor y, por tanto, el cálculo de la rentabilidad no se vería afectado.

([85]) El Decreto n.º 2190/2005 del Ministerio de Transportes sobre el uso de la tasa de seguridad aeroportuaria, que estaba en vigor en el momento de la firma del acuerdo, disponía que la tasa de seguridad se utilizara exclusivamente para i) la realización de las obras de inversiones y reparaciones cruciales, así como las obras de mantenimiento, para los objetivos que contribuyan directamente a garantizar la seguridad de la actividad en el aeropuerto; ii) la compra de equipos utilizados para garantizar la seguridad del aeropuerto; iii) la formación específica del personal del aeropuerto que participa en la actividad de seguridad aeroportuaria; iv) el pago de los servicios de seguridad del perímetro del aeropuerto y de otros servicios prestados para garantizar la seguridad del aeropuerto; y v) el reembolso de los tipos de interés, primas de seguros y otras comisiones relativas a préstamos para financiar las actividades mencionadas anteriormente.

Cuadro 16 Ingresos, costes y beneficios marginales estimados por Oxera como resultado de los acuerdos de 2008

(Miles de RON)		**2008**	**2009**	**2010**	**2011**
Número de pasajeros salientes de Wizz Air	[A]	5 587	100 000	150 000	164 932
Ingresos aeronáuticos	[B]	255	4 565	6 824	7 507
Ingresos distintos de los aeronáuticos	[C]	112	2 085	3 241	3 694
Ingresos marginales totales	*[D] = [B] + [C]*	*367*	*6 649*	*10 066*	*11 201*
Costes de explotación	[E]	47	879	1 367	1 558
Costes de comercialización	[F]	165	2 956	4 411	4 854
Amortización	[G]	9	171	617	688
Costes marginales totales	*[H] = [E] + [F] + [G]*	*222*	*4 006*	*6 394*	*7 099*
Beneficios marginales	*[I] = [D] – [H]*	*146*	*2 643*	*3 671*	*4 102*
Factor de actualización		1,0	0,8	0,7	0,6
VAN		**7,620**			

(361) Los resultados mostrados en el cuadro 16 se basan en las consideraciones siguientes:

a) Dado que los acuerdos de 2008 no proporcionaron previsiones relativas al tráfico, las previsiones del tráfico de Wizz Air en el Aeropuerto Internacional de Timișoara para 2009, 2010 y 2011 se basaron en las previsiones de Wizz Air, según lo establecido en el análisis *ex ante* presentado por Rumanía. Las previsiones de tráfico para 2008 se han tomado del nivel de tráfico previsto para 2009, menos el aumento anual del tráfico aéreo europeo estimado por Eurocontrol (2008) ([86]).

b) Las previsiones sobre el número de movimientos (aterrizajes y despegues) de Wizz Air se basaron en la información proporcionada directamente por el gestor del aeropuerto a Oxera. Según Oxera, las estimaciones recibidas del gestor del aeropuerto se basaron en los datos disponibles antes de la entrada en vigor de los acuerdos de 2008. Estas previsiones implican un factor de carga de aproximadamente el 79-80 % (en consonancia con el factor de carga del 82 % especificado en el análisis *ex ante* presentado por Rumanía).

c) Las previsiones de ingresos aeronáuticos se basan en las tasas por pasajero saliente y por movimiento (aterrizaje y despegue) y en los descuentos en los mismos niveles previstos en los acuerdos de 2008. Los acuerdos de 2008 prevén un descuento del 10 % al 70 % de la tasa de aterrizaje, en función del número de aterrizajes anuales, y un descuento del 10 % al 30 % de la tasa de pasajeros, dependiendo del número de pasajeros salientes al año. Sobre la base de los intercambios con Wizz Air, Oxera tuvo en cuenta un descuento del 50 % de las tasas de aterrizaje, así como un descuento del 10 % de las tasas de pasajeros. El análisis no incluye la tasa de seguridad porque Oxera consideró que no entraba en el ámbito de aplicación de la evaluación del cumplimiento del principio del operador en una economía de mercado, ya que esta tasa financia actividades que son responsabilidad del Estado en el ejercicio de sus competencias oficiales. Esto se basó en el apartado 35 de las Directrices de aviación de 2014.

d) Las previsiones relativas a los ingresos distintos de los aeronáuticos se basan en las estimaciones de los ingresos distintos de los aeronáuticos por pasajero saliente de Wizz Air incluidas en el análisis *ex ante* presentado por Rumanía (es decir, 2,5 EUR por pasajero de Wizz Air). Estas estimaciones se expresan en RON, se ven incrementadas por la inflación prevista y se aplican las previsiones de tráfico, tal y como se explica en los considerandos a) y b) anteriores.

([86]) Eurocontrol (2008), «Challenges of Growth 2008» («Desafíos de crecimiento de 2008»), Informe de síntesis, página 14.

e) Por lo que se refiere a los costes de explotación marginales (por ejemplo, servicios de personal, energía, materiales), el gestor del aeropuerto considera que alrededor del 20 % de los costes de explotación pueden considerarse marginales, es decir, que dependen del número de pasajeros. En el informe de Oxera se estiman los costes de explotación marginales por pasajero a partir de los datos sobre los costes efectivos de explotación incurridos antes de la firma de cada acuerdo ([87]), partiendo de la premisa de que el 20 % de los costes son marginales y de que se incrementan con la inflación prevista. Estos costes de explotación adicionales por pasajero se aplican en el marco de las previsiones de tráfico de Wizz Air, tal y como se explica en los considerandos a) y b) anteriores. Se excluyen los costes de seguridad.

f) El informe de Oxera estima los costes de comercialización marginales registrados por el gestor del aeropuerto sobre la base de los términos del acuerdo de comercialización y teniendo en cuenta el valor de las tasas aeronáuticas calculado como se explica en el considerando c) anterior.

(362) Por lo que se refiere a los costes de inversión marginales, se tuvieron en cuenta las siguientes hipótesis:

a) A falta de estimaciones de las inversiones previstas, el informe de Oxera estima los costes de inversión anuales sobre la base de las inversiones efectivamente realizadas en el aeropuerto y financiadas tanto con recursos públicos como propios para el período comprendido entre 2007 y 2011.

b) Se excluyó la financiación gubernamental recibida por el gestor del aeropuerto para la construcción de la terminal y los equipos de seguridad, ya que no se consideró que pudiera atribuirse a la presencia de Wizz Air en el Aeropuerto Internacional de Timișoara. Según Rumanía, estos fueron financiados por el Estado con vistas a su adhesión al espacio Schengen y no fueron exigidos por las operaciones de Wizz Air. El informe parte de la premisa de que no se han previsto inversiones adicionales debido a la presencia de Wizz Air en el Aeropuerto Internacional de Timișoara.

c) La amortización de otras inversiones financiadas con los recursos propios del gestor del aeropuerto se asignó a los acuerdos con Wizz Air sobre la base de la cuota de tráfico prevista de Wizz Air en relación con la capacidad del aeropuerto.

d) Al calcular los costes de amortización, se tuvo en cuenta una amortización lineal, es decir, que la amortización anual se calculó asignando los costes de inversión de manera equitativa cada año durante toda la vida de los activos ([88]).

e) El beneficio estimado se ha actualizado sobre la base de los tipos de referencia de la Comisión, a los que se añade un margen de 100 puntos básicos, lo que da lugar a un tipo de actualización del 16,87 %.

(363) Según el informe de Oxera, los resultados del análisis de rentabilidad de los acuerdos de 2008 indican que las tasas pagadas por Wizz Air al Aeropuerto Internacional de Timișoara con arreglo a los acuerdos de 2008 eran comparables con el nivel de tasas que habría ofrecido a Wizz Air en circunstancias similares un operador en una economía de mercado que fuera propietario de un aeropuerto.

(364) La Comisión considera razonable el número estimado de pasajeros del estudio de Oxera. Estas estimaciones de tráfico parecen estar en consonancia con las previsiones de tráfico previstas en el plan de desarrollo. Según las estimaciones del informe de Oxera, los pasajeros de Wizz Air aumentaron en 188 826 ([89]) de 2008 a 2009, en 100 000 de 2009 a 2010 ([90]) y en 29 864 de 2010 a 2011 ([91]). El plan de desarrollo preveía un aumento de 244 348 pasajeros entre 2008 y 2009, de 253 423 pasajeros entre 2009 y 2010 y de 215 973 pasajeros entre 2010 y 2011. Por lo tanto, en comparación con el crecimiento previsto en el plan de desarrollo, el aumento estimado del número de pasajeros de Wizz Air que se tuvo en cuenta en el informe de Oxera parece razonable y prudente.

([87]) Los datos relativos a la ejecución correspondientes a la totalidad del ejercicio se tuvieron en cuenta para el ejercicio 2008. No obstante, Oxera confirmó que, dado que los acuerdos de 2008 no entraron en vigor hasta el 11 de diciembre de 2008, esta hipótesis no afecta de manera significativa a los resultados del análisis. Oxera también confirmó que, si los costes de explotación marginales para la evaluación de los acuerdos de 2008 se basaban en cambio únicamente en los costes de explotación efectivos incurridos en 2007, durante los acuerdos de 2008 resultarían estimaciones más bajas de los costes de explotación marginales (en concreto, 8,0-8,9 RON por pasajero saliente en comparación con 8,5-9,4 RON por pasajero saliente).

([88]) La Comisión constata que esta amortización lineal no es coherente con las prácticas relativas al VAN y, por lo tanto, no puede aceptarse.

([89]) De 5 587 pasajeros salientes en 2008 a 100 000 pasajeros salientes en 2009, multiplicado por dos para obtener el número total de pasajeros que salieron y llegaron.

([90]) De 100 000 pasajeros salientes en 2009 a 150 000 pasajeros salientes en 2010, número multiplicado por dos.

([91]) De 150 000 pasajeros salientes en 2010 a 164 932 pasajeros salientes en 2011, número multiplicado por dos.

(365) La Comisión considera razonables los descuentos que se tienen en cuenta en el cálculo de los ingresos aeronáuticos. El contrato de explotación permitió un descuento del 50 % de las tasas de aterrizaje para nuevas compañías aéreas o nuevos destinos, o el aumento de las frecuencias hacia o desde los destinos existentes. Dado que Wizz Air empezaba a operar en el Aeropuerto Internacional de Timișoara, era razonable suponer que abriría nuevos destinos o aumentaría las frecuencias durante el período de vigencia de los acuerdos de 2008 y, por lo tanto, se beneficiaría de un descuento del 50 %.

(366) El informe de Oxera también exige un descuento del 10 % de la tasa por pasajero durante todo el período de vigencia de los acuerdos de 2008. Para los años 2010 y 2011, el porcentaje estimado de descuento del 10 % es coherente con el descuento previsto en el contrato de explotación para el número estimado de pasajeros de Wizz Air cada año. Sin embargo, para los años 2008 y 2009, no debería haberse aplicado ningún descuento, ya que el número estimado de pasajeros a bordo era inferior a 150 000 al año (y el descuento solo se aplica a un número mayor). Sin embargo, el descuento estimado del 10 % para 2008 y 2009 disminuye los ingresos de esos años. Por lo tanto, el enfoque puede considerarse prudente y, por lo tanto, aceptable.

(367) La Comisión también está de acuerdo con la exclusión de la tasa de seguridad. Esta tasa financia actividades que se consideran no económicas y que, por lo tanto, quedan fuera del ámbito de aplicación de las normas sobre ayudas estatales, que es una de las opciones descritas en el considerando (354) anterior. La Comisión entiende que, de conformidad con la legislación rumana, la tasa de seguridad solo financia las inversiones, los trabajos de mantenimiento y los equipos directamente relacionados con la seguridad. En la medida en que la tasa financia también estas infraestructuras o equipos que se utilizan asimismo con fines comerciales (y, por tanto, son inherentes a la actividad aeroportuaria), la exclusión de la tasa del cálculo de los ingresos es prudente y, por tanto, subestimaría los ingresos.

(368) La Comisión considera aceptable la estimación de los ingresos distintos de los aeronáuticos marginales. Esta posición se basa en la estimación *ex ante* realizada por el gestor del aeropuerto con respecto a los ingresos distintos de los aeronáuticos por pasajero, que tuvo en cuenta la inflación prevista.

(369) La Comisión también está de acuerdo con el tipo de actualización utilizado, ya que es coherente con los tipos de referencia de la Comisión.

(370) Por lo que se refiere a los costes marginales de comercialización incurridos por el gestor del aeropuerto, las estimaciones se basan en los términos del acuerdo de comercialización, teniendo en cuenta el valor estimado de las tasas aeroportuarias. Por lo tanto, la Comisión los considera aceptables.

(371) Por lo que se refiere a los costes de explotación marginales, el informe de Oxera se basa en el supuesto proporcionado por las autoridades rumanas de que el 80 % de los costes de explotación son fijos y solo el 20 % varía en función del número de pasajeros. La Comisión considera que esta hipótesis es razonable ([92]). El informe de Oxera estima los costes de explotación marginales utilizando los datos reales referentes a los costes de explotación por cada pasajero saliente antes de la firma de los acuerdos de 2008, y los costes respectivos se incrementan con la inflación prevista. A continuación, Oxera aplica los costes de explotación por pasajero al número estimado de pasajeros de Wizz Air. La Comisión considera que el enfoque para estimar los costes de explotación marginales es, por lo tanto, sólido.

(372) Por lo que se refiere a los costes de inversión marginales, la Comisión acepta la hipótesis de que no se preveían inversiones adicionales como consecuencia de la presencia de Wizz Air en el Aeropuerto Internacional de Timișoara. En el memorando de entendimiento, el gestor del aeropuerto se comprometió a:

i) ampliar la terminal de pasajeros para llegar a tres millones de pasajeros al año antes del 1 de enero de 2011;

ii) mejorar antes de finales de 2009 la clasificación de las direcciones de aterrizaje y despegue del aeropuerto, de manera que ambas direcciones sean de categoría III;

iii) proporcionar el número necesario de plazas de aparcamiento para pasajeros;

iv) crear una zona de aparcamiento de aeronaves desde febrero de 2009 y aportar dos a tres zonas de aparcamiento para aeronaves desde octubre de 2009.

([92]) Según la evaluación de impacto que acompaña a las Directrices de aviación de 2014, hasta el 90 % de los costes de explotación del aeropuerto son fijos y varían ligeramente en función de la dimensión de las operaciones. http://ec.europa.eu/smart-regulation/impact/ia_carried_out/docs/ia_2014/swd_2014_0042_en.pdf, página 26.

(373) Además, el contrato de explotación firmado posteriormente establecía la obligación de que el gestor del aeropuerto concluyera el proceso de mejora de la categoría de aterrizaje y despegue antes de finales de 2009 únicamente hasta la categoría II.

(374) Por lo que se refiere al compromiso de ampliación de la terminal de pasajeros [considerando (372), punto i)], la Comisión observa que la ampliación de la terminal se decidió en dos fases y que las decisiones adoptadas fueron precedidas de la firma del memorando de entendimiento. La primera ampliación del Aeropuerto Internacional de Timişoara se vio determinada por la necesidad de aumentar la capacidad de la terminal en vista del aumento previsto del tráfico en los próximos años. Esta ampliación se estableció en el plan de desarrollo elaborado en marzo de 2006 y aprobado oficialmente mediante la Decisión del Gobierno n.º 1212, de 4 de octubre de 2007. La Decisión del Gobierno preveía una ampliación de la terminal durante el período comprendido entre 2008 y 2009. La segunda ampliación se determinó por la necesidad de cumplir los requisitos de seguridad de Schengen. Según la información facilitada por Rumanía, el procedimiento de estudio de viabilidad para esta ampliación se inició en enero de 2008, el contrato con la consultora se celebró en marzo de 2008 y el estudio de viabilidad finalizó en junio de 2008, es decir, antes de la firma del memorando de entendimiento.

(375) La Comisión observa que mediante el contrato de explotación se revisó el compromiso asumido en el memorando de entendimiento para mejorar, antes de finales de 2009, la clasificación de las direcciones de aterrizaje y despegue del aeropuerto de tal manera que ambas direcciones fueran de categoría III, con un compromiso de finalizar las mejoras relativas a la clasificación en la categoría II antes de finales de 2009 [considerando (372), punto ii)] ([93]). Según la información hecha pública ([94]), una mejor clasificación de las direcciones de aterrizaje y despegue del aeropuerto, de modo que la dirección de aterrizaje sea de categoría III, se alcanzó en 2015 a través de la modernización del sistema de radionavegación. En la actualidad, el Aeropuerto Internacional de Timişoara tiene la dirección de aterrizaje este en la categoría III y la oeste en la categoría II. Según la información presentada por Rumanía en 2008, una dirección del aeropuerto pasó de la categoría I a la categoría II a través de una inversión en la iluminación del aeropuerto (la otra dirección ya estaba incluida en la categoría II). La decisión sobre la inversión en el sistema de iluminación se adoptó en el plan de desarrollo, y el estudio de viabilidad se inició en agosto de 2007 sobre la base de un contrato celebrado el 22 de agosto de 2007. En octubre de 2008 se firmó un contrato de compra de equipos de iluminación. Por lo tanto, la decisión de modernizar los equipos de iluminación se adoptó antes de la firma de los acuerdos de 2008. Sobre esta base, es razonable presuponer que el compromiso del contrato de explotación de finalizar la transición a la categoría II antes de finales de 2009 debía alcanzarse a través de los equipos de iluminación, lo cual ya se ha establecido.

(376) Por lo que se refiere al compromiso de aportar el número necesario de plazas de aparcamiento para pasajeros [considerando (372), inciso iii)], la Comisión observa que las inversiones en aparcamientos se realizaron en 2007 y que no se realizó ninguna otra inversión en aparcamientos después de la firma del memorando de entendimiento ni durante su aplicación.

(377) Por lo que se refiere al compromiso de pasar de una zona de aparcamiento disponible para aeronaves en febrero de 2009 a dos y hasta tres zonas similares en octubre de 2009 [considerando (372), punto iv)], la decisión sobre las obras de ampliación de la plataforma del aeropuerto se tomó en octubre de 2007 y las obras se realizaron en 2007, 2008 y 2009.

(378) Por consiguiente, la Comisión considera que los compromisos supuestos en el memorando de entendimiento y en el contrato de explotación tampoco se materializaron o son anteriores a los acuerdos de 2008. Ninguna de las inversiones realizadas fue generada por la presencia de Wizz Air en el Aeropuerto Internacional de Timişoara.

(379) La Comisión observa que en el informe de Oxera se incluían los costes de amortización marginales de las inversiones realizadas a partir de los recursos propios del gestor del aeropuerto, sobre la base de la cuota prevista de Wizz Air con respecto a la capacidad del aeropuerto. No obstante, como se ha explicado anteriormente, la Comisión señala que el gestor del aeropuerto no incurrió en costes de inversión derivados de la presencia de la compañía aérea en el Aeropuerto Internacional de Timişoara. Por consiguiente, la Comisión considera que el análisis no debe incluir los costes de amortización asociados con los acuerdos de 2008.

(380) Basándose en los aspectos antes mencionados, los costes, ingresos y beneficios marginales que podrían haberse estimado en el momento de la firma de los acuerdos de 2008, recalculados por la Comisión sobre la base del informe de Oxera, se resumen en el cuadro 17.

([93]) Según Rumanía, el contrato de explotación que revisó el compromiso del memorando de entendimiento establecía medidas jurídicamente vinculantes, mientras que el memorando de entendimiento era de carácter voluntario (sin sanciones previstas).

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

Cuadro 17 **Ingresos, costes y beneficios marginales estimados por Oxera como resultado de los acuerdos de 2008, recalculados por la Comisión Europea**

(Miles de RON)		**2008**	**2009**	**2010**	**2011**
Número de pasajeros salientes de Wizz Air	[A]	5 586,9	100 000	150 000	164 931,5
Ingresos aeronáuticos	[B]	255	4 564,7	6 824,4	7 507,3
Ingresos distintos de los aeronáuticos	[C]	112,4	2 084,7	3 241,1	3 693,8
Ingresos marginales totales	[D] = [B] + [C]	367,4	6 649,4	10 065,5	11 201,1
Costes de explotación	[E]	47,4	879,1	1 366,8	1 557,7
Costes de comercialización	[F]	29,6	2 955,7	4 410,9	4 853,6
Costes marginales totales	[G] = [E] + [F]	76,9	3 834,8	5 777,7	6 411,2
Beneficios marginales	[H] = [D] – [G]	290,4	2 814,6	4 287,8	4 789,9
Factor de actualización		1	0,8	0,7	0,6
VAN		**8 786,8**			

(381) Para concluir con respecto al informe de Oxera, teniendo en cuenta el nuevo cálculo de la Comisión, se preveía que los acuerdos de 2008 se tradujeran en una rentabilidad marginal para el gestor del aeropuerto.

Análisis *ex ante* de la rentabilidad de Carpatair en relación con los acuerdos de 2008

Estudio de Carpatair

(382) El 10 de noviembre de 2014, Carpatair presentó a la Comisión un estudio en el que exponía la opinión de Carpatair sobre el análisis *ex ante* y la evaluación del cumplimiento por parte del gestor del aeropuerto del principio del operador en una economía de mercado al celebrar el acuerdo con Wizz Air el 25 de junio de 2008.

(383) El estudio presentaba un supuesto de referencia en el que no había acuerdo con Wizz Air y tres supuestos que tenían en cuenta la existencia de los acuerdos con Wizz Air (un supuesto optimista, un supuesto realista y un supuesto pesimista).

(384) Carpatair supone que, a falta de un compromiso de la compañía aérea de mantener sus operaciones durante un determinado período de tiempo, el acuerdo no tiene una duración fija y la duración adecuada para el análisis de la rentabilidad es el horizonte temporal del plan de desarrollo, es decir, hasta 2015. Sobre la base de este supuesto, el análisis incluido en su estudio abarca el período 2009-2015.

Cuadro 18 Supuesto de referencia: ingresos, gastos y flujos de efectivo

	Año de referencia	**Año 1**	**Año 2**	**Año 3**	**Año 4**	**Año 5**	**Año 6**	**Año 7**
	2008	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
	Estimaciones	**Previsiones**	**Previsiones**	**Previsiones**	**Previsiones**	**Previsiones**	**Previsiones**	**Previsiones**
Tasa de crecimiento		*4 %*	*10 %*	*10 %*	*10 %*	*10 %*	*10 %*	*10 %*
Pasajeros, entre otros:	**887 630**	**921 082**	**1 013 190**	**1 114 509**	**1 225 960**	**1 348 556**	**1 483 412**	**1 631 753**
Tráfico de origen y destino de Timişoara (pasajeros)	579 032	600 854	660 939	727 033	799 736	879 710	967 681	1 064 449
Transferencia (pasajeros)	308 598	320 228	352 251	387 476	426 224	468 846	515 731	567 304
Desglose por pasajero según la compañía:								
Tráfico de origen y destino de Carpatair – Timişoara	257 739	267 452	294 198	323 617	355 979	391 577	430 735	473 808
Transferencia de 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
Otras compañías	77 614	80 539	88 593	97 452	107 197	117 917	129 709	142 680
Tasas «todo incluido», EUR/pasajero								
Tráfico de origen y destino de Timişoara (pasajeros)	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0
Transferencia (pasajeros)	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
Nota: La tasa para el tráfico de origen y de destino – Timişoara (pasajeros) incluye las tasas de las aeronaves (tasas de aterrizaje, iluminación, aparcamiento, asistencia en tierra) y otros ingresos procedentes de actividades no relacionadas con el sector de la aviación.								
Ingresos netos totales, 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**
Desglose de los ingresos netos por compañía:								
Tráfico de origen y destino de Carpatair – 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
Transferencia de 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
Otras compañías	1 123 757	1 166 108	1 282 719	1 410 991	1 552 090	1 707 299	1 878 029	2 065 832
Coste total en % de los ingresos totales	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %
Coste total (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**
Desglose de los costes por compañía:								
Tráfico de origen y destino de Carpatair – 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
Transferencia de 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
Otras compañías	921 589	956 321	1 051 953	1 157 148	1 272 863	1 400 150	1 540 165	1 694 182
Beneficios antes de impuestos, 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**
Gastos de capital EUR	0	0	0	5 679 646		0	0	0
Flujo de caja – supuesto *statu quo*, 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) En el supuesto de referencia, es decir, «sin acuerdo con Wizz Air», la inversión en el PCN (número de clasificación de pavimentos) para la consolidación de la infraestructura del aeropuerto solo se consideró necesaria en 2011 y no se consideró necesaria ninguna inversión en el aumento de la capacidad de la terminal [una explicación más detallada figura en el considerando (388)].

(386) No se utilizó ningún tipo de descuento y no se calculó ningún VAN para el supuesto de referencia.

(387) Como se ha explicado anteriormente, el estudio de Carpatair presenta tres escenarios que parten del supuesto de «acuerdo con Wizz Air». La Comisión presentará más detalladamente el supuesto realista ([95]).

Cuadro 19 upuesto realista «se celebra el acuerdo con Wizz Air»: beneficios, costes, flujos de efectivo

	Año de referencia	**Año 1**	**Año 2**	**Año 3**	**Año 4**	**Año 5**	**Año 6**	**Año 7**
	2008	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
	Estimaciones	**Previsiones**	**Previsiones**	**Previsiones**	**Previsiones**	**Previsiones**	**Previsiones**	**Previsiones**
Beneficios marginales generados por Wizz Air, EUR	**0**	**- 375 518**	**- 558 394**	**- 733 496**	**- 813 040**	**- 914 694**	**- 1 042 962**	**- 1 194 727**
Gastos de capital marginales generados por Wizz Air, EUR	**5 679 646**	**3 000 000**	**10 000 000**	**11 320 354**	**0**	**0**	**0**	**0**

([95]) La única diferencia entre los tres supuestos es el nivel estimado de ingresos aeronáuticos. Dado que el 50 % del tráfico real de origen y destino de Carpatair en el Aeropuerto Internacional de Timişoara está expuesto al riesgo de ser transferido de Carpatair a Wizz Air, en el supuesto realista, el estudio consideró que el 50 % de este tráfico se transferiría de Carpatair a Wizz Air; en el supuesto optimista, el 25 %; y en el supuesto pesimista, el 75 %.

Flujo de efectivo marginal, EUR	**- 5 679 646**	**- 3 375 518**	**- 10 558 394**	**- 12 053 850**	**- 813 040**	**- 914 694**	**- 1 042 962**	**- 1 194 727**
Flujo de efectivo marginal, acumulativo	- 5 679 646	- 9 055 164	49 613 558	- 31 667 408	- 32 480 449	- 33 395 142	- 34 438 104	35 632 832
Tasa de rentabilidad requerida (coste de capital)	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %
Factor de actualización	1,00	0,93	0,86	0,79	0,74	0,68	0,63	0,58
Valor actualizado, EUR	**- 5 679 646**	**- 3 125 480**	**- 9 052 121**	**- 9 568 735**	**- 597 609**	**- 622 525**	**- 657 243**	**- 697 112**
Valor actualizado, acumulativo	- 5 679 646	- 8 805 126	- 17 857 247	- 27 425 982	- 28 023 591	- 28 646 116	- 29 303 359	30 000 471

		Condición	**Conclusión**
Valor actual neto (VAN), EUR	**- 30 000 471**	**0**	**NO ESTÁ BIEN**
Tasa interna de rentabilidad (TIR)	**#NUM!**	**> = 8 %**	**NO ESTÁ BIEN**
Período de recuperación de la inversión, años	**Nunca**	**< 7 años**	**NO ESTÁ BIEN**
Período reducido de recuperación de la inversión, años	**Nunca**	**≤ 7 años**	**NO ESTÁ BIEN**

(388) Los resultados del cuadro 19 se basaron en las consideraciones siguientes:

- Se supuso que el número estimado de pasajeros de Wizz Air se basa en los elementos siguientes:

  a) El estudio establece las previsiones de tráfico del aeropuerto del plan de desarrollo para el período comprendido entre 2005 y 2015 presentado en marzo de 2005, así como las previsiones de tráfico actualizadas incluidas en el plan de desarrollo para el período comprendido entre 2005 y 2015, presentado en marzo de 2006. Dado que este plan de desarrollo mencionaba la posibilidad de atraer a compañías aéreas de bajo coste, el estudio de Carpatair supuso que el tráfico adicional que se tuvo en cuenta en este plan de desarrollo, en comparación con el plan de desarrollo de marzo de 2005, debía atribuirse a la llegada prevista de la compañía aérea de bajo coste Wizz Air.

  b) El estudio parte de la premisa de que el 25 % del tráfico total de origen y destino de Carpatair pasará a Wizz Air ([96]).

- Tomando como base el número estimado de pasajeros, se consideró que el importe retenido era de 4 EUR por pasajero saliente en 2009 y de 3,5 EUR por pasajero saliente de 2010 a 2015.

- Los ingresos distintos de los aeronáuticos se estimaron en 1 EUR por pasajero a bordo, ya que, según el estudio, este fue el importe recibido por el aeropuerto en concepto de ingresos distintos de los aeronáuticos procedentes de otras compañías que operaban «de punto a punto» en 2007.

- Aunque Carpatair consideró que las tasas de seguridad debían considerarse ingresos de actividades no económicas y debían excluirse de los ingresos aeronáuticos procedentes de actividades económicas, el estudio considera que las tasas de seguridad y los costes de seguridad ascienden a 2 EUR por pasajero.

- El estudio implica unos costes variables marginales de 70 EUR por movimiento para los servicios básicos de manejo de las aeronaves (combustible y materiales fungibles), así como los costes de electricidad para la iluminación.

- El estudio considera que, a fin de permitir que Wizz Air opere en el Aeropuerto Internacional de Timişoara con aviones pesados (MTOW 71 t), el aeropuerto tuvo que realizar, antes del inicio de las operaciones de Wizz Air, obras de mejora del PCN (número de clasificación de pavimentos) en la pista, la pista de rodaje y la plataforma aeroportuaria. Según Carpatair, estas inversiones para las obras de consolidación del PCN deberían considerarse costes marginales relacionados con la presencia de Wizz Air en el Aeropuerto Internacional de Timişoara. Carpatair lo justifica por el hecho de que todas las demás compañías aéreas operaban en ese momento en el Aeropuerto Internacional de Timişoara con aeronaves más ligeras que no requerían un mejor PCN. Según Carpatair, en un informe recibido por el gestor del aeropuerto en marzo de 2007 ([97]) se calculó que, para aceptar aeronaves más pesadas, las inversiones para mejorar el PCN ascenderían a 19 137 000 RON (5 679 646 EUR). El estudio de Carpatair considera que este importe es un coste marginal generado por la presencia de Wizz Air en el aeropuerto en 2008 (ya que considera que esta mejora del PCN debía realizarse antes del inicio de las operaciones de Wizz Air).

([96]) Véase también la nota 17.

([97]) Estudio IPTANA sobre la infraestructura del aeropuerto de Timişoara, 2006.

- A la vista de los compromisos del memorando de entendimiento para aumentar la capacidad de la terminal a tres millones de pasajeros al año, la inversión en la terminal se considera un coste marginal relacionado con la presencia de Wizz Air (esta inversión se estima en tres millones EUR en 2009, 10 millones EUR en 2010 y 17 millones EUR en 2011). El estudio explica que estas estimaciones de los gastos de capital para la construcción de la terminal de pasajeros se basaron en la Decisión del Gobierno n.º 1212/2007, de 4 de octubre de 2007, por la que se aprueba el programa estratégico de desarrollo del aeropuerto de marzo de 2006.

- Se partió del principio de un tipo de descuento del 8 % ([98]).

(389) Por estas razones, el valor actual neto para un período de siete años se ha estimado en - 30 000 471 EUR ([99]). Por consiguiente, el estudio concluyó que, sobre la base del supuesto realista, el acuerdo con Wizz Air no era rentable y, por tanto, no cumplía el principio del operador en una economía de mercado ([100]).

Evaluación del estudio de Carpatair por parte de la Comisión

(390) La Comisión considera que el estudio de Carpatair se basa en una serie de hipótesis que no parecen razonables, incluidos los aspectos siguientes:

- Por las razones expuestas en el considerando (335), la Comisión considera que el plazo para la evaluación del análisis de la rentabilidad debería limitarse a la duración inicial de los acuerdos de 2008 y, por tanto, debería ser inferior a siete años. Además, el período comprendido entre 2009 y 2015 utilizado en el estudio de Carpatair se basaría en el plan de desarrollo, que abarca todo el período comprendido entre 2006 y 2015. Por lo tanto, el período considerado en el estudio parece arbitrario y no refleja la duración del plan de desarrollo ni la duración de los acuerdos de 2008.

- Se parte de la base de que el número de pasajeros de Wizz Air se incrementará en 292 590 personas entre 2009 y 2010 en un supuesto realista, en 276 743 en un supuesto pesimista y en 300 513 en un supuesto optimista. Estos aumentos del tráfico de Wizz Air son superiores al aumento del tráfico total en el aeropuerto previsto en el plan de desarrollo de marzo de 2006 (es decir, un aumento de 253 423 pasajeros de 2009 a 2010). El estudio parece sugerir que este aumento se debe en parte al paso de pasajeros de Carpatair a Wizz Air en rutas competidoras. Sin embargo, en los tres supuestos, el aumento total del número estimado de pasajeros en el Aeropuerto Internacional de Timişoara es de 359 490 en el período comprendido entre 2009 y 2010 y también es superior al crecimiento previsto en el plan de desarrollo en lo que se refiere al tráfico total en el Aeropuerto Internacional de Timişoara (que, como ya se ha mencionado, era de 253 423 pasajeros). Además, la Comisión señala que el plan de crecimiento estimaba como principal factor de crecimiento del tráfico la influencia positiva que iba a tener la adhesión de Rumanía a la Unión en 2007. Por lo tanto, la Comisión tiene dudas sobre si este aumento previsto del tráfico, según lo establecido en el plan de desarrollo inicial de marzo de 2005, en comparación con el plan de desarrollo de marzo de 2006, podría atribuirse íntegramente a las compañías aéreas de bajo coste o a Wizz Air en particular. Por consiguiente, la Comisión considera que esta hipótesis suscita dudas en cuanto a la fiabilidad de los cálculos incluidos en el estudio.

- La hipótesis de base del estudio es estimar qué partes de los costes de inversión podrían atribuirse en su caso a Wizz Air. Esta hipótesis es fundamental para el cálculo de la rentabilidad general prevista por el acuerdo en cuestión. Por las razones expuestas en los considerandos (372) a (378), la Comisión señala que los costes de inversión marginales no deben atribuirse a la presencia de Wizz Air en el Aeropuerto Internacional de Timişoara. Por lo tanto, no es aceptable el enfoque del estudio de acuerdo con el cual las inversiones relacionadas con la nueva construcción de la terminal y la mejora del PCN en relación con la infraestructura del aeropuerto son costes marginales. Además, Rumanía alegó que la compañía aérea TAROM también utilizó aeronaves con un peso máximo de despegue superior a setenta toneladas. Por tanto, no parece razonable considerar la hipótesis utilizada en el estudio según la cual las inversiones para la mejora del PCN relacionadas con la pista, la pista de rodaje y la plataforma aeroportuaria se debieron a la colaboración con Wizz Air.

([98]) Según el estudio, los costes medios de capital en el sector del transporte aéreo entre 2002 y 2009 oscilaron entre el 7 y el 10 %.
([99]) El valor actual neto se estimó en - 32 061 035 EUR en el supuesto pesimista y en - 25 879 341 EUR en el supuesto optimista.
([100]) Dado que se constató *ex ante* que un acuerdo con Wizz Air no sería rentable, el estudio de Carpatair también consideró, como alternativa a este acuerdo, un supuesto en el que Wizz Air recibiría ayudas a la puesta en marcha de nuevas rutas (sobre la base de las Directrices de aviación de 2005). Este supuesto suponía, entre otras cosas, que la ayuda a la comercialización solo se concedería para nuevas rutas durante tres años, que ningún pasajero pasaría de Carpatair a Wizz Air y que el nivel de gasto de capital exigido sería muy inferior. Partiendo de esta hipótesis, en un supuesto de ayuda a la puesta en marcha, el estudio calculó un valor actual neto de 1 977 176 a lo largo de siete años.

(391) Por otra parte, la Comisión señala que, en el estudio, los flujos de efectivo marginales se definen como la diferencia entre el flujo de caja del supuesto de referencia y los flujos de efectivo de los tres supuestos que toman en cuenta un acuerdo con Wizz Air. Sin embargo, el estudio no calcula el flujo de caja marginal de este modo, y cada uno de los supuestos que presuponen un acuerdo con Wizz Air utiliza un método propio de cálculo del flujo de caja marginal (no en comparación con el supuesto de referencia). Por lo tanto, también se cuestionan las conclusiones del estudio en lo que se refiere a los datos presentados.

(392) La Comisión concluye que el análisis *ex ante* de la rentabilidad facilitado por Carpatair no puede utilizarse como prueba de que los acuerdos de 2008 no cumplen el principio del operador en una economía de mercado.

Estudios de la rentabilidad *ex post* en relación con los acuerdos de 2008

(393) La rentabilidad prevista de los acuerdos de 2008 con Wizz Air se apoya en estudios *ex post* presentados a la Comisión por:

— Oxera;

— la Universidad Politécnica de Timişoara y

— RBB.

(394) La Comisión seguirá facilitando una breve descripción de estos estudios *ex post*, que constituyen pruebas adicionales para respaldar los resultados de los estudios *ex ante*. Sin embargo, el análisis *ex ante* de la rentabilidad sigue siendo decisivo en la evaluación de la Comisión del principio del operador en una economía de mercado.

Oxera

(395) El 27 de octubre de 2011, Oxera presentó un informe *ex post* elaborado para Wizz Air. En el informe de Oxera se calcularon los siguientes costes e ingresos marginales en relación con los acuerdos de 2008:

Cuadro 20 Ingresos por pasajero de Wizz Air saliente de 2008 a 2010 (EUR)

Categoría	2008	2009	2010
Ingresos aeronáuticos[1]			
Tasas de aterrizaje[2]	2,50	2,00	2,00
Tasas de asistencia en tierra[2]	0,99	0,99	0,99
Tasas por pasajeros a bordo	8,00	6,40	5,04
Tasas por PMR	0,20	0,20	0,20
Tasas de seguridad	10,00	10,00	10,00
Ingresos distintos de los aeronáuticos	**0,78**	**1,16**	**1,74**
Ingresos totales	**22,47**	**20,75**	**20,70**

Nota: [1] Los ingresos aeronáuticos se presentan después de los descuentos y reembolsos de tasas y antes de la introducción de los pagos por servicios de comercialización. Se supone que el 50 % de los ingresos procedentes de las tasas de aterrizaje están sujetos a los descuentos previstos en la AIP. [2] Los ingresos aeronáuticos procedentes de las tasas relacionadas con los flujos de tráfico aéreo o el peso (es decir, las tasas de aterrizaje y de asistencia en tierra) se han estimado utilizando el número real de pasajeros y suponiendo que un Airbus A320-200 se utiliza con un peso máximo al despegue (MTOW) de 72 toneladas y 180 asientos, suponiendo un factor de carga del 84 %. Este fue el factor medio de carga de Wizz Air en 2010 (para encontrar más detalles, véase https://wizzair.com/ro-ro/404#wizen068).

Fuente: Análisis de Oxera basado en los datos recibidos del gestor del aeropuerto.

Cuadro 21 Costes previstos vinculados a los acuerdos de 2008 (EUR)

Categoría	2008	2009	2010
Costes operativos			
Personal	1,56	1,56	1,56
Energía	0,70	0,70	0,70
Materiales	- 0,45	- 0,45	- 0,45
Servicios y otros gastos operativos	1,65	1,65	1,65

Costes de comercialización	**13,70**	**15,59**	**14,95**
Costes de inversión	**0,89**	**0,87**	**2,06**
Total de costes	**18,04**	**19,92**	**20,47**

Fuente: Análisis de Oxera basado en los datos recibidos del gestor del aeropuerto.

(396) Los resultados del cuadro 20 y el cuadro 21 se basan en las consideraciones siguientes:

- Los ingresos aeronáuticos se calculan combinando un enfoque *ex post* y un enfoque *ex ante*. Se basan en el número efectivo de pasajeros y movimientos (aterrizajes y despegues) de Wizz Air (perspectiva *ex post*). Los descuentos se estiman con un enfoque *ex ante*. Los ingresos aeronáuticos tienen en cuenta un descuento del 25 % de las tasas de aterrizaje ([101]) y un descuento del 20 % de las tasas por pasajeros a bordo en 2009 y un descuento del 30 % en 2010 (no se tuvo en cuenta ningún descuento de las tasas de aterrizaje en 2008 debido al bajo número de escalas de Wizz Air ese año). Se excluyen las tasas de iluminación y de aparcamiento para las aeronaves, ya que Oxera consideró que no era posible determinar en qué medida un inversor privado habría podido tener en cuenta los ingresos procedentes de estos dos tipos de tasas. Se incluyen las tasas de seguridad.

- Se adoptó un enfoque *ex ante* para calcular los ingresos distintos de los aeronáuticos (por ejemplo, aparcamiento para automóviles, alquiler de automóviles, restaurantes). En el primer año, es decir, en 2008, se estimó que estos ingresos eran en gran medida equivalentes a los ingresos distintos de los aeronáuticos obtenidos en el mismo año por otras compañías aéreas ([102]) distintas a Wizz Air (es decir, alrededor de 0,78 EUR por pasajero saliente). Para 2009 y 2010, se partía de la base de que los ingresos distintos de los aeronáuticos por pasajero se incrementarían en un 50 % anual, en consonancia con el aumento efectivo de los ingresos distintos de los aeronáuticos del aeropuerto en 2008.

- En términos de costes de explotación marginales, los costes que varían en función del número de pasajeros ([103]) (coste de personal, coste de la energía, coste de los materiales y costes de los servicios adquiridos y otros gastos operativos) se atribuyeron a Wizz Air en proporción a la cuota de pasajeros salientes de la compañía. En opinión de Oxera, los costes de seguridad se incluyen en los costes de explotación marginales. El cálculo se basa en datos sobre los costes de explotación efectivos y, por tanto, es *ex post*.

- Los pagos por los servicios de comercialización se calcularon con arreglo al acuerdo de comercialización basado en el número real de pasajeros de Wizz Air y teniendo en cuenta el valor de las tasas aeroportuarias calculado como se ha explicado anteriormente.

- Para el cálculo de los costes de inversión marginales, se adoptó un enfoque *ex post* basado en los datos facilitados por el aeropuerto para las inversiones relacionadas con el período comprendido entre 2007 y 2010. Las inversiones financiadas por el Estado para la construcción de la terminal y del equipo de seguridad no se atribuyeron a Wizz Air. Según Oxera, se trataba de costes en los que se habría incurrido con independencia de la presencia de Wizz Air, ya que estaban relacionados con la obligación de Rumanía de cumplir los requisitos para la adhesión al espacio Schengen. Los costes de amortización de las inversiones financiadas con recursos propios del aeropuerto se tuvieron en cuenta y se asignaron en proporción a la cuota de pasajeros de Wizz Air de la capacidad de transporte de pasajeros del aeropuerto. Se estimó que la capacidad de los pasajeros era igual al número máximo de pasajeros gestionados en el aeropuerto en el período comprendido entre 2007 y 2010, ya que Oxera recibió la información del gestor del aeropuerto de que, en el momento en que se llevó a cabo el estudio (octubre de 2011), el Aeropuerto Internacional de Timişoara estaba funcionando a plena capacidad en lo que se refiere a los flujos de tráfico aéreo.

(397) Sobre la base de los costes e ingresos mencionados anteriormente, Oxera constató que los acuerdos de 2008 registraron una rentabilidad marginal. En el cuadro 22 se muestra el beneficio por pasajero (es decir, una contribución marginal por pasajero, calculada como la diferencia entre las estimaciones de ingresos y los costes marginales).

([101]) Según Oxera, esto supone que el 50 % del tráfico de Wizz Air se refiere a nuevas rutas y que, por tanto, se beneficia de un descuento del 50 % de las tasas de aterrizaje y que al 50 % restante del tráfico se aplican tasas de aterrizaje integrales.

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

([103]) Oxera utilizó el análisis de regresión para determinar la parte de los costes que podía considerarse fija en términos de cambios en el número de pasajeros y la parte de los costes que varía.

Cuadro 22 Contribución marginal asociada a los acuerdos de 2008 (EUR)

Categoría	2008	2009	2010
Ingresos marginales medios por pasajero saliente	22,47	20,75	20,70
Costes medios marginales por pasajero saliente	18,04	19,92	20,47
Contribución marginal por pasajero saliente	4,43	0,84	0,23
Total de las contribuciones adicionales	**19 404**	**107 198**	**37 833**

Fuente: Análisis de Oxera basado en los datos recibidos del gestor del aeropuerto.

(398) Basándose en los cálculos anteriores, Oxera consideró que los acuerdos de 2008 tenían un valor actual neto positivo de 145 249 EUR durante el período de tres años cubierto por estos acuerdos, teniendo en cuenta un tipo de descuento del 12,02 %.

(399) La Comisión señala que la evaluación de la rentabilidad *ex post* de Oxera combina datos *ex ante* y *ex post* para el cálculo de los ingresos marginales, mientras que los cálculos de los costes marginales son íntegramente *ex post*.

(400) La Comisión observa que se incluyen tanto las tasas como los costes de seguridad, pero supone que esto no afectará al cálculo general de la rentabilidad.

(401) Por lo que se refiere a los ingresos aeronáuticos, la Comisión señala que las tasas de iluminación y de aparcamiento (2,10 EUR por tonelada de MTOW por uso y 0,15 EUR por tonelada de peso máximo al despegue por uso) no se incluyen en los cálculos, lo cual es un enfoque prudente. Además, la tasa de descuento del 20 % para 2009 que se tiene en cuenta para la tasa de pasajeros a bordo y del 30 % para 2010 parece sobrevalorada, ya que implicaría más de 300 000 pasajeros a bordo en 2009 y más de 500 000 pasajeros a bordo en 2010, lo cual no coincide con los datos de los pasajeros de Wizz Air. La Comisión señala que, sobre la base de los datos reales relativos a los pasajeros de Wizz Air, no debe tenerse en cuenta ningún descuento de las tasas por pasajero para 2008 y 2009, y que para 2010 solo debe tenerse en cuenta un tipo de descuento del 10 %. Sin embargo, la Comisión señala que, basándose en la fórmula del acuerdo de comercialización, la corrección de las tasas aeroportuarias (para tener en cuenta las tasas de iluminación y de aparcamiento y corregir el tipo de descuento aplicable a la tasas por pasajeros) daría lugar a una corrección similar de los pagos por servicios de comercialización con el mismo valor y, por tanto, la rentabilidad general no se vería afectada.

(402) En cuanto a los costes:

a) La Comisión considera razonable el enfoque utilizado para calcular los costes de explotación marginales sobre la base de los datos reales disponibles antes de la firma de los acuerdos de 2008.

b) La Comisión observa que el estudio incluía los costes de amortización marginales de las inversiones realizadas con los recursos propios del gestor del aeropuerto, sobre la base de la cuota esperada de Wizz Air con respecto a la capacidad del aeropuerto. Sin embargo, como se explica en el considerando (372), la Comisión observa que el aeropuerto de Timişoara no había incurrido en ningún gasto de inversión derivado de la presencia de Wizz Air en el aeropuerto. Por consiguiente, la Comisión considera que el análisis no debe incluir los costes de amortización asociados con los acuerdos.

(403) Por las razones expuestas en el considerando (401), la Comisión observa que, en general, los costes parecen estar sobrevalorados.

(404) Dado que la corrección de los ingresos aeronáuticos provocaría una corrección similar del pago por servicios de comercialización, el cálculo de la rentabilidad no se vería afectado. Además, los costes parecen estar sobrevalorados. Por lo tanto, la Comisión concluye que, tras el estudio de Oxera de 2011, su conclusión general sería válida y el VAN sería positivo.

(405) Basándose en los considerandos (399) a (404), la Comisión considera aceptables los resultados del informe de Oxera de 27 de octubre de 2011 sobre los acuerdos de 2008.

Universidad Politécnica de Timişoara

(406) El gestor del aeropuerto presentó un análisis de costes y beneficios realizado por la Universidad Politécnica de Timişoara en abril de 2011. En el análisis, los pagos por servicios de comercialización del aeropuerto a Wizz Air se consideran una «inversión» del gestor del aeropuerto para alcanzar el objetivo de aumentar el número de pasajeros y, por tanto, los ingresos. El análisis tiene en cuenta dos horizontes temporales para esta «inversión»: cinco años (2008-2012) y siete años (2008-2014). El estudio basó sus cálculos en los datos *ex post* del período comprendido entre 2008 y 2010, así como en las estimaciones para los años comprendidos entre 2011 y 2014. Para evaluar la rentabilidad de las «inversiones», la Universidad calculó el VAN teniendo en cuenta cuatro elementos:

— el coste de los pagos anuales del gestor del aeropuerto por servicios de comercialización fue, en virtud del contrato celebrado con Wizz Air, de un importe de 77 192,01 EUR en 2008, de 2 051 031,32 EUR en 2009 y de 223 038 EUR en 2010;

— el coste marginal para el gestor del aeropuerto derivado de la prestación de servicios de Wizz Air se calculó como una proporción de los costes totales (el 1 % en 2009, el 15 % en 2010, el 20 % en 2011 y el 22 % en el período comprendido entre 2011 y 2014). Se observa que, cada año, la proporción de los costes totales asignados a Wizz Air es igual o superior a la de los vuelos de Wizz Air sobre el total de los vuelos efectuados en el aeropuerto;

— en lo que se refiere a los ingresos recibidos por el gestor del aeropuerto de Wizz Air durante el período comprendido entre 2008 y 2010, se utilizaron los ingresos reales y, para el período comprendido entre 2011 y 2014, se utilizó la AIP 2010 para estimar los ingresos futuros de las tasas aeroportuarias;

— se aplicó un tipo de descuento del 5 %.

(407) El análisis constató que, durante un período de cinco años (2008-2012), las «inversiones» consistentes en tres años de gastos de comercialización por adelantado durante el período comprendido entre 2008 y 2010, acompañadas de ingresos de Wizz Air durante un período de cinco años entre 2008 y 2012, producen un VAN de 590 389,80 EUR (aproximadamente 2,5 millones RON). En un intervalo de siete años (de 2008 a 2014), teniendo en cuenta los ingresos del período comprendido entre 2008 y 2014, el VAN aumenta significativamente hasta 2 282 687,31 RON (aproximadamente 10 millones RON).

(408) La Comisión toma nota del valor actual neto positivo calculado por la Universidad de Timişoara. La Comisión considera que el enfoque de la asignación de los costes totales es razonable (igual o superior al porcentaje de vuelos de Wizz Air sobre el total de vuelos operados en el Aeropuerto Internacional de Timişoara). Sin embargo, el estudio no incluye detalles sobre cómo se calcularon los ingresos de Wizz Air (por ejemplo, los descuentos que se han tenido en cuenta y los datos utilizados para el tráfico de pasajeros y de movimientos). Por lo tanto, la Comisión no dispone de la información necesaria para evaluar si las estimaciones de ingresos son razonables. Además, el análisis de la rentabilidad no parece ser específico de los acuerdos de 2008 y de los acuerdos de modificación de 2010, sino que abarca un período más largo. Por lo tanto, la Comisión no puede basarse en los resultados generales de este estudio.

RBB

(409) El gestor del aeropuerto también presentó un estudio elaborado por RBB el 27 de octubre de 2011. RBB observó que los acuerdos de 2008 ya habían sido rentables hasta 2010 y que seguirían siéndolo con toda seguridad, ya que los beneficios anuales actuales de las operaciones aéreas de Wizz Air en el Aeropuerto Internacional de Timişoara seguirían aumentando al mismo tiempo que cesarían los gastos de comercialización pagados en el período comprendido entre 2008 y 2010. Según RBB, los costes marginales imputables a Wizz Air entre 2008 y 2010 oscilan entre 3,5 millones EUR (15,2 millones RON) y 3,8 millones EUR (16,8 millones RON) en función de la asignación de los costes de explotación. Esto se comparó con las tasas aeroportuarias pagadas por Wizz Air, lo que dio lugar a unos ingresos marginales totales de 5,5 millones EUR (23,9 millones RON). Así pues, hubo un superávit de entre 2 millones EUR (8,7 millones RON) y 1,7 millones EUR (7,1 millones RON). Por lo tanto, RBB concluyó que los acuerdos de 2008 habían dado un resultado positivo para el gestor del aeropuerto. Este cálculo no tuvo en cuenta los ingresos distintos de los aeronáuticos.

(410) Asimismo, RBB observó que la presencia de Wizz Air mejoró la eficacia del Aeropuerto Internacional de Timişoara, ya que Wizz Air transportó a un número de pasajeros muy superior por movimiento de aeronave al de otras compañías aéreas que operan en el Aeropuerto Internacional de Timişoara. Se alegó que esto contribuyó a la rentabilidad general del aeropuerto en el período comprendido entre 2008 y 2010, ya que los ingresos totales de explotación aumentaron un 39 %, mientras que los costes de explotación totales aumentaron un 22 %. Del mismo modo, los beneficios de explotación por pasajero aumentaron entre 2008 y 2010 en un 74 %, pasando de 1,4 EUR (5,9 RON) a 2,4 EUR (10,25 RON).

(411) Por último, RBB calculó que Wizz Air percibe una parte de los ingresos aeronáuticos correspondiente a su cuota tanto de movimientos de pasajeros como de movimientos de aeronaves desde el aeropuerto o una cuota superior a la misma.

(412) La Comisión observa que RBB calculó los ingresos de Wizz Air únicamente sobre la base de las tasas aeroportuarias y, por tanto, el análisis de los costes e ingresos marginales puede considerarse prudente, ya que no incluye las tasas distintas de las aeronáuticas. La Comisión considera razonable el enfoque utilizado para calcular los costes e ingresos marginales con el fin de constatar la rentabilidad marginal de los acuerdos de 2008 celebrados con Wizz Air para el período comprendido entre 2008 y 2010.

Conclusión sobre la ventaja económica relacionada con los acuerdos de 2008

(413) Sobre la base del estudio realizado *ex ante* por Oxera el 10 de febrero de 2015 y reconstituido *ex post*, teniendo en cuenta el nuevo cálculo efectuado por la Comisión [considerando (380)], se preveía que el acuerdo entre el gestor del aeropuerto y Wizz Air diera lugar a una rentabilidad marginal para el gestor del aeropuerto. La Comisión señala que los estudios *ex post* de Oxera y de RBB proporcionan pruebas adicionales en favor de los resultados del estudio realizado *ex ante* por Oxera.

(414) Además, existen indicios, en particular sobre la base del plan de desarrollo para el período comprendido entre 2006 y 2015, de que los acuerdos de 2008 celebrados con Wizz Air formaban parte de una estrategia global y de un esfuerzo a largo plazo con vistas a la rentabilidad general del aeropuerto.

(415) Por consiguiente, la Comisión considera que un operador prudente en una economía de mercado habría celebrado este acuerdo. Por consiguiente, concluye que los acuerdos de 2008 celebrados entre el gestor del aeropuerto y Wizz Air no otorgaron a Wizz Air una ventaja económica que no hubiera obtenido en condiciones normales de mercado.

9.1.4.6. Análisis de la rentabilidad de los acuerdos de modificación de 2010

(416) El informe de Oxera de 10 de febrero de 2015 también calculó los costes, ingresos y beneficios marginales que podrían haberse estimado en el momento de la firma de los acuerdos de modificación de 25 de junio de 2010 (resumidos en el cuadro 23). El 14 de mayo de 2015, Oxera presentó de nuevo el cálculo de la rentabilidad prevista para corregir un problema de datos constatado en el informe de 10 de febrero de 2015. La corrección se refería a una sobrestimación efectuada en el informe presentado inicialmente en lo que respecta a los costes totales de inversión debido a la doble contabilización de las inversiones financiadas por el Estado. Este problema de datos afectó a la rentabilidad esperada del acuerdo de modificación de 2010, que inicialmente se subestimó.

(417) Oxera concluyó que se preveía que los acuerdos de modificación de 25 de junio de 2010 generaran un VAN de 2 326 millones RON.

Cuadro 23 Ingresos, costes y beneficios marginales estimados por Oxera como resultado de los acuerdos de modificación de 2010

(Miles de RON)		**2010**	**2011**
Número de pasajeros salientes de Wizz Air	[A]	71 925	13 665
Ingresos aeronáuticos	[B]	1 253	238
Ingresos distintos de los aeronáuticos	[C]	1 713	336
Ingresos marginales totales	*[D] = [B] + [C]*	*2 967*	*574*
Costes de explotación	[E]	801	157
Amortización	[F]	120	23
Costes marginales totales	*[G] = [E] + [F]*	*921*	*181*
Beneficios marginales	*[H] = [D] – [G]*	*2 046*	*394*
Factor de actualización		1,0	0,9
VAN		**2 326**	

(418) Los resultados mostrados en el cuadro 23 se basan en las consideraciones siguientes:

a) Las previsiones del tráfico de pasajeros de Wizz Air se calcularon sobre la base del tráfico real de pasajeros de Wizz Air registrado en 2009, incrementado con la estimación de Eurocontrol (2008) relativa al aumento previsto del tráfico aéreo europeo ([104]).

b) Las previsiones de los movimientos de Wizz Air se calcularon sobre la base del supuesto de que Wizz Air utilizaría aviones Airbus 320-200 con un peso máximo al despegue de 72 toneladas, 180 plazas y un factor de carga del 82 %. Estas hipótesis se basan en los supuestos incluidos en el análisis *ex ante* de la rentabilidad presentado por Rumanía para los acuerdos de 2008.

c) Las previsiones de los ingresos aeronáuticos se basan en las tasas por pasajero saliente y por movimiento (aterrizaje y despegue) y en las reducciones previstas en los acuerdos de modificación de 2010. El análisis no incluye la tasa de seguridad porque Oxera concluyó que no entraba en el ámbito de aplicación de la evaluación del principio del operador privado en una economía de mercado, ya que estas tasas financian actividades que están bajo la responsabilidad del Estado en el ejercicio de sus poderes oficiales (punto 35 de las Directrices de aviación de 2014).

d) Como en el acuerdo de 2008, las previsiones de ingresos distintos de los aeronáuticos proceden de las estimaciones de ingresos distintos de los aeronáuticos para cada pasajero saliente; estas estimaciones se incluyen en el análisis *ex ante* presentado por Rumanía, se incrementan en función de la inflación prevista y se aplican a las previsiones de tráfico, tal y como se explica en el considerando a) anterior.

e) Como se ha explicado anteriormente, en términos de costes de explotación adicionales (servicios de personal, energía, materiales), el gestor del aeropuerto considera que alrededor del 20 % de los costes de explotación pueden considerarse marginales, es decir, que dependen del número de pasajeros. En el informe de Oxera se estiman los costes de explotación marginales a partir de datos reales registrados en el período comprendido entre 2007 y 2009, más la inflación prevista y suponiendo que el 20 % de los costes sean marginales. Se excluyen los costes de seguridad.

f) En las estimaciones de Oxera no se incluyen los costes marginales de comercialización en que incurrió el gestor del aeropuerto, puesto que el acuerdo de comercialización se rescindió el 10 de febrero de 2010.

g) Como se ha explicado en relación con los acuerdos de 2008, en lo que respecta a los costes marginales de inversión, el informe de Oxera tiene en cuenta los datos facilitados por el gestor del aeropuerto para las inversiones realizadas por este y financiadas tanto con fondos propios como públicos para el período comprendido entre 2007 y 2011. El informe de Oxera parte de la premisa de que no se esperaba ninguna inversión adicional como consecuencia de la actividad de Wizz Air. Se excluyó la financiación gubernamental recibida por el gestor del aeropuerto para la construcción de la terminal y los equipos de seguridad, ya que no se consideró que pudiera atribuirse a la presencia de Wizz Air en el Aeropuerto Internacional de Timișoara. La amortización de otras inversiones financiadas con recursos propios del gestor del aeropuerto se asignó en función de la cuota prevista del tráfico aéreo Wizz Air en relación con la capacidad del aeropuerto. Durante la vigencia de los acuerdos, la capacidad del aeropuerto se estimó en tres millones de pasajeros al año. Esta hipótesis se basa en el memorando de entendimiento de 2008, que preveía una estimación de la capacidad del aeropuerto de tres millones de pasajeros anuales hasta 2011. Al calcular los costes de amortización se tuvo en cuenta una amortización lineal.

h) El beneficio estimado se ha actualizado sobre la base de los tipos de referencia de la Comisión, a los que se añade un margen de 100 puntos básicos, lo que da lugar a un tipo de actualización del 8,82 %.

(419) La Comisión considera razonable el enfoque adoptado por Oxera para estimar el número de pasajeros y calcular sobre esta base los ingresos aeronáuticos previstos, teniendo en cuenta los descuentos previstos en los acuerdos de modificación de 2010. La Comisión también está de acuerdo con la exclusión de la tasa de seguridad por las razones expuestas en el considerando (365).

(420) La Comisión acepta la estimación de ingresos distintos de los aeronáuticos adicionales. Esto se basa en la estimación realizada por el gestor del aeropuerto, teniendo en cuenta los datos del año anterior, según los cuales los ingresos distintos de los aeronáuticos representan el 15-20 % de los ingresos del gestor del aeropuerto, lo cual parece razonable.

(421) La Comisión también está de acuerdo con el tipo de descuento utilizado para el cálculo, en particular teniendo en cuenta que el período de análisis es inferior a un año.

([104]) Eurocontrol (2008) «Challenges of Growth 2008» («Desafíos del crecimiento de 2008»), Informe de síntesis, p. 14.

(422) La Comisión acepta que los costes marginales de comercialización no se incluirán en el cálculo.

(423) Por lo que se refiere a los costes de explotación marginales, el informe de Oxera se basa en el supuesto proporcionado por las autoridades rumanas de que el 80 % de los costes de explotación son fijos y solo el 20 % varía en función del número de pasajeros. La Comisión considera que esta hipótesis es razonable ([105]). Oxera estima los costes de explotación marginales utilizando los datos reales relativos a los costes de explotación por cada pasajero saliente antes de la firma de los acuerdos, más la inflación prevista y aplicando estos costes de explotación por pasajero al número estimado de pasajeros de Wizz Air. Por lo tanto, la Comisión considera aceptables las estimaciones de los costes de explotación marginales.

(424) Por lo que se refiere a los costes de inversión marginales, la Comisión considera razonable el enfoque del informe de Oxera. En particular, el informe de Oxera no estima ninguna inversión adicional debido a la presencia de Wizz Air en el aeropuerto internacional de Timişoara. El acuerdo de modificación no incorporó ningún nuevo compromiso del gestor del aeropuerto frente a Wizz Air en lo que respecta a la infraestructura adicional en comparación con los acuerdos de 2008, que se evaluaron en el considerando (372). Por consiguiente, la Comisión está de acuerdo en que no se realizó ninguna inversión que estuviera causada por la presencia de Wizz Air. Además, la Comisión señala que el estudio de Oxera incluía los costes marginales de amortización de las inversiones realizadas con los recursos propios del gestor del aeropuerto, sobre la base de la cuota esperada de Wizz Air con respecto a la capacidad del aeropuerto. Sin embargo, como se explica en el considerando (372), la Comisión señala que el gestor del aeropuerto no ha incurrido en gastos de inversión derivados de la presencia de Wizz Air. Por consiguiente, la Comisión considera que el análisis no debería incluir los costes de amortización asociados con los acuerdos de modificación de 2010 ([106]).

(425) Sobre la base de las consideraciones antes mencionadas, los costes, ingresos y beneficios marginales que podrían haberse estimado en el momento de la firma de los acuerdos de modificación de 2010, recalculados por la Comisión sobre la base del informe de Oxera, se resumen en el cuadro 24.

Cuadro 24 Ingresos, costes y beneficios marginales estimados por Oxera como resultado de los acuerdos de modificación de 2010 recalculados por la Comisión Europea

(Miles de RON)		**2010**	**2011**
Número de pasajeros salientes de Wizz Air	[A]	71 925	13 665
Ingresos aeronáuticos	[B]	1 253	238
Ingresos distintos de los aeronáuticos	[C]	1 713	336
Ingresos marginales totales	*[D] = [B] + [C]*	*2 967*	*574*
Costes de explotación	[E]	801	157
Costes marginales totales	*[F] = [E]*	*801*	*157*
Beneficios marginales	*[G] = [D]-[F]*	*2 165*	*417*
Factor de actualización		1,0	0,9
VAN		**2 462**	

Estudio de la rentabilidad *ex post* de los acuerdos de modificación de 2010

(426) El 27 de octubre de 2011, Oxera presentó un informe *ex post* elaborado para Wizz Air. En el informe de Oxera se calcularon los siguientes costes e ingresos marginales en relación con los acuerdos de modificación de 2010.

([105]) Véase la nota 92.

([106]) En la medida en que se han incluido los costes de amortización, esta hipótesis es prudente y sobrestima los costes marginales. En este supuesto, la Comisión presenta la misma observación que en el considerando (379).

Cuadro 25 Ingresos por pasajero saliente de Wizz Air de 2010 a 2011 (EUR)

Categoría	2008	2009	2010
Ingresos aeronáuticos[1]			
Tasas de aterrizaje[2]	2,50	2,00	2,00
Tasas de asistencia en tierra[2]	0,99	0,99	0,99
Tasas por pasajeros a bordo	8,00	6,40	5,04
Tasas por PMR	0,20	0,20	0,20
Tasas de seguridad	10,00	10,00	10,00
Ingresos distintos de los aeronáuticos	**0,78**	**1,16**	**1,74**
Ingresos totales	**22,47**	**20,75**	**20,70**

Nota: [1] Los ingresos aeronáuticos se presentan después de los descuentos y reembolsos de tasas y antes de la introducción de los pagos por servicios de comercialización. Se supone que el 50 % de los ingresos procedentes de las tasas de aterrizaje están sujetos a los descuentos previstos en la AIP. [2] Los ingresos aeronáuticos procedentes de las tasas relacionadas con los flujos de tráfico aéreo o el peso (es decir, las tasas de aterrizaje y de asistencia en tierra) se han estimado utilizando el número real de pasajeros y suponiendo que un Airbus A320-200 se utiliza con un peso máximo al despegue (MTOW) de 72 toneladas y 180 asientos, suponiendo un factor de carga del 84 %. Este fue el factor medio de carga de Wizz Air en 2010 (para encontrar más detalles, véase https://wizzair.com/ro-ro/404#wizen068). *Fuente:* Análisis de Oxera basado en los datos recibidos del gestor del aeropuerto.

Cuadro 26 Costes estimados asociados a los acuerdos de 2010 (EUR)

Categoría	2008	2009	2010
Costes operativos			
Personal	1,56	1,56	1,56
Energía	0,70	0,70	0,70
Materiales	- 0,45	- 0,45	- 0,45
Servicios y otros gastos operativos	1,65	1,65	1,65
Costes de comercialización	13,70	15,59	14,95
Costes de inversión	0,89	0,87	2,06
Total costes	**18,04**	**19,92**	**20,47**

Fuente: Análisis de Oxera basado en los datos recibidos del gestor del aeropuerto.

(427) Los resultados del cuadro 25 y el cuadro 26 se basan en las consideraciones siguientes:

- El período cubierto comprende desde junio de 2010 hasta febrero de 2011, el período de vigencia de los acuerdos de modificación de 2010.
- Los ingresos aeronáuticos se calculan combinando un enfoque *ex post* y un enfoque *ex ante*. Estos se basan en el número efectivo de pasajeros y de movimientos (aterrizajes y despegues) de Wizz Air en el año 2010 (perspectiva *ex post*) y se estiman para los meses de enero y febrero de 2011 por Oxera, en función de la cifra de diciembre de 2010 (perspectiva *ex ante*). Los descuentos se calculan por medio de una evaluación *ex ante* y tienen en cuenta las tasas básicas y los descuentos previstos en los acuerdos de modificación de 2010. Se supone un descuento del 10 % de las tasas de aterrizaje y un descuento del 10 % de las tasas por pasajeros a bordo. Se incluyen las tasas de seguridad.
- Los ingresos distintos de los aeronáuticos por pasajero saliente se estimaron en consonancia con los ingresos distintos de los aeronáuticos medios obtenidos efectivamente en 2010 por Wizz Air, es decir, 3,04 EUR por pasajero.
- En términos de costes marginales, los costes que varían en función del número de pasajeros (coste de personal, energía, coste de los materiales y costes de los servicios adquiridos y otros gastos de explotación) se atribuyeron a Wizz Air en proporción a la cuota de pasajeros salientes de la compañía aérea. El cálculo se basa en los datos sobre los costes de explotación reales y, por tanto, es *ex post*.
- El análisis no incluye los pagos por servicios de comercialización, ya que el acuerdo de comercialización se rescindió en febrero de 2010.

- Los costes de inversión marginales se estimaron teniendo en cuenta las inversiones realizadas en 2010. Las inversiones financiadas por el Estado para la construcción de la terminal y para los equipos de seguridad no se atribuyeron a Wizz Air. Según Oxera, se trata de costes en los que se habría incurrido con independencia de la presencia de Wizz Air, ya que estaban relacionados con la obligación de Rumanía de cumplir los requisitos para la adhesión al espacio Schengen. Se han tenido en cuenta las inversiones financiadas con recursos propios del gestor del aeropuerto. Los costes de inversión financiados con recursos propios del gestor del aeropuerto, incluidos la amortización y los intereses, se asignaron en proporción a la cuota de pasajeros de Wizz Air sobre la capacidad de transporte del aeropuerto. Se estimó que la capacidad de transporte de los pasajeros era igual al número máximo de pasajeros gestionados en 2010, ya que Oxera recibió información del gestor del aeropuerto de que, en el momento en que se llevó a cabo el estudio (octubre de 2011), el Aeropuerto Internacional de Timişoara estaba funcionando a plena capacidad en lo que respecta a los flujos de tráfico aéreo.

(428) Basándose en los costes e ingresos mencionados, Oxera constató que, desde una perspectiva *ex post* (con algunos elementos *ex ante*), los acuerdos de modificación de 2010 dieron lugar a una rentabilidad marginal. En el cuadro 27 se muestra el beneficio por pasajero (es decir, una contribución marginal por pasajero, calculada como la diferencia entre las estimaciones de ingresos y los costes marginales).

Cuadro 27 Contribución marginal asociada a los acuerdos de 2010 (EUR)

Categoría	2008	2009	2010
Ingresos marginales medios por pasajero saliente	22,47	20,75	20,70
Costes medios marginales por pasajero saliente	18,04	19,92	20,47
Contribución marginal por pasajero saliente	4,43	0,84	0,23
Total de las contribuciones adicionales	**19 404**	**107 198**	**37 833**

Fuente: Análisis de Oxera basado en los datos recibidos del gestor del aeropuerto.

(429) Sobre la base de los cálculos anteriores, Oxera consideró que los acuerdos de modificación de 2010 tuvieron un valor actual neto positivo de 483 147 EUR a lo largo de los nueve meses en los que estuvieron en vigor. Los flujos de efectivo resultantes de los acuerdos de modificación de 2010 no se han actualizado, ya que la duración de los acuerdos de modificación de 2010 fue inferior a un año.

(430) La Comisión señala que la evaluación de la rentabilidad *ex post* de Oxera combina datos *ex ante* y *ex post* para el cálculo de los ingresos marginales, mientras que los cálculos de los costes marginales son íntegramente *ex post*.

(431) Por lo que se refiere a los ingresos aeronáuticos, la Comisión señala que las tasas de iluminación y de aparcamiento quedan excluidas del cálculo, lo cual es un enfoque prudente.

(432) La Comisión observa que se incluyen tanto las tasas como los costes de seguridad, pero supone que esto no afectará al cálculo de la rentabilidad.

(433) En cuanto a los costes:

a) La Comisión considera razonable el enfoque utilizado para calcular los costes de explotación marginales sobre la base de los datos reales disponibles antes de la firma de los acuerdos.

b) La Comisión señala que, sobre la base de la fórmula que figura en el acuerdo de comercialización, el nuevo cálculo de las tasas aeroportuarias que tiene en cuenta las tasas de iluminación y de aparcamiento también lleva a una sobrestimación de los pagos de comercialización con el mismo valor.

c) La Comisión señala que el estudio incluía los costes marginales de amortización de las inversiones realizadas con los recursos propios del aeropuerto, sobre la base de la cuota prevista de Wizz Air con respecto a la capacidad del aeropuerto. Sin embargo, como se explica en el considerando (372), la Comisión señala que el gestor del aeropuerto no incurrió en ningún gasto de inversión derivado de la presencia de la compañía aérea en el Aeropuerto Internacional de Timişoara. Por consiguiente, la Comisión considera que el análisis no debe incluir los costes de amortización asociados con los acuerdos.

(434) Por las razones expuestas en el considerando (433), la Comisión observa que, en general, los costes parecen estar sobrevalorados.

(435) Partiendo de que la corrección de los ingresos aeronáuticos llevaría a una corrección similar de los pagos de comercialización que no afectaría al cálculo de la rentabilidad y los costes parecen estar sobrevalorados, la Comisión concluye que el estudio de Oxera de 2011 tendría una conclusión general válida y el VAN sería positivo.

(436) Habida cuenta de los considerandos (430) a (435), la Comisión considera aceptables los resultados del informe de Oxera de 27 de octubre de 2011 en relación con los acuerdos de modificación de 2010.

Conclusión respecto a la ventaja económica

(437) Sobre la base del estudio realizado *ex ante* por Oxera el 10 de febrero de 2015 y reconstituido *ex post*, teniendo en cuenta el nuevo cálculo efectuado por la Comisión [considerando (425)], se preveía que los acuerdos de modificación de 2010 se tradujeran a una rentabilidad marginal para el gestor del aeropuerto. Por consiguiente, la Comisión considera que un operador prudente en una economía de mercado habría celebrado estos acuerdos. La Comisión señala que el informe *ex post* de Oxera aporta pruebas adicionales en favor de los resultados del estudio realizado *ex ante* por Oxera.

(438) Además, existen indicios, en particular sobre la base del plan de desarrollo, de que los acuerdos de modificación de 2010 celebrados con Wizz Air formaban parte de una estrategia global y de un esfuerzo a largo plazo con vistas a la rentabilidad general del aeropuerto.

(439) Por consiguiente, la Comisión concluye que los acuerdos de modificación de 2010 no confirieron a Wizz Air una ventaja económica que no habría obtenido en condiciones normales de mercado.

9.1.5. *Conclusión sobre la medida 3*

(440) Por las razones expuestas en los considerandos (301) a (439), la Comisión señala que los acuerdos de 2008 y los acuerdos de modificación de 2010 no constituyen ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

10. MEDIDA 4 — TOLERANCIA DEL IMPAGO DE LAS TASAS AEROPORTUARIAS FACTURADAS A WIZZ AIR DURANTE EL PERÍODO COMPRENDIDO ENTRE OCTUBRE DE 2009 Y FEBRERO DE 2010

(441) En su decisión de incoación, la Comisión consideró que no podía excluirse que la tolerancia del impago de las tasas aeroportuarias brindara a Wizz Air una ventaja económica. La Comisión constató que, en el momento de la decisión de incoación, Wizz Air no había pagado las tasas aeroportuarias por un importe de 2,6 millones EUR durante el período comprendido entre octubre de 2009 y febrero de 2010. Aunque los pagos restantes se tuvieron en cuenta como créditos frente a Wizz Air en las cuentas financieras del gestor del aeropuerto, no se registraron demandas judiciales.

(442) Rumanía alegó que el gestor del aeropuerto demandó a Wizz Air para obtener un título ejecutivo. Al mismo tiempo, Wizz Air demandó al gestor del aeropuerto para obtener un título ejecutivo en relación con los pagos pendientes por los servicios de comercialización prestados por Wizz Air. Según las autoridades rumanas, tanto los procedimientos judiciales como los procedimientos de arbitraje finalizaron con decisiones firmes en las que se estimaron ambas solicitudes de pago. Rumanía declaró que las deudas mutuas se compensaron con arreglo a las disposiciones del Código Civil rumano mediante un acuerdo de transacción [considerando (109)].

(443) La Comisión recuerda que los acuerdos de 2008 celebrados entre el gestor del aeropuerto y Wizz Air cumplieron el principio del operador en una economía de mercado, es decir, no otorgaron ninguna ventaja a Wizz Air y, por lo tanto, no constituyen ayuda estatal.

Conclusión

(444) Por consiguiente, la Comisión concluye que, dado que las tasas aeroportuarias restantes se compensaron con los créditos de Wizz Air referentes a los pagos por los servicios de comercialización de conformidad con la legislación aplicable, la presunta ayuda estatal quedó sin objeto.

11. **CONCLUSIÓN**

(445) A la luz de lo anterior, la Comisión considera que la financiación para el desarrollo de la terminal para vuelos no Schengen, la mejora de la pista de rodaje, la ampliación de la plataforma aeroportuaria y los equipos de iluminación constituye una ayuda estatal ilegal compatible con el mercado interior en virtud del artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE.

(446) La Comisión también observa que las siguientes medidas no constituyen ayuda estatal: i) la financiación pública para la carretera de acceso y el desarrollo de la zona de aparcamiento en 2007; ii) la financiación pública para equipos de seguridad en 2008; iii) las tasas aeroportuarias en las AIP 2007, AIP 2008 y AIP 2010 y iv) los acuerdos de 2008 celebrados con Wizz Air (incluidos los acuerdos de modificación de 2010);

DECIDE:

Artículo 1

1. La financiación pública que concedió Rumanía entre 2007 y 2009 al gestor del aeropuerto para el desarrollo de la terminal para vuelos no Schengen, la mejora de la pista de rodaje, la ampliación de la plataforma y los equipos de iluminación por un valor de 29 194 600 RON constituye ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE. La ayuda se ha ejecutado en vulneración del artículo 108, apartado 3, del TFUE.

2. La ayuda estatal a la que se refiere el apartado 1 es compatible con el mercado interior a tenor del artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE.

Artículo 2

La financiación pública para la carretera de acceso y el desarrollo de la zona de aparcamiento en 2007 y para los equipos de seguridad en 2008, las tasas aeroportuarias de la AIP 2007, AIP 2008 y AIP 2010 y los acuerdos de 2008 con Wizz Air (incluidos los acuerdos de modificación de 2010) no constituyen ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

Artículo 3

El destinatario de la presente Decisión es Rumanía.

Hecho en Bruselas, el 24 de febrero de 2020.

Por la Comisión,
Margrethe VESTAGER
Vicepresidenta ejecutiva