Επίσημη Εφημερίδα
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

EL
Σειρά L

2025/1191

25.6.2025

ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2025/1191 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 21ης Φεβρουαρίου 2025

σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA. 33769 — C/2015 (πρώην NN/2015) (πρώην CP/2011) που έθεσε σε εφαρμογή η Ρουμανία υπέρ του αερολιμένα Târgu Mureş Transylvania

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2025) 1127]

(Το κείμενο στη ρουμανική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

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

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

Αφού κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με την προαναφερθείσα διάταξη ([1]) και έχοντας υπόψη τις παρατηρήσεις αυτές,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

1.1. Διαδικασία σχετικά με την εικαζόμενη δημόσια χρηματοδότηση του αερολιμένα Târgu Mureş Transylvania κατά την περίοδο 2007-2009

(1) Στις 17 Μαΐου 2010 η Ρουμανία κοινοποίησε στην Επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής: «Συνθήκη» ή «ΣΛΕΕ»), καθεστώς ενισχύσεων που προβλέπει δημόσια στήριξη υπέρ των μικρών περιφερειακών αερολιμένων, συμπεριλαμβανομένου του αερολιμένα Târgu Mureş Transylvania (στο εξής: «αερολιμένας Târgu Mureş», «ΤΜΑ» ή «αερολιμένας»). Η κοινοποίηση πρωτοκολλήθηκε με αριθμό υπόθεσης N 185/2010.

(2) Με επιστολή της 24ης Μαΐου 2011, η Επιτροπή ενημέρωσε τη Ρουμανία ότι είχε αποφασίσει να κινήσει την επίσημη διαδικασία έρευνας που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ, με αριθμό υπόθεσης SA.30931 (2011/C) (στο εξής: απόφαση κίνησης της διαδικασίας του 2011) ([2]), όσον αφορά το κοινοποιηθέν καθεστώς δημόσιας χρηματοδότησης για την υποστήριξη της ανάπτυξης αερολιμενικών υποδομών σε μικρούς περιφερειακούς αερολιμένες, καθώς και τη δημόσια χρηματοδότηση για την κάλυψη των ζημιών εκμετάλλευσης η οποία χορηγήθηκε σε περιφερειακούς αερολιμένες κατά την περίοδο 2007-2009, η οποία γνωστοποιήθηκε στην Επιτροπή από τη Ρουμανία κατά το στάδιο της προκαταρκτικής αξιολόγησης της κοινοποίησης. Στη συνέχεια, στις 23 Ιουνίου 2011, η Επιτροπή εξέδωσε διορθωτικό αυτής της απόφασης.

(3) Με επιστολή της 25ης Ιουλίου 2011, η Ρουμανία απέσυρε την κοινοποίησή της. Κατά συνέπεια, στις 31 Οκτωβρίου 2011 η Επιτροπή περάτωσε την έρευνά της σχετικά με το κοινοποιηθέν μέτρο. Η επίσημη διαδικασία έρευνας παρέμεινε ανοικτή όσον αφορά τη δημόσια χρηματοδότηση που χορηγήθηκε στους ρουμανικούς περιφερειακούς αερολιμένες κατά την περίοδο 2007-2009 για την κάλυψη ζημιών εκμετάλλευσης.

([1]) Απόφαση της Επιτροπής SA.33769 (2015/C) (πρώην 2015/NN) (πρώην 2011/CP) — Ρουμανία — Εικαζόμενη ενίσχυση υπέρ του αερολιμένα Târgu Mureş Transylvania, της Wizz Air, της Ryanair και άλλων αεροπορικών εταιρειών (ΕΕ C 104 της 18.3.2016, σ. 45) (όπως διορθώθηκε από την Επιτροπή με διορθωτικό που εκδόθηκε στις 23 Ιουνίου 2011) και απόφαση (ΕΕ) της Επιτροπής σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.30931 (11/C) (πρώην N 185/10) που χορήγησε η Ρουμανία σε ρουμανικούς περιφερειακούς αερολιμένες (ΕΕ C 207 της 13.7.2011, σ. 3).

([2]) ΕΕ C 207 της 13.7.2011, σ. 3.

(4) Με τελική θετική απόφαση της 27ης Σεπτεμβρίου 2016 (στο εξής: τελική απόφαση του 2016) ([3]), η Επιτροπή περάτωσε την έρευνα στην υπόθεση SA.30931 σε σχέση με όλους τους αερολιμένες που αφορούσε η υπόθεση, με εξαίρεση τον αερολιμένα «Avram Iancu» στο Cluj (στο εξής: «αερολιμένας Cluj» ή «CNIA») και τον ΤΜΑ.

(5) Κατά συνέπεια, η έρευνα σχετικά με τη δημόσια χρηματοδότηση για την κάλυψη των ζημιών εκμετάλλευσης του ΤΜΑ μεταξύ των ετών 2007 - 2009 παρέμεινε ανοικτή και θα αξιολογηθεί στην παρούσα απόφαση.

1.2. **Διαδικασία σχετικά με τα εικαζόμενα μέτρα ενίσχυσης υπέρ των αεροπορικών εταιρειών που δραστηριοποιούνται στον αερολιμένα Târgu Mureş Transylvania, του αερολιμένα Târgu Mureş Transylvania και του οικείου φορέα διαχείρισης αερολιμένα**

(6) Στις 13 Οκτωβρίου 2011 η Επιτροπή έλαβε καταγγελία σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ σχετικά με εικαζόμενη παράνομη κρατική ενίσχυση όσον αφορά τον ΤΜΑ. Η καταγγελία καταχωρίστηκε με τον αριθμό υπόθεσης SA. 33769. Η καταγγελία συμπληρώθηκε με περαιτέρω πληροφορίες προς την Επιτροπή στις 14 Οκτωβρίου 2011, στις 18 Οκτωβρίου 2011, στις 3 Νοεμβρίου 2011, στις 24 Νοεμβρίου 2011, στις 10 Ιανουαρίου 2012 και στις 8 Νοεμβρίου 2012.

(7) Την 1η Μαρτίου 2012 η Επιτροπή έλαβε δεύτερη καταγγελία σχετικά με εικαζόμενη παράνομη κρατική ενίσχυση που χορηγήθηκε στην αεροπορική εταιρεία Wizz Air και στον ΤΜΑ. Ο δεύτερος καταγγέλλων υπέβαλε συμπληρωματικές πληροφορίες στην Επιτροπή στις 2 Απριλίου 2012, στις 20 Απριλίου 2012 και στις 15 Οκτωβρίου 2012. Η εν λόγω καταγγελία και οι συμπληρωματικές πληροφορίες καταχωρίστηκαν επίσης με αριθμό υπόθεσης SA. 33769.

(8) Στις 15 Οκτωβρίου 2012 η Επιτροπή έλαβε τρίτη καταγγελία σχετικά με εικαζόμενη παράνομη ενίσχυση που χορηγήθηκε στον ΤΜΑ. Η καταγγελία συμπληρώθηκε με περαιτέρω πληροφορίες στις 7 Δεκεμβρίου 2012, στις 26 Φεβρουαρίου 2013, στις 27 Φεβρουαρίου 2013, στις 18 Σεπτεμβρίου, στις 5 Δεκεμβρίου 2013, στις 12 Φεβρουαρίου 2015 και στις 18 Φεβρουαρίου 2015. Η εν λόγω καταγγελία και οι συμπληρωματικές πληροφορίες καταχωρίστηκαν επίσης με αριθμό υπόθεσης SA. 33769.

(9) Κατά την περίοδο 2011-2015 πραγματοποιήθηκαν αρκετές επαφές μεταξύ της Επιτροπής, των ρουμανικών αρχών και καθενός από τους καταγγέλλοντες.

(10) Με επιστολή της 31ης Ιουλίου 2015, η Επιτροπή ενημέρωσε τη Ρουμανία για την απόφασή της να κινήσει την επίσημη διαδικασία έρευνας που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ όσον αφορά τα αερολιμενικά τέλη που επιβλήθηκαν στις αεροπορικές εταιρείες που δραστηριοποιούνταν στον ΤΜΑ, τη δημόσια χρηματοδότηση της ΥΓΟΣ που χορηγήθηκε στον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα για τις περιόδους 2011-2014 και 2014-2019 και τη δημόσια χρηματοδότηση της αγοράς υποδομών υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης το 2011 και εγκαταστάσεων στάθμευσης στον ΤΜΑ (στο εξής: απόφαση κίνησης της διαδικασίας του 2015) ([4]).

(11) Με επιστολή της 26ης Αυγούστου 2015 οι ρουμανικές αρχές ζήτησαν παράταση της προθεσμίας για την υποβολή των παρατηρήσεών τους.

(12) Η Επιτροπή έλαβε εντέλει τις παρατηρήσεις της Ρουμανίας στις 2 Οκτωβρίου 2015.

(13) Η απόφαση κίνησης της διαδικασίας του 2015 δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* στις 18 Μαρτίου 2016. Η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με τα υπό εξέταση μέτρα εντός ενός μηνός από την ημερομηνία δημοσίευσης.

(14) Η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις από την Carpatair και τις ρουμανικές αρχές στις 15 Απριλίου 2016, από τη Wizz Air στις 2 Μαΐου 2016 και από τον αερολιμένα Cluj στις 3 Μαΐου 2016.

(15) Η Επιτροπή διαβίβασε τις παρατηρήσεις των τρίτων μερών στη Ρουμανία στις 22 Αυγούστου 2016. Στις 22 Σεπτεμβρίου 2016 η Ρουμανία υπέβαλε τη γραπτή απάντησή της επί των παρατηρήσεων.

(16) Η Επιτροπή ζήτησε συμπληρωματικές πληροφορίες από τις ρουμανικές αρχές με επιστολή της 24ης Οκτωβρίου 2017. Οι ρουμανικές αρχές απάντησαν στις 19 Φεβρουαρίου 2018.

([3]) Απόφαση (ΕΕ) 2017/1149 της Επιτροπής, της 27ης Σεπτεμβρίου 2016, σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.30931 (11/C) (πρώην N 185/10) που χορήγησε η Ρουμανία σε ρουμανικούς περιφερειακούς αερολιμένες (ΕΕ L 166 της 29.6.2017, σ. 36, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2017/1149/oj).

([4]) Κρατική ενίσχυση — Ρουμανία — Κρατική ενίσχυση SA.32963 (2015/C) (πρώην 2012/NN) (πρώην 2011/CP) — Κρατική ενίσχυση υπέρ της Wizz Air και του αερολιμένα Cluj-Napoca — Πρόσκληση για υποβολή παρατηρήσεων σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ C 104 της 18.3.2016, σ. 77).

1.3. **Κοινά διαδικαστικά στάδια των αποφάσεων κίνησης της διαδικασίας του 2011 και του 2015**

(17) Η Επιτροπή έλαβε συμπληρωματικές πληροφορίες από τις ρουμανικές αρχές στις 26 Φεβρουαρίου 2020. Οι υπηρεσίες της Επιτροπής πραγματοποίησαν τηλεδιάσκεψη με τις ρουμανικές αρχές στις 13 Μαρτίου 2020 και απέστειλαν αίτημα για συμπληρωματικές πληροφορίες στις 5 Μαΐου 2020. Οι ρουμανικές αρχές απάντησαν στις 5 Ιουνίου 2020.

(18) Η Επιτροπή ζήτησε συμπληρωματικές πληροφορίες από τις ρουμανικές αρχές με επιστολές της 14ης Φεβρουαρίου, της 4ης Μαρτίου, της 30ής Ιουλίου και της 25ης Σεπτεμβρίου 2024. Οι ρουμανικές αρχές απάντησαν στις 24 Μαρτίου, στις 12 Απριλίου, στις 30 Αυγούστου και 22 Οκτωβρίου 2024.

2. **Η TÂRGU MUREŞ ΚΑΙ Ο ΝΟΜΟΣ MUREŞ**

2.1. **Επισκόπηση**

(19) Η Târgu Mureş είναι μια πόλη με 116 000 κατοίκους ([5]) στον νομό Mureş. Λειτουργεί ως το διοικητικό κέντρο του νομού και θεωρείται υπερπεριφερειακός οικονομικός κόμβος.

(20) Ο νομός Mureş ανήκει στην Κεντρική Περιφέρεια της Ρουμανίας (ή «Centru» στα ρουμανικά). Η περιφέρεια αυτή περιλαμβάνει επίσης τους νομούς Alba, Brasov, Covasna, Harghita και Sibiu. Λόγω της κεντρικής της θέσης στη Ρουμανία, η περιφέρεια ισαπέχει από διάφορα σημεία διέλευσης των συνόρων.

2.2. **Πληθυσμιακές τάσεις και οικονομικές επιδόσεις**

(21) Κατά τις τελευταίες δεκαετίες, ο νομός Mureş παρουσιάζει σταθερή μείωση του πληθυσμού. Το 1990 ο νομός είχε, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις, 621 445 κατοίκους. Έως το 2010 ο αριθμός αυτός είχε μειωθεί σε 580 672. Έως το 2020 ο πληθυσμός είχε μειωθεί περαιτέρω σε 557 200 και οι προβλέψεις δείχνουν μείωση σε 436 600 άτομα έως το 2050. Η ηλικιακή ομάδα οικονομικά ενεργού πληθυσμού (15-61 ετών) αναμένεται επίσης να μειωθεί δραστικά, από 397 400 το 2010 σε 255 300 έως το 2050 —αριθμός που αντιστοιχεί σε πτώση κατά 35,8 % ([6]).

(22) Κατά τη διάρκεια της πρώτης δεκαετίας του 21ου αιώνα, η αύξηση του ΑΕΠ του νομού Mureş ήταν η δεύτερη χαμηλότερη μεταξύ των νομών της Κεντρικής Περιφέρειας, παρουσιάζοντας σημαντική υστέρηση σε σχέση με το Βουκουρέστι ([7]).

2.3. **Οδικές υποδομές**

(23) Έως τον Δεκέμβριο του 2009 ο νομός Mureş διέθετε 2 098 χιλιόμετρα οδών, εκ των οποίων 414 χιλιόμετρα εθνικών οδών και 1 684 χιλιόμετρα επαρχιακών οδών. Ωστόσο, μόνο 425 χιλιόμετρα χαρακτηρίζονταν ως «σύγχρονες» υποδομές ([8]).

(24) Κατά τον χρόνο της έρευνας, οι οδικές υποδομές στον νομό Mureş δεν διέθεταν ταχείες συνδέσεις με την υπόλοιπη χώρα. Η σημαντικότερη ευρωπαϊκή οδός που διέρχεται από την Târgu Mureş ήταν η E60, η οποία συνδέει τα ουγγρικά σύνορα στο Borş με πόλεις όπως οι Oradea, Cluj-Napoca, Târgu Mureş, Braşov, Ploieşti, Βουκουρέστι και Constanţa. Ο νομός Mureş είχε επίσης πρόσβαση σε διάφορους άλλους βασικούς διαδρόμους μεταφορών: την E68 (που συνδέει τα σύνορα της Ουγγαρίας με τις πόλεις Sibiu, Braşov και άλλες μεγάλες πόλεις), την E81 (που συνδέει τη Βουλγαρία με τη Ρουμανία, διερχόμενη μέσω Βουκουρεστίου, Pitesti και Cluj-Napoca), και τις E574 και E58, που συνδέουν σημαντικές πόλεις και σύνορα στην περιοχή ([9]).

([5]) Στοιχεία του 2021.

([6]) Οργανισμός Ανάπτυξης της Κεντρικής Περιφέρειας. Δημογραφική ανάλυση της Κεντρικής Περιφέρειας. Γεωδημογραφικές ανισότητες. Τάσεις και προβλέψεις (2010).
Διατίθεται στη διεύθυνση 31ycx_Analiza si prognoza demografica.pdf.

([7]) Το ΑΕΠ αυξήθηκε μόνο κατά 39,2 % από το 1999 έως το 2007 σε σύγκριση με το 102 % του νομού Alba και το 84,7 % του νομού Sibiu και κάτω από τον μέσο όρο της περιφέρειας, που ήταν 59,9 %.
Πληροφορίες από τον Οργανισμό Ανάπτυξης της Κεντρικής Περιφέρειας. Ανεργία στην Κεντρική Περιφέρεια — Αιτίες και τάσεις (2010).
Διατίθεται στη διεύθυνση: pqn30_somaj.pdf.

([8]) Οργανισμός Ανάπτυξης της Κεντρικής Περιφέρειας. Υποδομές μεταφορών. Βασικοί παράγοντες για τη βιώσιμη ανάπτυξη της Κεντρικής Περιφέρειας (2011).
Διατίθεται στη διεύθυνση: Microsoft Word - Coperta studiu Infrastructura de transport.

([9]) Σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας του δήμου Târgu Mureş.
Διατίθεται στη διεύθυνση: PMUD Târgu Mureş.

(25) Οι μελλοντικές εξελίξεις σε επίπεδο υποδομών περιλάμβαναν εκείνη την περίοδο τον προγραμματισμένο αυτοκινητόδρομο A3 Transylvania («Autostrada A3» στα ρουμανικά), ο οποίος αποσκοπούσε στη σύνδεση του Βουκουρεστίου με τα ουγγρικά σύνορα μέσω των Braşov, Târgu Mureş και Cluj-Napoca, διερχόμενος μέσω του νομού Mureş. Επιπλέον, ο σχεδιαζόμενος αυτοκινητόδρομος προς τη Μολδαβία θα βελτιώσει τις συνδέσεις μεταξύ της Târgu Mureş και πόλεων όπως η Roman, το Ιάσιο και τα σύνορα με τη Μολδαβία ([10]).

(26) Κατά τον χρόνο της έρευνας, οι ροές κυκλοφορίας που προέρχονταν από τον αερολιμένα Târgu Mureş Transylvania (TMA) δεν μπορούσαν να παρακάμψουν το κέντρο της πόλης Târgu Mureş, στοιχείο το οποίο, σε συνδυασμό με την κακή ποιότητα των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, είχε αρνητικό αντίκτυπο στην κινητικότητα του νομού. Επιπλέον, τον Δεκέμβριο του 2018 ο TMA συνδεόταν μόνο με την έξοδο A3.

3. ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ TÂRGU MUREŞ

3.1. Ο αερολιμένας

(27) Ο αερολιμένας Târgu Mureş Transylvania βρίσκεται 14 km νοτιοδυτικά της Târgu Mureş. Πρόκειται για σημαντική υποδομή για την περιφερειακή συνδεσιμότητα της περιφέρειας της Τρανσυλβανίας και στηρίζει πολυάριθμες θέσεις εργασίας που συνδέονται με τον τομέα των αεροπορικών υπηρεσιών.

(28) Ο TMA βρίσκεται σε ίση απόσταση 450 km από τις κύριες πρωτεύουσες της ευρύτερης περιοχής — δηλαδή απέχει 450 km από το Βελιγράδι, τη Βουδαπέστη, το Βουκουρέστι και το Κισινάου. Ο αερολιμένας εξυπηρετεί μια περιοχή που περιλαμβάνει διάφορους νομούς, όπως οι Mureş, Harghita, Covasna, τμήματα των Bistrita, Brasov, Suceava και Sibiu, με συνολικό πληθυσμό περίπου 2,7 εκατομμυρίων ατόμων.

(29) Οι πλησιέστεροι αερολιμένες είναι ο αερολιμένας Cluj, ο οποίος απέχει περίπου 103 km, ή περίπου 1 ώρα και 30 λεπτά με αυτοκίνητο, και ο διεθνής αερολιμένας Sibiu, ο οποίος απέχει περίπου 120 km, ή περίπου 1 ώρα και 50 λεπτά με αυτοκίνητο. Όλοι οι άλλοι μεγάλοι αερολιμένες απέχουν περισσότερο από 2 ώρες με αυτοκίνητο. Οι αριθμοί επιβατών του TMA για την περίοδο 2005-2019 παρουσιάζονται στον κατωτέρω πίνακα.

Πίνακας 1

Αριθμοί επιβατών στον TMA μεταξύ 2005 και 2019 ([11])

2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
12 408	46 882	156 929	69 945	84 062	74 353	257 303	300 427

2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
356 656	343 521	336 694	287 412	566	63 794	179 066

(30) Μεταξύ των ετών 2005 και 2019, αρκετές αεροπορικές εταιρείες εκτελούσαν τακτικές πτήσεις από τον αερολιμένα. Οι δραστηριότητες των κύριων αεροπορικών εταιρειών που προσφέρουν τακτικές πτήσεις στο TMA περιγράφονται στις παραγράφους που ακολουθούν.

(31) Η Wizz Air άρχισε να εκτελεί πτήσεις στον αερολιμένα τον Ιούνιο του 2006 με δρομολόγιο προς τη Βουδαπέστη και επέκτεινε τις δραστηριότητές της σε άλλα πέντε δρομολόγια το 2007. Τον Νοέμβριο του 2007 η Wizz Air έπαυσε τη δραστηριότητά της στον αερολιμένα. Το 2008 η Wizz Air ξεκίνησε εκ νέου τις δραστηριότητές της στον αερολιμένα με πέντε νέα δρομολόγια. Το 2009 και το 2010 η Wizz Air εκτελούσε μόνο το δρομολόγιό της προς Βουδαπέστη. Το 2011 η Wizz Air αύξησε τις γραμμές της με την επανέναρξη και την προσθήκη νέων δρομολογίων, φθάνοντας συνολικά τα οκτώ. Έκτοτε, η Wizz Air δραστηριοποιείται στον αερολιμένα, εκτελώντας κατά μέσο όρο οκτώ έως δέκα δρομολόγια έως το κλείσιμο του αερολιμένα για τεχνικούς λόγους το 2017. Μετά την επανέναρξη των εμπορικών υπηρεσιών από τον TMA, η Wizz Air εκτελούσε τέσσερα δρομολόγια από τον TMA το 2018 και το 2019.

([10]) Σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας του δήμου Târgu Mureş.
Διατίθεται στη διεύθυνση: PMUD Târgu Mureş.

([11]) Οι τελικοί αριθμοί για τα έτη 2007-2009 διαφέρουν ελαφρώς από τους αριθμούς της τελικής απόφασης του 2016 βάσει διευκρινίσεων που παρασχέθηκαν από τη Ρουμανία. Η μείωση του αριθμού των επιβατών τον Νοέμβριο του 2016 σχετίζεται με το προσωρινό κλείσιμο του αερολιμένα με στόχο την ανακαίνιση του διαδρόμου προσγείωσης/απογείωσης και του χώρου στάθμευσης αεροσκαφών, καθώς και με τη ματαίωση ή τη μεταφορά όλων των πτήσεων στον αερολιμένα Cluj. Οι εργασίες ολοκληρώθηκαν τον Ιούνιο του 2018.
Πηγή: https://www.aeroportultransilvania.ro/wp-content/uploads/2014/05/Raportul-anual-al-administratorilor-cu-privire-la-bilantul-31-12-2016.pdf.

(32) Το 2013 η Ryanair εκτελούσε δύο δρομολόγια με προορισμό το Charleroi και την Pisa και διατήρησε μόνο το δρομολόγιο προς το Charleroi έως τα μέσα του 2014, οπότε έπαυσε τις δραστηριότητές της στον αερολιμένα και δεν έχει εκτελέσει κανένα δρομολόγιο από το 2014.

(33) Η Malev εκτελούσε δρομολόγιο με προορισμό τη Βουδαπέστη από το 2005 έως το 2012.

(34) Η TAROM εκτελούσε δρομολόγιο με προορισμό το Βουκουρέστι από το 2005 έως το 2014, καθώς και το 2018 και το 2019.

(35) Η Carpatair εξυπηρετούσε σύνδεση με την Timisoara από το 2005 έως το 2008.

(36) Επιπλέον, διάφορες αεροπορικές εταιρείες προσέφεραν ναυλωμένες πτήσεις κατά την περίοδο από το 2005 έως 2019 προς τη Δανία (Cimber Air και Wideroe), την Αίγυπτο (Air Arabia, TAROM και Air Bucharest), το Ισραήλ (Sun D'Or) και την Τουρκία (Corendon και TAROM).

(37) Στον αερολιμένα δεν πραγματοποιήθηκαν εμπορευματικές πτήσεις κατά την υπό εξέταση περίοδο. Οι εμπορευματικές μεταφορές πραγματοποιούνταν κυρίως μέσω διαμετακομιστικής οδικής κυκλοφορίας.

3.2. **Φορέας διαχείρισης αερολιμένα**

(38) Από το 1990 έως το 2019 φορέας διαχείρισης του ΤΜΑ ήταν η Regia Autonomă «Aeroportul Transilvania» Târgu-Mureș ([12]). Όπως και οι περισσότεροι αερολιμένες στη Ρουμανία, ο ΤΜΑ ανήκε στην Εταιρεία Περιφερειακών Αερολιμένων της Ρουμανίας (στο εξής: RAATR) υπό την εποπτεία του ρουμανικού Υπουργείου Μεταφορών έως το 1997.

(39) Σύμφωνα με την απόφαση αριθ. 398/1997 της κυβέρνησης της Ρουμανίας (στο εξής: κυβερνητική απόφαση του 1997) ([13]), 13 αερολιμένες εντός της δομής της RAATR υπάγονταν σε τοπικές δημόσιες αρχές, δηλαδή στα Consilii Judeţene ή νομαρχιακά συμβούλια. Μεταξύ αυτών περιλαμβανόταν ο ΤΜΑ, ο οποίος υπαγόταν στο νομαρχιακό συμβούλιο του Mureș. Συνεπώς, από τις 6 Αυγούστου 1997 έως το 2019 ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα λειτουργούσε υπό την εποπτεία του νομαρχιακού συμβουλίου του Mureș ([14]). Η κυβερνητική απόφαση του 1997 προέβλεπε ότι η χρηματοδότηση των φορέων διαχείρισης αερολιμένων θα παρέχεται από ιδίους πόρους και, επιπλέον, από κονδύλια από τον τοπικό προϋπολογισμό των νομαρχιακών συμβουλίων, εντός των ορίων των ποσών που έχουν εγκριθεί για τον σκοπό αυτόν. ([15]) Το οικονομικό καθεστώς, η αποστολή και η ανάθεση αρμοδιοτήτων όλων των φορέων διαχείρισης αερολιμένων ήταν τα ίδια για όλους τους αερολιμένες ([16]).

(40) Σύμφωνα με την κυβερνητική απόφαση του 1997 ([17]), τα στοιχεία ενεργητικού και παθητικού του αερολιμένα μεταβιβάστηκαν στον νομό Mureș στις 30 Ιουνίου 1997 ([18]). Τα μεταβιβασθέντα περιουσιακά στοιχεία περιλάμβαναν τον τερματικό σταθμό, τον διάδρομο προσγείωσης/απογείωσης, τους διαδρόμους τροχοδρόμησης και τις πλατφόρμες επιβίβασης και, στη συνέχεια, καταχωρίστηκαν ως περιουσιακά στοιχεία του νομού Mureș.

(41) Τα καθήκοντα του φορέα διαχείρισης αερολιμένα είναι η συντήρηση και η λειτουργία των αερολιμενικών υποδομών. Παρέχει αερολιμενικές υπηρεσίες και χρεώνει τους χρήστες (εμπορικούς αερομεταφορείς, καθώς και χρήστες μη εμπορικών «γενικών αεροπορικών μεταφορών») για τη χρήση των εν λόγω υποδομών.

(42) Το 2011 ανατέθηκε στον ΤΜΑ η παροχή ΥΓΟΣ (στο εξής: ΥΓΟΣ του 2011) με την περιφερειακή απόφαση αριθ. 107/2011, της 18 Αυγούστου 2011, του νομαρχιακού συμβουλίου του Mureș (στο εξής: «περιφερειακή απόφαση του Αυγούστου του 2011» ή «ανάθεση ΥΓΟΣ του 2011»). Η απόφαση αυτή ίσχυε από τις 18 Αυγούστου 2011 έως τις 30 Οκτωβρίου 2014.

([12]) Πρόκειται για αυτοδιοικούμενο νομικό πρόσωπο σύμφωνα με τα άρθρα 2 και 3 του ρουμανικού νόμου αριθ. 15/1990, σχετικά με την αναδιοργάνωση των κρατικών οικονομικών μονάδων ως αυτόνομων επιχειρήσεων και εμπορικών εταιρειών.

([13]) Απόφαση αριθ. 398/1997 της κυβέρνησης της Ρουμανίας σχετικά με τη μετάβαση ορισμένων αυτόνομων διοικήσεων αερολιμένων από την εποπτεία του Υπουργείου Μεταφορών στην εποπτεία των νομαρχιακών συμβουλίων.

([14]) Απόφαση αριθ. 37/11.09.1997 του νομαρχιακού συμβουλίου του Mureș.

([15]) Άρθρο 3 της κυβερνητικής απόφασης του 1997.

([16]) Άρθρο 3 και παράρτημα II (Κανονισμός-πλαίσιο για την οργάνωση και τη λειτουργία των φορέων διαχείρισης αερολιμένων) της κυβερνητικής απόφασης του 1997.

([17]) Άρθρο 1 παράγραφος 2 της κυβερνητικής απόφασης του 1997.

([18]) Παράρτημα 3 της κυβερνητικής απόφασης του 1997.

(43) Στον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα ανατέθηκε δεύτερη ΥΓΟΣ (στο εξής: ΥΓΟΣ του 2014) με την απόφαση αριθ. 161/2014 του νομαρχιακού συμβουλίου του Mureș, της 30ής Οκτωβρίου 2014, όπως τροποποιήθηκε με την απόφαση αριθ. 67/2015 του νομαρχιακού συμβουλίου του Mureș, της 18ης Ιουνίου 2015 (στο εξής: «περιφερειακή απόφαση του Οκτωβρίου του 2014» ή «ανάθεση ΥΓΟΣ του 2014»). Η απόφαση αυτή ίσχυε έως τις 9 Μαΐου 2019.

4. ΛΕΠΤΟΜΕΡΉς ΠΕΡΙΓΡΑΦΉ ΤΩΝ Μ'ΕΤΡΩΝ

(44) Η παρούσα απόφαση καλύπτει πέντε μέτρα ([19]):

— Μέτρο 1 — Χρηματοδότηση του ΤΜΑ κατά την περίοδο 2007-2009

— Μέτρο 2 — Χρηματοδότηση υποδομών επίγειας εξυπηρέτησης το 2011

— Μέτρο 3 — Χρηματοδότηση του ΤΜΑ στο πλαίσιο της ανάθεσης ΥΓΟΣ του 2011 από τον Αύγουστο του 2011 έως τον Οκτώβριο του 2014

— Μέτρο 4 — Χρηματοδότηση του ΤΜΑ στο πλαίσιο της ανάθεσης ΥΓΟΣ του 2014 από τον Οκτώβριο του 2014 έως τις 31 Ιουλίου 2019

— Μέτρο 5 — Αερολιμενικά τέλη για τις αεροπορικές εταιρείες που δραστηριοποιούνταν στον ΤΜΑ από τις 21 Μαρτίου 2013 έως τις 16 Φεβρουαρίου 2019.

4.1. Μέτρο 1 — Χρηματοδότηση του ΤΜΑ κατά την περίοδο 2007-2009

(45) Οι ρουμανικές αρχές εξήγησαν ότι όλοι οι μικροί ρουμανικοί περιφερειακοί αερολιμένες εν γένει κατέγραφαν ζημίες κατά την περίοδο 2007-2009 και ότι οι ζημίες εκμετάλλευσής τους καλύπτονταν από το κράτος σε ετήσια βάση ([20]).

(46) Όσον αφορά συγκεκριμένα την περίπτωση του ΤΜΑ, το αποτέλεσμα εκμετάλλευσης για την περίοδο αναφοράς καθώς και η χορηγηθείσα δημόσια χρηματοδότηση παρουσιάζονται στον κατωτέρω πίνακα.

Πίνακας 2

Αποτέλεσμα εκμετάλλευσης του ΤΜΑ και δημόσια χρηματοδότηση κατά την περίοδο 2007-2009 (RON)

Έτος	2007	2008	2009	Σύνολο
Λειτουργικές δαπάνες	4 855 746	6 143 528	7 135 784	18 135 058
Έσοδα εκμετάλλευσης	2 979 561	2 016 657	2 018 773	7 014 991
Αποτελέσματα ελλείμματος/ζημιών εκμετάλλευσης	(1 876 185)	(4 126 871)	(5 117 011)	(11 120 067)
Ποσό αντιστάθμισης που καταβλήθηκε από δημόσιους πόρους	1 838 540	4 305 247	4 722 536	10 866 323
Έλλειμμα χρηματοδότησης που δεν καλύφθηκε από δημόσιους πόρους / υπεραντιστάθμιση	(37 645)	178 376	(394 475)	(253 744)
Έλλειμμα χρηματοδότησης που δεν καλύφθηκε από δημόσιους πόρους / υπεραντιστάθμιση (EUR)	(11 286)	48 440	(93 056)	(152 783)

([19]) Δεδομένου ότι η παρούσα απόφαση αφορά δύο αποφάσεις κίνησης διαδικασίας, η Επιτροπή αναπροσάρμοσε την αρίθμηση των μέτρων που περιλαμβάνονται στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας του 2015, προς βελτίωση της αναγνωσιμότητας.

([20]) Βλ. αιτιολογική σκέψη 29 της απόφασης κίνησης διαδικασίας του 2011.

(47) Συνολικά, ο ΤΜΑ έλαβε 10 866 323 RON (2 834 420 EUR ([21])) από το μέτρο 1 κατά την περίοδο 2007-2009. Μολονότι το αποτέλεσμα του 2008 έκλεισε με υπεραντιστάθμιση, η συνολική αντιστάθμιση για τα τρία αυτά έτη ήταν χαμηλότερη από το αποτέλεσμα της εκμετάλλευσης, αφήνοντας έλλειμμα χρηματοδότησης ύψους 253 744 RON (152 783 EUR).

(48) Σύμφωνα με τη Ρουμανία, η δημόσια χρηματοδότηση που χορηγήθηκε ετησίως κατά την περίοδο 2007-2009 συνιστούσε αντιστάθμιση για την παροχή ΥΓΟΣ, η οποία συνίστατο στη συνολική διαχείριση του ΤΜΑ, και πληρούσε τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στην απόφαση 2005/842/ΕΚ της Επιτροπής, της 28ης Νοεμβρίου 2005, για την εφαρμογή του άρθρου 86 παράγραφος 2 της Συνθήκης ΕΚ [νυν άρθρου 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ] στις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγούνται σε ορισμένες επιχειρήσεις επιφορτισμένες με τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος (στο εξής: απόφαση ΥΓΟΣ του 2005) ([22]).

(49) Ειδικότερα:

α) Η εκτέλεση ΥΓΟΣ ανατέθηκε στον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα με την κυβερνητική απόφαση του 1997 με την οποία καθορίζονταν οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας (στο εξής: ΥΠΔΥ), οι παράμετροι για τον υπολογισμό της αντιστάθμισης και οι ρυθμίσεις για την αποφυγή τυχόν υπεραντιστάθμισης·

β) Η ετήσια επιβατική κίνηση του αερολιμένα δεν υπερέβαινε το 1 000 000 επιβάτες.

(50) Η κυβερνητική απόφαση του 1997 ορίζει ότι οι λειτουργικές και κεφαλαιουχικές δαπάνες των εν λόγω αερολιμένων θα καλύπτονται από ιδίους πόρους που θα συμπληρώνονται από δημόσια χρηματοδότηση στον βαθμό που είναι αναγκαίο. Η Ρουμανία θεωρεί ότι ο μηχανισμός αυτός αποτρέπει την υπεραντιστάθμιση στον βαθμό που οι αερολιμένες μπορούν να λάβουν μόνο το ποσό που είναι αναγκαίο για την κάλυψη όλων των δαπανών. Τα ποσά αυτά καταβάλλονται στους αερολιμένες στην αρχή του έτους, με βάση τις προβλέψεις δαπανών, και τυχόν πλεόνασμα επιστρέφεται στο κράτος στο τέλος του οικονομικού έτους. Για την εν λόγω περίοδο, ο προϋπολογισμός του αερολιμένα εγκρίθηκε με απόφαση του νομαρχιακού συμβουλίου του Mureș.

(51) Για το 2007, ο προϋπολογισμός του αερολιμένα εγκρίθηκε με την απόφαση αριθ. 3 του νομαρχιακού συμβουλίου του Mureș, της 25ης Ιανουαρίου 2007, με την οποία εγκρίθηκαν ο προϋπολογισμός του νομαρχιακού συμβουλίου του Mureș και τα ποσά που διατέθηκαν για τη συγχρηματοδότηση των αναπτυξιακών προγραμμάτων των διοικητικών εδαφικών μονάδων του νομού Mureș για το 2007.

(52) Για το 2008, ο προϋπολογισμός του αερολιμένα εγκρίθηκε με την απόφαση αριθ. 56 του νομαρχιακού συμβουλίου του Mureș, της 27ης Μαρτίου 2008, σχετικά με τον προϋπολογισμό εσόδων και δαπανών του 2008 της διοίκησης της αυτόνομης περιφέρειας του αερολιμένα «Transylvania-Târgu Mureș», καθώς και τους στόχους και τα κριτήρια επιδόσεων για τον διευθυντή της περιφέρειας.

(53) Για το 2009, ο προϋπολογισμός του αερολιμένα εγκρίθηκε με την απόφαση αριθ. 37 του νομαρχιακού συμβουλίου του Mureș, της 29ης Απριλίου 2009, σχετικά με την έγκριση του προϋπολογισμού εσόδων και δαπανών της διοίκησης της Regia Autonomă Aeroportul «Transylvania Târgu-Mureș» για το 2009.

4.2. **Μέτρο 2 — Χρηματοδότηση υποδομών επίγειας εξυπηρέτησης το 2011**

(54) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας του 2015 επισημάνθηκε ότι ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα έλαβε δημόσια στήριξη για τη χρηματοδότηση υποδομών επίγειας εξυπηρέτησης, συνολικού ύψους 3 038 362 RON (716 747 EUR). Σύμφωνα με τη Ρουμανία, οι εν λόγω πληρωμές εγκρίθηκαν από το νομαρχιακό συμβούλιο του Mureș πριν από την έκδοση της περιφερειακής απόφασης αριθ. 107/2011, της 18ης Αυγούστου 2011, του νομαρχιακού συμβουλίου του Mureș, με την οποία, όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 42, ανατέθηκε στον ΤΜΑ η παροχή ΥΓΟΣ.

(55) Η Ρουμανία εξήγησε ότι, προκειμένου να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις που υπέχει ως πάροχος υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος, κάθε αερολιμένας υποχρεούται να παρέχει το ελάχιστο επίπεδο υποδομών επίγειας εξυπηρέτησης που είναι αναγκαίο για την εξυπηρέτηση των μετακινήσεων αεροσκαφών που απαλλάσσονται βάσει νόμου από τα αερολιμενικά τέλη ([23]). Επιπλέον, οι ρουμανικές αρχές εξήγησαν ότι η χρηματοδότηση των υποδομών επίγειας εξυπηρέτησης περιοριζόταν στο πραγματικό κόστος του εξοπλισμού, όπως παρουσιάζεται στον κατωτέρω πίνακα.

([21]) Η συναλλαγματική ισοτιμία στην παρούσα απόφαση υπολογίζεται ως η ετήσια μέση επίσημη συναλλαγματική ισοτιμία EUR/RON σύμφωνα με τις προσφερόμενες τιμές της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας (ΕΚΤ). Στο πλαίσιο αυτό, οι συναλλαγματικές ισοτιμίες που εφαρμόζονται είναι οι ακόλουθες: 3,34 (2007), 3,68 (2008) και 4,24 (2009).

([22]) ΕΕ L 312 της 29.11.2005, σ. 67, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2005/842/oj.

([23]) Βλ. αιτιολογική σκέψη 143 της απόφασης κίνησης διαδικασίας του 2015.

Πίνακας 3

Δημόσια χρηματοδότηση υποδομών επίγειας εξυπηρέτησης το 2011 (RON)

	Εκτιμώμενο κόστος, συμπεριλαμβανομένου του ΦΠΑ	Εκτιμώμενο κόστος χωρίς ΦΠΑ	Αξία ΦΠΑ (ποσοστό 24 %)	Αξία της χορηγηθείσας δημόσιας στήριξης, συμπεριλαμβανομένου του ΦΠΑ
Λεωφορεία πίστας	205 823	165 986	39 836	205 823
Καρότσι μεταφοράς αποσκευών επιβατών	59 163	47 712	11 451	59 163
Επίγεια μονάδα ισχύος (500 kVA)	179 676	144 900	34 776	179 676
Αυτοκινούμενες κλίμακες επιβατών	919 823	741 800	178 023	919 823
Μονάδα αποπαγοποίησης	1 673 876	1 349 900	323 976	1 673 876
ΣΥΝΟΛΟ	**3 038 362**	**2 450 299**	**588 062**	**3 038 362**
ΣΥΝΟΛΟ σε EUR	**716 747**	**578 023**	**138 723**	**716 747**

(56) Συνολικά, ο ΤΜΑ έλαβε 2 450 299 RON (578 023 EUR) ([24]) το 2011 από το μέτρο 2.

(57) Η Ρουμανία εξήγησε ότι, σύμφωνα με τα στοιχεία των λογιστικών βιβλίων της διοίκησης, το ποσό των 588 062 RON που αντιπροσωπεύει εκπεστέο ΦΠΑ δεν συμπεριλήφθηκε στο κόστος των υποδομών επίγειας εξυπηρέτησης που αγοράστηκαν το 2011, δεδομένου ότι η αξία αυτή εξέπεσε από τον φόρο προστιθέμενης αξίας που οφειλόταν στον κρατικό προϋπολογισμό και επιστράφηκε στη συνέχεια από τη διοικούσα δημόσια αρχή του νομαρχιακού συμβουλίου του Mureş.

4.3. **Μέτρο 3 — Χρηματοδότηση του ΤΜΑ στο πλαίσιο της ανάθεσης ΥΓΟΣ του 2011 από τον Αύγουστο του 2011 έως τον Οκτώβριο του 2014**

(58) Σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 2 της περιφερειακής απόφασης του Αυγούστου του 2011, οι ακόλουθες δραστηριότητες που εκτελούνται από τον αερολιμένα συνιστούν ΥΓΟΣ:

α) η κατασκευή αερολιμενικών υποδομών και εξοπλισμού: διάδρομοι προσγείωσης/απογείωσης, τερματικοί σταθμοί, ράμπες, πύργοι ελέγχου της κυκλοφορίας ή εγκαταστάσεις που υποστηρίζουν άμεσα τις εν λόγω υποδομές: εγκαταστάσεις πυρόσβεσης, εξοπλισμός προστασίας και ασφάλειας·

β) η λειτουργία των υποδομών, του εξοπλισμού και των εγκαταστάσεων που τις υποστηρίζουν άμεσα, συμπεριλαμβανομένης της συντήρησης, της επισκευής, της αναβάθμισης ή της διαχείρισης των αερολιμενικών υποδομών·

γ) η παροχή βοηθητικών υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών, με εξαίρεση τις υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης·

δ) η παροχή υπηρεσιών ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας, υπηρεσιών πυρόσβεσης, υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης, ασφάλειας·

ε) η διασφάλιση, σύμφωνα με τον νόμο, της παρουσίας των χώρων και των υποδομών που απαιτούνται για τις δημόσιες αρχές που ασκούν συγκεκριμένες δραστηριότητες ελέγχου στον αερολιμένα·

([24]) Η συναλλαγματική ισοτιμία στην παρούσα απόφαση υπολογίζεται ως η ετήσια μέση επίσημη συναλλαγματική ισοτιμία EUR/RON σύμφωνα με τις προσφερόμενες τιμές της ΕΚΤ. Στο πλαίσιο αυτό, η συναλλαγματική ισοτιμία που εφαρμόζεται για το έτος 2011 είναι 4,2391.

στ) η εξυπηρέτηση πτήσεων με αεροσκάφη που απαλλάσσονται νόμιμα από την καταβολή αερολιμενικών τελών ([25]), συμπεριλαμβανομένης της διακίνησης των επιβατών των εν λόγω πτήσεων·

ζ) η αγορά και συντήρηση του αναγκαίου εξοπλισμού επίγειας εξυπηρέτησης για αεροσκάφη που απαλλάσσονται βάσει νόμου από την καταβολή των αερολιμενικών τελών· και

η) η προστασία των αερολιμενικών υποδομών.

(59) Σύμφωνα με τις ρουμανικές αρχές, οι δραστηριότητες που αναφέρονται στα στοιχεία δ) έως η) ανωτέρω δεν είναι οικονομικού χαρακτήρα και εμπίπτουν στο πεδίο των εξουσιών δημόσιας αρχής.

(60) Όσον αφορά τα στοιχεία στ) και ζ), οι ρουμανικές αρχές δηλώνουν ότι ορισμένες κατηγορίες αεροσκαφών απαλλάσσονται βάσει νόμου από όλους τους φόρους και τέλη αερολιμένων, συμπεριλαμβανομένων των τελών επίγειας εξυπηρέτησης, σε όλους τους ρουμανικούς αερολιμένες.

(61) Σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 3 της περιφερειακής απόφασης του Αυγούστου του 2011, δεν επιτρέπεται η στήριξη εμπορικών δραστηριοτήτων που δεν συνδέονται άμεσα με τις δραστηριότητες του αερολιμένα ([26]). Επιπλέον, το άρθρο 4 της περιφερειακής απόφασης του Αυγούστου του 2011 περιλαμβάνει μηχανισμό επανεξέτασης της αντιστάθμισης για την εκπλήρωση των ΥΠΔΥ και για την αποφυγή της υπεραντιστάθμισης. Για τον υπολογισμό της αντιστάθμισης λαμβάνονται υπόψη όλες οι δαπάνες που πραγματοποιούνται κατά την εκτέλεση των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με την ΥΓΟΣ, καθώς και αντίστοιχο μερίδιο των κοινών δαπανών. Τα έσοδα που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη για τον καθορισμό της αντιστάθμισης περιλαμβάνουν όλα τα έσοδα από τις δραστηριότητες που καλύπτονται από την ΥΓΟΣ και τυχόν κέρδη από άλλες δραστηριότητες πλην εκείνων που σχετίζονται με την ΥΓΟΣ.

(62) Οι ρουμανικές αρχές τόνισαν ότι ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα όφειλε να τηρεί χωριστούς λογαριασμούς για τις δραστηριότητες που άπτονται της ΥΓΟΣ και για τις εμπορικές δραστηριότητες, καθώς και να επιστρέφει τυχόν ποσά υπεραντιστάθμισης που διαπιστώνονται από οποιονδήποτε φορέα ελέγχου, συμπεριλαμβανομένης της εξειδικευμένης υπηρεσίας της δημόσιας αρχής της χώρας. Ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα επιβεβαιώνει ότι οι οικονομικές καταστάσεις του 2011 και οι επόμενες οικονομικές καταστάσεις καταρτίστηκαν σύμφωνα με τις αρχές του διαχωρισμού των δαπανών και των εσόδων που σχετίζονται με την ΥΓΟΣ από εκείνα που σχετίζονται με εμπορικές δραστηριότητες.

(63) Επιπλέον, σύμφωνα με την απόφαση αριθ. 158/2012 του νομαρχιακού συμβουλίου για την έγκριση του προϋπολογισμού των εσόδων και των δαπανών του φορέα διαχείρισης του αερολιμένα, ανατέθηκε στο νομαρχιακό συμβούλιο του Mureș η διενέργεια ελέγχων και η έγκριση των οικονομικών καταστάσεων που υποβάλλει ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα, προκειμένου να αποφεύγεται η υπεραντιστάθμιση και να επαληθεύεται ότι ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα έχει εκπληρώσει τις ΥΠΔΥ του. Βάσει των πορισμάτων που προκύπτουν από τους εν λόγω ελέγχους, το νομαρχιακό συμβούλιο του Mureș ζητεί από τον φορέα διαχείρισης αερολιμένα να επιστρέψει τυχόν υπεραντιστάθμιση ή, εάν είναι αναγκαίο, να προτείνει επανεξέταση των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με την ΥΓΟΣ.

(64) Σύμφωνα με τις ετήσιες οικονομικές καταστάσεις που καταρτίστηκαν από τον ΤΜΑ και επαληθεύτηκαν από τις ρουμανικές αρχές, το αποτέλεσμα εκμετάλλευσης του ΤΜΑ για την περίοδο κατά την οποία ίσχυε η ανάθεση ΥΓΟΣ του 2011 παρουσιάζεται κατωτέρω στον Πίνακας 4. Όπως φαίνεται στον κατωτέρω πίνακα, παρότι κατά το πρώτο έτος η αντιστάθμιση ήταν θετική, δεν αντισταθμίζει το επίπεδο των συνολικών ζημιών για τα έτη κατά τα οποία ίσχυε η ΥΓΟΣ.

([25]) Σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 2 του ρουμανικού αεροπορικού κώδικα, στους αερολιμένες που είναι ανοικτοί στην εμπορική κυκλοφορία, οι ακόλουθοι τύποι αεροσκαφών απαλλάσσονται από την καταβολή του τέλους επιβατών, του τέλους προσγείωσης, του τέλους στάθμευσης και φωτισμού, καθώς και του τέλους αεροναυτιλιακών υπηρεσιών: α) ρουμανικά στρατιωτικά αεροσκάφη· β) αλλοδαπά στρατιωτικά αεροσκάφη, δυνάμει διμερών συμφωνιών που συνάπτονται κατόπιν αιτήματος του Υπουργείου Άμυνας· γ) αεροσκάφη που μεταφέρουν εκπροσώπους του κράτους υπό την επίσημη ιδιότητά τους· δ) αεροσκάφη που εκτελούν πτήσεις προς το συμφέρον των Ηνωμένων Εθνών, του Ερυθρού Σταυρού ή της Ερυθράς Ημισελήνου· ε) αεροσκάφη που εκτελούν αποστολές έρευνας και διάσωσης· στ) αεροσκάφη που εκτελούν αποστολές ανθρωπιστικής βοήθειας και αρωγής· ζ) αεροσκάφη που πρέπει να προσγειωθούν λόγω τεχνικών δυσκολιών, μετεωρολογικών συνθηκών ή άλλων καταστάσεων έκτακτης ανάγκης· η) αεροσκάφη που προσγειώνονται κατ' εντολή του Υπουργείου Μεταφορών και/ή του Υπουργείου Άμυνας· θ) άλλοι τύποι αεροσκαφών που ορίζονται από τον νόμο. Σύμφωνα με το άρθρο 31 παράγραφος 4, οι απαλλαγές που προβλέπονται στα στοιχεία α) έως γ) εφαρμόζονται μόνο σε αερολιμένες στους οποίους το ρουμανικό κράτος είναι ο πλειοψηφικός μέτοχος.

([26]) Μολονότι η ανάθεση ΥΓΟΣ του 2011 επέτρεπε επίσης τη χορήγηση επενδυτικής ενίσχυσης, το πεδίο εφαρμογής της παρούσας απόφασης περιορίζεται στην αξιολόγηση της ενίσχυσης λειτουργίας έως τα ποσά που παρατίθενται στον πίνακα 4.

Πίνακας 4

Αποτέλεσμα εκμετάλλευσης του ΤΜΑ και δημόσια χρηματοδότηση κατά τη διάρκεια της ανάθεσης ΥΓΟΣ του 2011 (RON)

Περίοδος	2011	2012	2013	Ιανουάριος–Οκτώβριος 2014	Σύνολο
Λειτουργικές δαπάνες	7 924 410	10 517 504	11 605 800	9 115 644	39 163 358
Έσοδα εκμετάλλευσης	3 064 460	5 012 189	5 939 214	5 030 556	19 046 419
Αποτέλεσμα εκμετάλλευσης/ Ζημία	(4 859 950)	(5 505 315)	(5 666 586)	(4 085 088)	(20 116 939)
Ποσό αντιστάθμισης	4 951 625	5 367 648	5 606 274	3 592 570	19 518 117
Έλλειμμα χρηματοδότησης που δεν καλύφθηκε από την αντιστάθμιση	91 675	(137 667)	(60 312)	(492 518)	(598 822)
Έλλειμμα χρηματοδότησης που δεν καλύφθηκε από την αντιστάθμιση (EUR)	21 626	(30 871)	(13 648)	(110 977)	(134 699)

(65) Συνολικά, ο ΤΜΑ έλαβε 19 518 117 RON (4 449 930 EUR) ([27]) στο διάστημα από το 2011 έως τον Οκτώβριο του 2014 από το μέτρο 3.

4.4. Μέτρο 4 — Χρηματοδότηση του ΤΜΑ στο πλαίσιο της ανάθεσης ΥΓΟΣ του 2014 από τις 30 Οκτωβρίου 2014 έως τις 9 Μαΐου 2019

(66) Σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 2 της περιφερειακής απόφασης του Οκτωβρίου του 2014, οι ακόλουθες δραστηριότητες συνιστούν ΥΓΟΣ στον ΤΜΑ:

α) η διοίκηση, η συνήθης συντήρηση, η επισκευή, ο εκσυγχρονισμός, η επέκταση και η κατασκευή περιοχών κίνησης αεροσκαφών (διάδρομος προσγείωσης/απογείωσης, χώροι στάθμευσης αεροσκαφών, πλατφόρμες), πύργος ελέγχου, τερματικοί σταθμοί, ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις, υπό τη διαχείριση της κυβέρνησης, καθώς και ο συναφής εξοπλισμός: συστήματα και εξοπλισμός ασφάλειας και προστασίας, ηλεκτρικά συστήματα, φωτισμός διαδρόμου προσγείωσης/απογείωσης, δίκτυα κοινής ωφελείας, πυροσβεστικά συστήματα, σύστημα ελέγχου και παρακολούθησης·

β) η οργάνωση, ο εξοπλισμός, η συντήρηση και η λειτουργία των ροών επιβατών στους τερματικούς σταθμούς του αερολιμένα, η παροχή υπηρεσιών ασφάλειας και προστασίας·

γ) οι υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης σε κρατικά αεροσκάφη, συμπεριλαμβανομένης της προμήθειας σχετικού εξοπλισμού ([28])·

δ) η προστασία των αερολιμενικών υποδομών·

ε) οι επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης στις εγκαταστάσεις του αερολιμένα·

στ) οι εγκαταστάσεις φύλαξης και ασφάλειας για καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, η πρόληψη και ο έλεγχος πυρκαγιών·

ζ) η παροχή των χώρων, των εγκαταστάσεων και των υποδομών που απαιτούνται από την τελωνειακή διοίκηση, τη συνοριακή αστυνομία, την αστυνομία αεροπορικών μεταφορών, το Υπουργείο Εσωτερικών και τη ρουμανική υπηρεσία πληροφοριών για την εκτέλεση των ειδικών δραστηριοτήτων τους· και

η) δωρεάν λειτουργία για κρατικές πτήσεις, στρατιωτικές πτήσεις στο πλαίσιο ορισμένων υπουργείων και κυβερνητικών υπηρεσιών, πτήσεις έκτακτης ανάγκης και άλλες καταστάσεις που ρυθμίζονται από τον νόμο.

([27]) Η συναλλαγματική ισοτιμία στην παρούσα απόφαση υπολογίζεται ως η ετήσια μέση επίσημη συναλλαγματική ισοτιμία EUR/RON σύμφωνα με τις προσφερόμενες τιμές της ΕΚΤ. Στο πλαίσιο αυτό, οι συναλλαγματικές ισοτιμίες που εφαρμόζονται είναι οι ακόλουθες: 4,24 (2011), 4,46 (2012), 4,42 (2013) και 4,44 (2014).

([28]) Όσον αφορά την επίγεια εξυπηρέτηση, η Ρουμανία υποστήριξε ότι δεν υπάρχει νομική διάταξη που να απαγορεύει ρητά την ένταξη της επίγειας εξυπηρέτησης στην κατηγορία των υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος. Η δραστηριότητα επίγειας εξυπηρέτησης αποτελεί επικουρική αερολιμενική υπηρεσία για τις αεροπορικές μεταφορές και, ελλείψει αυτής της υπηρεσίας, ο αερολιμένας Târgu Mureș δεν θα ήταν σε θέση να εκπληρώσει τις ΥΠΔΥ που του έχουν ανατεθεί από το νομαρχιακό συμβούλιο του Mureș.

(67) Σύμφωνα με τις ρουμανικές αρχές, η ΥΓΟΣ του 2014 καταρτίστηκε σύμφωνα με την ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις κρατικές ενισχύσεις στην αντιστάθμιση για παροχή δημόσιας υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος ([29]) και το πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας (στο εξής: πλαίσιο του 2012 για τις ΥΓΟΣ) ([30]), λαμβανομένων επίσης υπόψη των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις κρατικές ενισχύσεις σε αερολιμένες και αεροπορικές εταιρείες (στο εξής: κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές) ([31]). Η περιφερειακή απόφαση του Οκτωβρίου του 2014 προβλέπει επιχορηγήσεις τόσο για επενδυτικές όσο και για λειτουργικές δαπάνες, ως αντιστάθμιση για την εκτέλεση της ΥΓΟΣ.

α) Σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 της περιφερειακής απόφασης του Οκτωβρίου του 2014, οι επενδυτικές δαπάνες που σχετίζονται με την ΥΓΟΣ αντισταθμίζονται βάσει του ελλείμματος χρηματοδότησης σύμφωνα με το επιχειρηματικό σχέδιο του φορέα διαχείρισης του αερολιμένα, με ένταση ενίσχυσης έως 75 % των επιλέξιμων δαπανών.

β) Σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 4 της περιφερειακής απόφασης του Οκτωβρίου του 2014, η δημόσια χρηματοδότηση των λειτουργικών δαπανών καθορίζεται ετησίως με βάση το έλλειμμα χρηματοδότησης λειτουργίας των δραστηριοτήτων ΥΓΟΣ βάσει του επιχειρηματικού σχεδίου του φορέα διαχείρισης του αερολιμένα. Σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 5, η αντιστάθμιση των λειτουργικών δαπανών κατά την πρώτη πενταετία δεν μπορεί να υπερβαίνει το 80 % του ελλείμματος εκμετάλλευσης κατά τα πέντε προηγούμενα έτη και το 50 % του εν λόγω ελλείμματος εκμετάλλευσης για τα επόμενα πέντε έτη.

γ) Σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 7 της περιφερειακής απόφασης του Οκτωβρίου του 2014, το ποσό της αντιστάθμισης (τόσο για λειτουργικές όσο και για επενδυτικές δαπάνες) δεν μπορεί να υπερβαίνει το μέτρο του αναγκαίου για την κάλυψη των δαπανών που πραγματοποιούνται για την εκπλήρωση των ΥΠΔΥ. Σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 9, οι δαπάνες που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη είναι μόνον εκείνες που σχετίζονται με την ΥΓΟΣ και μια αναλογική συνεισφορά επί των κοινών δαπανών. Με τη σειρά τους, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 10, τα έσοδα που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη για την αντιστάθμιση περιλαμβάνουν όλα τα έσοδα που σχετίζονται με την ΥΓΟΣ, αλλά και τυχόν κέρδη από άλλες μη συναφείς δραστηριότητες του αερολιμένα. Τέλος, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 11, η αντιστάθμιση δεν υπερβαίνει τη διαφορά μεταξύ των προαναφερόμενων δαπανών και εσόδων, προκειμένου να αποφεύγεται ενδεχόμενη υπεραντιστάθμιση.

(68) Σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφοι 2 και 3, η ΥΓΟΣ του 2014 αρχικά θα κάλυπτε δεκαετή περίοδο, δηλαδή έως τις 4 Απριλίου 2024, προκειμένου να συμπέσει με τη λεγόμενη «μεταβατική περίοδο» για τις ενισχύσεις λειτουργίας βάσει των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές και προέβλεπε πιθανή επανεξέταση με βάση τα ακόλουθα σενάρια: i) μετά την παρέλευση τεσσάρων ετών από την αρχική ανάθεση, ii) εάν η κίνηση του αερολιμένα υπερβεί τους 700 000 επιβάτες ετησίως· ή iii) όποτε απαιτείται από τη σχετική νομοθεσία. Ωστόσο, όπως αναφέρθηκε, η περιφερειακή απόφαση του Οκτωβρίου του 2014 παρέμεινε σε ισχύ μόνον έως τις 9 Μαΐου 2019.

(69) Οι ρουμανικές αρχές παρείχαν πληροφορίες σχετικά με το επιχειρηματικό σχέδιο για τον ΤΜΑ το οποίο καλύπτει την περίοδο 2014-2024 (στο εξής: επιχειρηματικό σχέδιο).

Πίνακας 5

Αναμενόμενοι εκ των προτέρων οικονομικοί δείκτες που προβλέπονται στο επιχειρηματικό σχέδιο (RON)

	Νοέμβριος-Δεκέμβριος 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Αναμενόμενα έσοδα με βάση τις πληροφορίες που ήταν διαθέσιμες πριν από τις 30 Οκτωβρίου 2014	846 516	4 846 379	6 332 114	7 573 193	8 245 434	9 082 977	9 521 429	9 829 847	10 437 231	11 075 896	12 025 874
Αναμενόμενες δαπάνες με βάση τις πληροφορίες που ήταν διαθέσιμες πριν από τις 30 Οκτωβρίου 2014	3 277 736	10 545 013	10 144 747	10 400 653	10 549 657	10 688 923	10 761 272	10 786 230	10 871 790	11 060 259	11 255 273

([29]) Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις κρατικές ενισχύσεις στην αντιστάθμιση για παροχή δημόσιας υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος (ΕΕ C 8 της 11.1.2012, σ. 4).

([30]) Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με το πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας (ΕΕ C 8 της 11.1.2012, σ. 15).

([31]) Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις σε αερολιμένες και αεροπορικές εταιρείες (ΕΕ C 99 της 4.4.2014, σ. 3).

	Νοέμβριος-Δεκέμβριος 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Αναμενόμενο έλλειμμα χρηματοδότησης λειτουργίας με βάση τις πληροφορίες που ήταν διαθέσιμες πριν από τις 30 Οκτωβρίου 2014	(2 431 220)	(5 698 634)	(3 812 633)	(2 827 460)	(2 304 223)	(1 605 946)	(1 239 843)	(956 383)	(434 559)	15 637	770 601
Εκτιμώμενη αντιστάθμιση	2 431 220	5 698 634	3 812 633	2 827 460	2 304 223	1 605 946	1 239 843	956 383	434 559	0	0
Εκτιμώμενη αντιστάθμιση (EUR)	547 818	1 281 859	849 025	618 862	495 105	338 450	256 266	194 335	88 120	0	0

(70) Τα ποσά που πράγματι χορηγήθηκαν από τις ρουμανικές αρχές στο πλαίσιο της ανάθεσης του 2014 παρουσιάζονται στον κατωτέρω πίνακα.

Πίνακας 6

Χρηματοδότηση στο πλαίσιο της ανάθεσης ΥΓΟΣ του 2014

Αντιστάθμιση	Νοέμβριος – Δεκέμβριος 2014	2015	2016	2017	2018	Ιανουάριος-Απρίλιος 2019	Σύνολο
RON	2 550 353	5 448 221	3 619 000	5 038 198	4 687 908	375 981	21 719 661
EUR	574 662	1 225 531	805 905	1 102 740	1 007 286	79 237	4 795 362

(71) Συνολικά, ο ΤΜΑ έλαβε 21 719 661 RON (4 795 362 EUR) ([32]) από το μέτρο 4 στο διάστημα από τον Νοέμβριο του 2014 έως τον Απρίλιο του 2019.

(72) Οι ρουμανικές αρχές εξήγησαν ότι ο κύριος λόγος για τον οποίο η πραγματική αντιστάθμιση ήταν υψηλότερη από την εκ των προτέρων εκτιμηθείσα αντιστάθμιση κατά την περίοδο 2017-2018 οφειλόταν στους περιορισμούς πτήσεων και στην πλήρη αναστολή των πτήσεων κατά την περίοδο από τον Νοέμβριο του 2016 έως τον Ιούνιο του 2018, οπότε ο διάδρομος προσγείωσης/απογείωσης ήταν σε κατάσταση τεχνικής μη συμμόρφωσης, μετά την οποία ακολούθησε η ανακατασκευή του. Στις 25 Ιουνίου 2018 η επιχειρησιακή δραστηριότητα του αερολιμένα ξεκίνησε εκ νέου έπειτα από περίοδο περιορισμένων πτητικών λειτουργιών διάρκειας 12 μηνών (17 Νοεμβρίου 2016 — 4 Οκτωβρίου 2017) και περίοδο αναστολής πτήσεων διάρκειας 8 μηνών (4 Οκτωβρίου 2017 — 25 Ιουνίου 2018).

4.5. **Μέτρο 5 — Αερολιμενικά τέλη για τις αεροπορικές εταιρείες που δραστηριοποιούνταν στον ΤΜΑ από τις 21 Μαρτίου 2013 έως τις 16 Φεβρουαρίου 2019**

(73) Οι ρουμανικές αρχές αναφέρουν ότι:

α) Με την κυβερνητική απόφαση αριθ. 455 της 4ης Μαΐου 2011, το ρουμανικό κράτος θέσπισε τις κοινές αρχές για την είσπραξη αερολιμενικών τελών στους αερολιμένες της Ρουμανίας. Σύμφωνα με την εν λόγω νομοθετική πράξη, τα αερολιμενικά τέλη εφαρμόζονται χωρίς διακρίσεις σε όλους τους χρήστες των αερολιμένων. Επιπλέον, οι φορείς διαχείρισης αερολιμένων έχουν το δικαίωμα να προσαρμόζουν τα αερολιμενικά τέλη σε ορισμένες πτυχές δημόσιου και γενικού συμφέροντος, συμπεριλαμβανομένων των περιβαλλοντικών ζητημάτων, επί τη βάσει συναφών, αντικειμενικών και διαφανών κριτηρίων ([33]). Τέλος, με την κυβερνητική απόφαση διορίστηκε η Regia Autonomă «Autoritatea Aeronautică Civilă Română» (δηλαδή η ρουμανική αρχή πολιτικής αεροπορίας) ως ανεξάρτητη εποπτική αρχή, αρμόδια για την εποπτεία της εφαρμογής των διατάξεων της κυβερνητικής απόφασης αριθ. 455 ([34]).

([32]) Η συναλλαγματική ισοτιμία στην παρούσα απόφαση υπολογίζεται ως η ετήσια μέση επίσημη συναλλαγματική ισοτιμία EUR/RON σύμφωνα με τις προσφερόμενες τιμές της ΕΚΤ. Στο πλαίσιο αυτό, οι συναλλαγματικές ισοτιμίες που εφαρμόζονται είναι οι ακόλουθες: 4,44 (2014), 4,46 (2015), 4,49 (2016), 4,57 (2017), 4,65 (2018), 4,75 (2019), 4,84 (2020), 4,92 (2021) και 4,93 (2022).

([33]) Άρθρο 5 της κυβερνητικής απόφασης αριθ. 455 της 4ης Μαΐου 2011.

([34]) Άρθρο 14 της κυβερνητικής απόφασης αριθ. 455 της 4ης Μαΐου 2011.

β) Το διάταγμα αριθ. 744/2011 του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών της Ρουμανίας, της 23ης Σεπτεμβρίου 2011 (στο εξής: διάταγμα του Υπουργείου Μεταφορών του 2011), εφαρμόζεται στα ακόλουθα αερολιμενικά τέλη: i) τέλος προσγείωσης ([35])· ii) τέλος φωτισμού ([36]), iii) τέλος στάθμευσης ([37]), iv) τέλος εξυπηρέτησης επιβατών ([38]), v) τέλος ανάπτυξης ([39]), vi) τέλος διέλευσης ([40]) και vii) τέλος μετεπιβίβασης ([41]). Το διάταγμα διευκρινίζει ότι η απόφαση για την εφαρμογή οποιουδήποτε από τα προαναφερθέντα αερολιμενικά τέλη ανήκει στον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα ([42]). Τέλος, το διάταγμα ορίζει ότι ένας φορέας διαχείρισης αερολιμένα μπορεί να επιβάλλει αερολιμενικά τέλη υπό ορισμένες ειδικές προϋποθέσεις ([43]) και ότι τα τέλη αυτά θα πρέπει να εφαρμόζονται χωρίς διακρίσεις και χωρίς στρεβλώσεις του ανταγωνισμού μεταξύ των χρηστών.

γ) Το διάταγμα του Υπουργείου Μεταφορών του 2011 εφαρμόστηκε για τον ΤΜΑ με την απόφαση αριθ. 25/2012 του νομαρχιακού συμβουλίου του Mureș της 29ης Φεβρουαρίου 2012 (στο εξής: περιφερειακή απόφαση του Φεβρουαρίου του 2012). Σύμφωνα με την εν λόγω απόφαση, τα αερολιμενικά τέλη εφαρμόζονται με διαφάνεια και χωρίς διακρίσεις σε όλους τους χρήστες των αερολιμενικών υποδομών και εγκρίνονται από το νομαρχιακό συμβούλιο του Mureș ([44]).

δ) Το ύψος των αερολιμενικών τελών καθορίστηκε με την απόφαση αριθ. 83/2012 του νομαρχιακού συμβουλίου του Mureș, της 6ης Ιουλίου 2012 (στο εξής: περιφερειακή απόφαση του Ιουλίου του 2012), με την οποία εγκρίθηκε η απόφαση αριθ. 7/26 Ιουνίου 2012 του διοικητικού συμβουλίου του ΤΜΑ. Αυτή εφαρμοζόταν μόνο στις αεροπορικές εταιρείες που δραστηριοποιούνταν στον ΤΜΑ. Η απόφαση αυτή αντικατέστησε την προηγούμενη απόφαση αριθ. 26/2011 του νομαρχιακού συμβουλίου του Mureș της 24ης Μαρτίου (στο εξής: περιφερειακή απόφαση του Μαρτίου του 2011).

([35]) Το παράρτημα 1 του διατάγματος του Υπουργείου Μεταφορών του 2011 καθορίζει τους ακόλουθους όρους για το τέλος προσγείωσης:
α) Το τέλος υπολογίζεται με βάση το μέγιστο πιστοποιημένο βάρος απογείωσης του αεροσκάφους.
β) Κλάσματα μικρότερα του τόνου και κάτω των 500 kg δεν λαμβάνονται υπόψη, ενώ εκείνα που υπερβαίνουν τα 500 kg θεωρούνται ένας τόνος· τα αεροσκάφη με μέγιστη μάζα απογείωσης κάτω των 500 kg χρεώνονται για έναν τόνο.
γ) Το τέλος επιβάλλεται για μία προσγείωση και μία απογείωση και παρέχει στον κάτοχο το δικαίωμα:
— χρήσης των αερολιμενικών εγκαταστάσεων και μονάδων, πλην του φωτισμού·
— χρήσης περιοχών και εγκαταστάσεων τερματικών σταθμών, πλην εκείνων που χρεώνονται χωριστά·
— στάθμευσης αεροσκαφών, όχι όμως για περισσότερες από δύο ώρες μετά την προσγείωση.
δ) Το τέλος περιλαμβάνει επίσης, κατά περίπτωση, τις δαπάνες του αερολιμένα για επενδύσεις κεφαλαίου και εργασίες συντήρησης που σχετίζονται με τις επιφάνειες κίνησης αεροσκαφών.
ε) Προκειμένου να ενθαρρυνθεί η αύξηση της συχνότητας των πτητικών λειτουργιών, ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα μπορεί να εφαρμόζει εκπτώσεις έως 50 % επί του τέλους προσγείωσης, ανάλογα με τον αριθμό των κινήσεων, με κλιμάκωση της αύξησης ανά 5 %.

([36]) Το παράρτημα 1 του διατάγματος του Υπουργείου Μεταφορών του 2011 καθορίζει τους ακόλουθους όρους για το τέλος φωτισμού:
α) Το τέλος υπολογίζεται με βάση το μέγιστο πιστοποιημένο βάρος απογείωσης του αεροσκάφους.
β) Κλάσματα μικρότερα του ενός τόνου και κάτω των 500 kg δεν λαμβάνονται υπόψη, ενώ εκείνα που υπερβαίνουν τα 500 kg θεωρούνται ένας τόνος· τα αεροσκάφη με μέγιστη μάζα απογείωσης κάτω των 500 kg χρεώνονται για έναν τόνο.
γ) Το τέλος επιβάλλεται για κάθε προσγείωση και για κάθε απογείωση με χρήση της εγκατάστασης φωτισμού και/ή των διατάξεων φωτισμού του αερολιμένα.

([37]) Το παράρτημα 1 του διατάγματος του Υπουργείου Μεταφορών του 2011 καθορίζει τους ακόλουθους όρους για το τέλος στάθμευσης:
α) Το τέλος υπολογίζεται με βάση το μέγιστο πιστοποιημένο βάρος απογείωσης του αεροσκάφους και το διάστημα παραμονής στη θέση στάθμευσης.
β) Κλάσματα μικρότερα του ενός τόνου και κάτω των 500 kg δεν λαμβάνονται υπόψη, ενώ εκείνα που υπερβαίνουν τα 500 kg θεωρούνται ένας τόνος· τα αεροσκάφη με μέγιστη μάζα απογείωσης κάτω των 500 kg θα χρεώνονται για έναν τόνο.

([38]) Το παράρτημα 1 του διατάγματος του Υπουργείου Μεταφορών του 2011 καθορίζει τους ακόλουθους όρους για το τέλος εξυπηρέτησης επιβατών:
α) Το τέλος επιβάλλεται για κάθε επιβάτη που επιβιβάζεται στον αερολιμένα και αναχωρεί από τον εν λόγω αερολιμένα.
β) Το τέλος δεν ισχύει για τους διερχόμενους επιβάτες, τους μετεπιβιβαζόμενους επιβάτες και τα παιδιά ηλικίας κάτω των 2 ετών.

([39]) Το παράρτημα 1 του διατάγματος του Υπουργείου Μεταφορών του 2011 καθορίζει τους ακόλουθους όρους για το τέλος ανάπτυξης:
α) Το τέλος επιβάλλεται για κάθε επιβάτη που επιβιβάζεται στον αερολιμένα και αναχωρεί από τον αερολιμένα, και δημοσιεύεται μαζί με την περίοδο εφαρμογής.
β) Το τέλος επιβάλλεται καθ' όλη τη διάρκεια των επενδυτικών στόχων για τους οποίους εφαρμόζεται.
γ) Το τέλος καθορίζεται με διαφανή τρόπο, με ενημέρωση των χρηστών του αερολιμένα για τους επενδυτικούς στόχους που πρόκειται να χρηματοδοτηθούν από το τέλος καθώς και για τη διάρκεια του τέλους.

([40]) Το παράρτημα 1 του διατάγματος του Υπουργείου Μεταφορών του 2011 καθορίζει τους ακόλουθους όρους για το τέλος διαμετακόμισης:
α) Το τέλος επιβάλλεται για κάθε επιβάτη που επιβιβάζεται στον αερολιμένα και μετεπιβιβάζεται στον εν λόγω αερολιμένα.
β) Το τέλος δεν ισχύει για παιδιά ηλικίας κάτω των 2 ετών.
γ) Το τέλος περιλαμβάνει επίσης, κατά περίπτωση, τις δαπάνες του αερολιμένα για επενδυτικούς σκοπούς που σχετίζονται με δραστηριότητες μετεπιβίβασης, καθώς και τις δαπάνες ασφάλειας του αερολιμένα που σχετίζονται με τους μετεπιβιβαζόμενους επιβάτες.

([41]) Το παράρτημα 1 του διατάγματος του Υπουργείου Μεταφορών του 2011 καθορίζει τους ακόλουθους όρους για το τέλος μεταφοράς:
α) Το τέλος επιβάλλεται για κάθε επιβάτη που επιβιβάζεται στον αερολιμένα και μετεπιβιβάζεται στον εν λόγω αερολιμένα.
β) Το τέλος δεν ισχύει για παιδιά ηλικίας κάτω των 2 ετών.
γ) Το τέλος περιλαμβάνει επίσης, κατά περίπτωση, τις δαπάνες του αερολιμένα για επενδυτικούς σκοπούς που σχετίζονται με δραστηριότητες μετεπιβίβασης, με την επιφύλαξη των απαιτήσεων που καθορίζονται στο σημείο 5 στοιχεία β) και γ), καθώς και τις δαπάνες ασφάλειας του αερολιμένα που σχετίζονται με μετεπιβιβαζόμενους επιβάτες.

([42]) Άρθρο 1 παράγραφος 3 του διατάγματος του Υπουργείου Μεταφορών του 2011.
([43]) Άρθρο 4 παράγραφος 1 και παράρτημα 1 του διατάγματος του Υπουργείου Μεταφορών του 2011.
([44]) Άρθρο 10 παράγραφος 8 της περιφερειακής απόφασης του Φεβρουαρίου του 2012.

ε) Η περιφερειακή απόφαση του Ιουλίου του 2012 υποβλήθηκε για έλεγχο νομιμότητας στο Υπουργείο Εσωτερικών, όπως απαιτείται από τον νόμο. Το υπουργείο δεν προέβαλε κανένα ζήτημα παρανομίας. Τα αερολιμενικά τέλη της περιφερειακής απόφασης του Ιουλίου του 2012 δημοσιεύθηκαν στο εγχειρίδιο αεροναυτικών πληροφοριών της Ρουμανίας (στο εξής: ΕΑΠ) στις 20 Σεπτεμβρίου 2012. Τέθηκαν σε ισχύ 6 μήνες μετά τη δημοσίευση, δηλαδή στις 21 Μαρτίου 2013, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.

(74) Σύμφωνα με την περιφερειακή απόφαση του Ιουλίου του 2012, το ύψος των αερολιμενικών τελών ήταν αυτό που παρουσιάζεται στον Πίνακας 7.

Πίνακας 7

Αερολιμενικά τέλη στον ΤΜΑ βάσει της περιφερειακής απόφασης του Ιουλίου του 2012

Τέλος	Κόστος (EUR)
Προσγείωση	1,25/τόνο
Φωτισμός διαδρόμου προσγείωσης/απογείωσης	0,40/τόνο
Στάθμευση	0,15/τόνο/ώρα
Τέλος εξυπηρέτησης επιβατών	1,00/επιβάτη

(75) Οι ρουμανικές αρχές δήλωσαν ότι ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα δεν λάμβανε ολόκληρο το τέλος εξυπηρέτησης επιβατών ύψους 1 EUR ανά επιβάτη. Από το ποσό αυτό, 0,275 EUR ανά επιβάτη μεταβιβάζονταν στο κέντρο ερευνών και αναλύσεων για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας και 0,05 EUR ανά επιβιβασθέντα επιβάτη μεταβιβάζονταν στη ρουμανική αρχή πολιτικής αεροπορίας (δηλαδή συνολικά 0,325 EUR ανά επιβιβασθέντα επιβάτη μεταβιβάζονταν από τον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα στους εν λόγω οργανισμούς).

(76) Σύμφωνα με την περιφερειακή απόφαση του Ιουλίου του 2012, στο τέλος προσγείωσης του Πίνακας 7 μπορεί να εφαρμοστεί έκπτωση εάν η αεροπορική εταιρεία πραγματοποιεί περισσότερες από τρεις προσγειώσεις μηνιαίως στον αερολιμένα. Οι εκπτώσεις προσφέρονταν ανεξάρτητα από τον τύπο του αεροσκάφους σύμφωνα με την ακόλουθη κλίμακα:

Πίνακας 8

Εκπτώσεις επί του τέλους προσγείωσης στον ΤΜΑ βάσει της περιφερειακής απόφασης του Ιουλίου του 2012

Αριθμός προσγειώσεων/μήνα	Έκπτωση
3–5	5 %
6–10	10 %
11–15	15 %
16–20	20 %
21–25	25 %
26–30	30 %
31–35	35 %
36–40	40 %
41–45	45 %
Πάνω από 46	50 %

(77) Η Ρουμανία υπέβαλε έγγραφο οικονομικών προβλέψεων στο οποίο περιγράφονται λεπτομερώς τα έσοδα από τα αερολιμενικά τέλη για την περίοδο 2011-2015, με βάση τα εκ των υστέρων πραγματικά στοιχεία για το 2011 και τις εκ των προτέρων προβλέψεις για την περίοδο 2012-2015 ([45]). Οι προβλέψεις αυτές πραγματοποιήθηκαν πριν από την έκδοση της περιφερειακής απόφασης του Ιουλίου του 2012. Κατά τον χρόνο σύνταξης των οικονομικών προβλέψεων, ο κύριος διεθνής αερομεταφορέας τακτικών γραμμών ήταν η Wizz Air, η οποία εκτελούσε πτήσεις με αεροσκάφη Airbus 320 προς οκτώ προορισμούς: Μαδρίτη, Βαρκελώνη, Μιλάνο (Μπέργκαμο), Ρώμη, Παρίσι, Βουδαπέστη, Ντόρτμουντ και Λονδίνο. Η TAROM εκτελούσε τακτικές πτήσεις προς το Βουκουρέστι.

(78) Το σχέδιο διαχείρισης που περιλαμβάνεται στο έγγραφο οικονομικών προβλέψεων προέβλεπε αύξηση του αριθμού των πτητικών λειτουργιών από τη Wizz Air, με την προσθήκη του Μονάχου, της Φρανκφούρτης και της Μπολόνια (Forli) στα δρομολόγια και την καθιέρωση τεσσάρων προορισμών της Ryanair. Επιπλέον, μια άλλη αεροπορική εταιρεία, η Air Patriot, ανακοίνωσε την πρόθεσή της να ξεκινήσει πτήσεις από τον ΤΜΑ προς το Βουκουρέστι, τη Βιέννη και την Κωνσταντινούπολη από τον Ιανουάριο του 2013 ([46]).

Πίνακας 9

Μέσα αναμενόμενα έσοδα βάσει της περιφερειακής απόφασης του Ιουλίου του 2012 ([47])

Έτος	Πτήσεις της Wizz Air	Πτήσεις άλλων εταιρειών	Σύνολο Έσοδα της Wizz Air (EUR)	Σύνολο Έσοδα άλλων εταιρειών (EUR)	Σύνολο Έσοδα Wizz Air (RON)	Συνολικά έσοδα άλλων εταιρειών (RON)
2011	884	130	419 356	61 880	1 811 492,11	358 555,46
2012	936	250	445 536	130 000	1 966 595,90	573 820,00
2013	1 001	350	476 476	182 000	2 102 212,11	808 298,40
2014	1 334	555	634 984	316 350	2 870 127,68	1 429 902,00
2015	1 666	700	999 600	490 000	4 558 176,00	2 234 400,00

5. ΛΟΓΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΣΗΜΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

(79) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας του 2011, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες σχετικά με το αν το μέτρο 1 (αιτιολογικές σκέψεις 45 έως 50 ανωτέρω) θα μπορούσε να θεωρηθεί συμβατό με την εσωτερική αγορά.

(80) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας του 2015, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες σχετικά με το αν τα μέτρα 2 έως 5 (αιτιολογικές σκέψεις 54 έως 78 ανωτέρω) θα μπορούσαν να θεωρηθούν συμβατά με την εσωτερική αγορά.

5.1. **Μέτρο 1 — Χρηματοδότηση του ΤΜΑ κατά την περίοδο 2007-2009**

(81) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας του 2011 διατυπώθηκαν αμφιβολίες σχετικά με τον χαρακτηρισμό της οικονομικής δραστηριότητας των ρουμανικών περιφερειακών αερολιμένων, συμπεριλαμβανομένου του ΤΜΑ, ως ΥΓΟΣ κατά την περίοδο 2007-2009.

(82) Η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες σχετικά με το αν πληρούνταν τα κριτήρια συμβατότητας της απόφασης ΥΓΟΣ του 2005. Ειδικότερα, η Επιτροπή εξέφρασε την ανησυχία της για πιθανό πρόδηλο σφάλμα στον ορισμό της ΥΓΟΣ, καθώς δεν ήταν σαφές ότι χωρίς τους συγκεκριμένους αερολιμένες, οι οικείες περιοχές δεν θα ήταν επαρκώς συνδεδεμένες με την υπόλοιπη χώρα και την ΕΕ εάν αυτό εξαρτιόταν μόνο από τις δυνάμεις της αγοράς ([48]).

([45]) Οι ρουμανικές αρχές εξήγησαν ότι το έγγραφο κάλυπτε μόνο 4 έτη, διότι συνδεόταν με τη θητεία του διοικητικού συμβουλίου. Η Ρουμανία εξήγησε ότι αυτό συνάδει με το άρθρο 8 παράγραφος 1 του έκτακτου κυβερνητικού διατάγματος αριθ. 109/2011, το οποίο περιόρισε τη θητεία του διοικητικού συμβουλίου σε τέσσερα έτη.

([46]) Η Air Patriot αποφάσισε μονομερώς να μην εκτελεί πτήσεις από τον ΤΜΑ. Οι ρουμανικές αρχές δεν γνωρίζουν τους λόγους της απόφασης αυτής.

([47]) Ο πίνακας περιλαμβάνει τα πραγματικά στοιχεία για το 2011 και τις προβλέψεις για την περίοδο 2012-2015.

([48]) Αιτιολογικές σκέψεις 107 και 108 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας του 2011.

(83) Η έρευνα που κινήθηκε με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας του 2011 περατώθηκε με την τελική απόφαση του 2016 σχετικά με τη χρηματοδότηση που χορηγήθηκε από τις ρουμανικές αρχές μεταξύ των ετών 2007 και 2009 στους αερολιμένες Arad, Bacău, Baia Mare, Craiova, Ιασίου, Oradea, Satu–Mare, Sibiu, Suceava, Tulcea και Constanța.

(84) Η τελική απόφαση του 2016 κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η δημόσια χρηματοδότηση στους προαναφερθέντες αερολιμένες συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, η οποία χορηγήθηκε κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ. Από την έρευνα της Επιτροπής διαπιστώθηκε ότι η δημόσια χρηματοδότηση προς τους ρουμανικούς αερολιμένες δεν ήταν σύμφωνη ούτε με την απόφαση ΥΓΟΣ του 2005 ούτε με την απόφαση ΥΓΟΣ του 2012 ([49]) ούτε με το πλαίσιο του 2012 για τις ΥΓΟΣ, διότι η Ρουμανία δεν απέδειξε ότι στους φορείς διαχείρισης αερολιμένων είχαν ανατεθεί σαφώς καθορισμένες ΥΠΔΥ μέσω των εικαζόμενων πράξεων ανάθεσης στις οποίες βασίστηκε ([50]). Αντιθέτως, η χρηματοδότηση κρίθηκε συμβατή βάσει των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές ([51]). Συνεπώς, η ενίσχυση κηρύχθηκε συμβατή με την εσωτερική αγορά σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ.

(85) Η έρευνα σχετικά με τη δημόσια χρηματοδότηση που χορηγήθηκε στον CNIA και τον ΤΜΑ μεταξύ των ετών 2007 και 2009 παρέμεινε ανοικτή, καθώς η Επιτροπή έκρινε ότι το επίμαχο μέτρο θα μπορούσε να αξιολογηθεί καλύτερα σε χωριστές τελικές αποφάσεις, οι οποίες θα κάλυπταν επίσης τα μέτρα που εξετάστηκαν στο πλαίσιο της απόφασης κίνησης της διαδικασίας του 2015 ([52]).

5.2. **Μέτρο 2 — Χρηματοδότηση υποδομών επίγειας εξυπηρέτησης το 2011**

(86) Η Ρουμανία έκρινε ότι η χρηματοδότηση των υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης συνδεόταν με τα καθήκοντα του ΤΜΑ που αφορούσαν την ΥΓΟΣ. Από την άποψη αυτή, οι εν λόγω υποδομές επίγειας εξυπηρέτησης φαίνεται ότι χρησιμοποιήθηκαν από κάθε πτήση προς και από τον ΤΜΑ και συνδέονταν με τη γενική λειτουργία του αερολιμένα.

(87) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας του 2015, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες σχετικά με το αν ανατέθηκε στον ΤΜΑ γνήσια δημόσια υπηρεσία και κατέληξε στο προκαταρκτικό συμπέρασμα ότι η δημόσια χρηματοδότηση των υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης ενδέχεται συνεπώς να μη συνιστά αντιστάθμιση για την παροχή ΥΓΟΣ.

(88) Η Επιτροπή αξιολόγησε περαιτέρω τη χρηματοδότηση των υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης βάσει των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές. Η Επιτροπή διατύπωσε την προκαταρκτική άποψη ότι η χρηματοδότηση των υποδομών επίγειας εξυπηρέτησης δεν συνιστά επιλέξιμη δαπάνη για τους σκοπούς της αξιολόγησης της συμβατότητας της επενδυτικής ενίσχυσης ([53]) και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η χρηματοδότηση ήταν εκ πρώτης όψεως ασυμβίβαστη με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές.

5.3. **Μέτρο 3 — Χρηματοδότηση του ΤΜΑ στο πλαίσιο της ανάθεσης ΥΓΟΣ του 2011 από τον Αύγουστο του 2011 έως τον Οκτώβριο του 2014**

(89) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας του 2015 διατυπώθηκαν αμφιβολίες όσον αφορά τη συμμόρφωση της ΥΓΟΣ του 2011 με την απόφαση Altmark ([54]), δεδομένου ότι ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα δεν επιλέχθηκε στο πλαίσιο διαδικασίας σύναψης δημόσιας σύμβασης και δεν υπήρχαν στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι η αντιστάθμιση βασιζόταν στις δαπάνες ενός τυπικού φορέα εκμετάλλευσης αερολιμένα με χρηστή διαχείριση.

(90) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή έκρινε ότι οι τέσσερις προϋποθέσεις Altmark δεν πληρούνταν σωρευτικά και κατέληξε στο προκαταρκτικό συμπέρασμα ότι δεν μπορούσε να αποκλειστεί η ύπαρξη πλεονεκτήματος.

([49]) Απόφαση 2012/21/ΕΕ της Επιτροπής, της 20ής Δεκεμβρίου 2011, για την εφαρμογή του άρθρου 106 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγούνται σε ορισμένες επιχειρήσεις επιφορτισμένες με τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος (ΕΕ L 7 της 11.1.2012, σ. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2012/21(1)/oj).

([50]) Αιτιολογικές σκέψεις 111 έως 113 και 121 της τελικής απόφασης του 2016.

([51]) Τα μέτρα κηρύχθηκαν συμβατά βάσει των σημείων 113, 129, 137 και 172 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές.

([52]) Αιτιολογική σκέψη 69 της τελικής απόφασης του 2016.

([53]) Σημείο 53 σημείο iii) και σημείο 55 των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές.

([54]) Απόφαση της 24ης Ιουλίου 2003, Altmark Trans και Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

(91) Επιπλέον, μολονότι η Ρουμανία ισχυρίστηκε ότι η δημόσια χρηματοδότηση που χορηγήθηκε στον ΤΜΑ για την περίοδο 2011-2014 συνιστούσε αντιστάθμιση για την παροχή ΥΓΟΣ οι οποίες ενέπιπταν στην απόφαση ΥΓΟΣ του 2005, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες σχετικά με το αν η αντιστάθμιση καθοριζόταν σαφώς εκ των προτέρων με διαφανή και αντικειμενικό τρόπο και αν ήταν αναλογική προς το κόστος των ΥΓΟΣ. Για τους ίδιους λόγους, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες σχετικά με το αν το μέτρο θα πληρούσε τα κριτήρια που καθορίζονται στο πλαίσιο του 2012 για τις ΥΓΟΣ και διατύπωσε την προκαταρκτική άποψη ότι η ενίσχυση δεν μπορεί να θεωρηθεί συμβατή βάσει του πλαισίου του 2012 για τις ΥΓΟΣ ([55]).

(92) Η Επιτροπή αξιολόγησε επίσης τη συμβατότητα του μέτρου με τις διατάξεις των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές ([56]) σχετικά με τις ενισχύσεις λειτουργίας που χορηγήθηκαν πριν από την έναρξη ισχύος των εν λόγω κατευθυντήριων γραμμών. Η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες σχετικά με το αν η ενίσχυση λειτουργίας που χορηγήθηκε στον ΤΜΑ ήταν κατάλληλη για την επίτευξη του στόχου κοινού συμφέροντος, δεδομένης της εγγύτητας μεταξύ του CNIA και του ΤΜΑ. Η Επιτροπή εξέφρασε επίσης αμφιβολίες σχετικά με το αν η εν λόγω ενίσχυση λειτουργίας περιοριζόταν στο ελάχιστο αναγκαίο και διατύπωσε την προκαταρκτική άποψη ότι το μέτρο δεν πληρούσε τις προϋποθέσεις συμβατότητας που προβλέπονται στις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές.

5.4. **Μέτρο 4 — Χρηματοδότηση του ΤΜΑ στο πλαίσιο της ανάθεσης ΥΓΟΣ του 2014 από τις 30 Οκτωβρίου 2014 έως τις 9 Μαΐου 2019**

(93) Η Επιτροπή επισήμανε ότι ο αριθμός των επιβατών του ΤΜΑ υπερέβη τους 200 000 κατά τα έτη πριν από την έναρξη ισχύος της ΥΓΟΣ του 2014 και, ως εκ τούτου, δεν ενέπιπτε στο πεδίο εφαρμογής της απόφασης ΥΓΟΣ του 2012 σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 1 της εν λόγω απόφασης.

(94) Η Επιτροπή έκρινε ότι η θέση της σχετικά με την αντιστάθμιση για την ΥΓΟΣ του 2011 ισχύει, τηρουμένων των αναλογιών, και στην αντιστάθμιση για την ΥΓΟΣ του 2014. Ειδικότερα, με βάση τις πληροφορίες που ήταν διαθέσιμες εκείνη την περίοδο, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες σχετικά με το αν η ΥΓΟΣ του 2014 ορίζει με σαφή και διαφανή τρόπο τις ΥΠΔΥ, τις παραμέτρους για τον υπολογισμό της αντιστάθμισης και τις ρυθμίσεις για την αποφυγή τυχόν υπεραντιστάθμισης, καθώς και αν συμμορφώνεται με τα σημεία 17 και 18 του πλαισίου του 2012 για τις ΥΓΟΣ.

(95) Η Επιτροπή αξιολόγησε τη συμβατότητα του μέτρου με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές και έκρινε, σε εκείνο το στάδιο, ότι δεν διασφαλιζόταν πλήρης συμμόρφωση με τις απαιτήσεις των κατευθυντήριων γραμμών τόσο ως προς τις επενδυτικές ενισχύσεις όσο και ως προς τις ενισχύσεις λειτουργίας.

5.5. **Μέτρο 5 — Αερολιμενικά τέλη για τις αεροπορικές εταιρείες που δραστηριοποιούνταν στον ΤΜΑ από τις 21 Μαρτίου 2013 έως τις 16 Φεβρουαρίου 2019**

(96) Όσον αφορά το ύψος των αερολιμενικών τελών που θεσπίστηκαν στο πλαίσιο του μέτρου 5, η Επιτροπή, στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας του 2015, διατύπωσε την προκαταρκτική άποψη ότι δεν τηρήθηκε η αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς (στο εξής: αρχή του ΙΕΟΑ), με αποτέλεσμα τη χορήγηση οικονομικού πλεονεκτήματος.

(97) Η Επιτροπή κατέληξε στην προκαταρκτική άποψη ότι το οικονομικό πλεονέκτημα που χορηγήθηκε βάσει της περιφερειακής απόφασης του 2012 ήταν επιλεκτικό, διότι χορηγήθηκε μόνο σε εταιρείες που ανήκουν σε ένα τμήμα του τομέα των αεροπορικών μεταφορών, δηλαδή σε εκείνες τις αεροπορικές εταιρείες που εκτελούν πτήσεις από τον ΤΜΑ. Η προσέγγιση αυτή δεν δικαιολογείται από τη φύση και τη γενική λογική του συστήματος αερολιμενικών τελών. Η Επιτροπή αμφισβήτησε ότι το ύψος του τέλους επιβατών ύψους 1 EUR ανά επιβάτη ήταν ιδιαίτερα χαμηλό. Επιπλέον, έκρινε σε προκαταρκτικό στάδιο ότι οι εκπτώσεις βάσει του αριθμού των προσγειώσεων ανά μήνα φαίνεται να ευνοούν τις αεροπορικές εταιρείες με περισσότερα δρομολόγια ή μεγάλες συχνότητες. Το προκαταρκτικό συμπέρασμα της Επιτροπής που παρουσιάστηκε στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας του 2015 βασίστηκε σε σκεπτικό σύμφωνα με την τότε υφιστάμενη πάγια νομολογία.

([55]) Αιτιολογική σκέψη 218 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας του 2015.
([56]) Σημείο 137 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές.

6. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΡΟΥΜΑΝΙΑΣ

6.1. Παρατηρήσεις της Ρουμανίας σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας του 2011 *(μέτρο 1)*

(98) Οι παρατηρήσεις της Ρουμανίας σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας αναφέρονταν κυρίως στις αμφιβολίες που διατύπωσε η Επιτροπή σχετικά με το καθεστώς κρατικής ενίσχυσης για τη χρηματοδότηση υποδομών σε αερολιμένες με ετήσια επιβατική κίνηση λιγότερων από 1 εκατομμύριο επιβατών, η κοινοποίηση του οποίου αποσύρθηκε.

(99) Όσον αφορά τη δημόσια χρηματοδότηση που χορηγήθηκε στους ρουμανικούς περιφερειακούς αερολιμένες, ως απάντηση στην άποψη της Επιτροπής, σύμφωνα με την οποία ο φαινομενικά υπερβολικός αριθμός αερολιμένων σε ορισμένες περιοχές ενδέχεται να εμποδίζει την ανάπτυξη των εν λόγω αερολιμένων, η Ρουμανία υποστήριξε ότι η κατάσταση των περιφερειακών αερολιμένων (ήτοι η χαμηλή κίνηση που δεν τους επιτρέπει να επιτύχουν επίπεδο κερδοφορίας) οφείλεται κυρίως στο επίπεδο ανάπτυξης των περιοχών όπου βρίσκονται οι εν λόγω αερολιμένες και όχι στην απόστασή τους από γειτονικούς αερολιμένες.

(100) Η Ρουμανία διευκρίνισε επίσης ότι τα ποσά χορηγήθηκαν κατά τον χρόνο ανάληψης των δραστηριοτήτων βάσει δικαιολογητικών εγγράφων και εντός των ορίων του εγκριθέντος προϋπολογισμού.

6.2. Παρατηρήσεις της Ρουμανίας σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας του 2015

6.2.1. *Χρηματοδότηση υποδομών επίγειας εξυπηρέτησης το 2011 (μέτρο 2)*

(101) Οι ρουμανικές αρχές υποστηρίζουν ότι το κόστος των υποδομών επίγειας εξυπηρέτησης είναι άμεσα επιλέξιμο για αντιστάθμιση για την παροχή υπηρεσιών ΥΓΟΣ. Η Ρουμανία δηλώνει ότι, για την παροχή υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος, κάθε αερολιμένας πρέπει να διασφαλίζει ότι διαθέτει ελάχιστες υποδομές επίγειας εξυπηρέτησης για την εξυπηρέτηση των αεροσκαφών που απαλλάσσονται βάσει νόμου από τα αερολιμενικά τέλη. Οι αερολιμένες που δεν το πράττουν δεν θα είναι σε θέση να ασκούν τις δραστηριότητές τους σε πλαίσιο ασφάλειας και προστασίας.

(102) Οι ρουμανικές αρχές διευκρίνισαν κατά τη διάρκεια της επίσημης έρευνας ότι οι υποδομές χρησιμοποιούνταν για τις εμπορικές δραστηριότητες του αερολιμένα, αλλά ότι στόχος της χρήσης αυτής δεν ήταν η αύξηση των οικονομικών δραστηριοτήτων, αλλά η διατήρηση των υφιστάμενων σε ικανοποιητικό επίπεδο σύμφωνα με τις ειδικές απαιτήσεις για τις αεροπορικές μεταφορές.

6.2.2. *Πράξεις ανάθεσης ΥΓΟΣ (μέτρα 3 και 4)*

(103) Οι ρουμανικές αρχές υποστηρίζουν ότι τόσο η ΥΓΟΣ του 2011 όσο και η ΥΓΟΣ του 2014 πληρούν όλες τις προϋποθέσεις Altmark και δεν είναι πιθανό να παρέχουν κανένα πλεονέκτημα στον ΤΜΑ. Σύμφωνα με τη Ρουμανία, και στις δύο περιπτώσεις, οι ΥΠΔΥ ορίζονταν σαφώς εκ των προτέρων στα έγγραφα ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας και οι μηχανισμοί υπολογισμού της αντιστάθμισης προς αποφυγή της υπεραντιστάθμισης είχαν θεσπιστεί εκ των προτέρων.

(104) Όσον αφορά την ΥΓΟΣ του 2011, η Ρουμανία διευκρίνισε ότι ο ΤΜΑ υποχρεούται να τηρεί χωριστούς λογαριασμούς για τα έσοδα και τις δαπάνες που σχετίζονται με την ΥΓΟΣ και να αιτιολογεί τη ζητούμενη αντιστάθμιση. Επιπλέον, σύμφωνα με τις ρουμανικές αρχές, οι δραστηριότητες του ΤΜΑ υπόκεινται σε περιοδική επανεξέταση για την επαλήθευση της βάσης των δαπανών και της συμμόρφωσης με τις υποχρεώσεις.

(105) Όσον αφορά την ΥΓΟΣ του 2014, η Ρουμανία υποστήριξε ότι η πράξη ανάθεσης απαιτεί την κατάρτιση πολυετούς επιχειρηματικού σχεδίου, το οποίο να δείχνει σταδιακή μείωση της αντιστάθμισης.

(106) Όσον αφορά την εγγύτητα του ΤΜΑ με τον CNIA, η Ρουμανία υποστήριξε ότι, ενώ η απόσταση μεταξύ των δύο αερολιμένων φαίνεται να είναι σχετικά μικρή (103 km), για να καλυφθεί οδικώς η απόσταση αυτή απαιτούνται δύο ώρες διαδρομής, λόγω των παλαιών οδών και του αυξημένου επιπέδου κυκλοφορίας. Οι σιδηροδρομικές μεταφορές δεν είναι επαρκώς ανεπτυγμένες και δεν υπάρχει σύνδεση υψηλής ταχύτητας.

6.2.3. *Ύψος αερολιμενικών τελών (μέτρο 5)*

(107) Σύμφωνα με τις ρουμανικές αρχές, το ύψος των τελών καθορίστηκε έπειτα από εκ των προτέρων ανάλυση αποδοτικότητας, η οποία έλαβε υπόψη πολλά σενάρια αντιπαραδείγματος, όπως θα είχε πράξει ένας συνετός ιδιώτης επενδυτής.

(108) Οι ρουμανικές αρχές διευκρίνισαν ότι το ύψος των τελών εφαρμοζόταν χωρίς διακρίσεις σε όλες τις αεροπορικές εταιρείες, δημοσιεύθηκε στο ρουμανικό αεροναυτικό περιοδικό και έλαβε υπόψη την πράξη ανάθεσης του 2011.

6.2.4. *Χρηματοδότηση βάσει της περιφερειακής απόφασης αριθ. 47/2013 του νομαρχιακού συμβουλίου του Mureș*

(109) Η απόφαση κίνησης της διαδικασίας του 2015 κάλεσε τις ρουμανικές αρχές να παράσχουν διευκρινίσεις για τη χρηματοδότηση που χορηγήθηκε δυνάμει της περιφερειακής απόφασης αριθ. 47/2013 του νομαρχιακού συμβουλίου του Mureș, και ιδίως αν συμπεριλήφθηκε η στάθμευση αυτοκινήτων ή οποιαδήποτε άλλη υποδομή στον ΤΜΑ.

(110) Οι ρουμανικές αρχές διευκρίνισαν ότι η δραστηριότητα στάθμευσης του αερολιμένα δεν περιλαμβάνεται στις αεροναυτικές δραστηριότητες που ανατίθενται στον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα και, ως εκ τούτου, το νομαρχιακό συμβούλιο του Mureș ουδέποτε διέθεσε δημόσιους πόρους για τη χρηματοδότηση της δραστηριότητας στάθμευσης, ούτε για επενδύσεις ούτε για την κάλυψη λειτουργικών δαπανών.

6.3. **Παρατηρήσεις των ενδιαφερόμενων μερών**

6.3.1. *Παρατηρήσεις των ενδιαφερόμενων μερών σχετικά με την απόφαση κίνησης διαδικασίας του 2011*

6.3.1.1. Carpatair

(111) Η Carpatair υποστηρίζει ότι η ενίσχυση λειτουργίας θεωρείται γενικά παράνομη και αντίθετη στα συμφέροντα της ΕΕ και ότι θα πρέπει να χορηγείται μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις. Κατά τη γνώμη της Carpatair, η χορήγηση ενισχύσεων λειτουργίας σε αερολιμένες ενδέχεται να δημιουργήσει προβλήματα στον κλάδο για τους κατωτέρω λόγους ([57]):

1) θα μπορούσε να δημιουργήσει αθέμιτο ανταγωνισμό μεταξύ των αερολιμένων της ΕΕ και να δώσει τη δυνατότητα σε έναν αερολιμένα που λαμβάνει κρατική ενίσχυση να προσελκύσει αερομεταφορείς προσφέροντας εκπτώσεις στα αερολιμενικά τέλη. Οι αερολιμένες που δεν λαμβάνουν ενίσχυση δεν θα έχουν τη δυνατότητα να ανταγωνιστούν αποτελεσματικά για την προσέλκυση αερομεταφορών·

2) το μέτρο θα μπορούσε να ενθαρρύνει τους αερολιμένες που λαμβάνουν ενίσχυση λειτουργίας να προσφέρουν υψηλές εκπτώσεις στα αερολιμενικά τέλη και οι εν λόγω εκπτώσεις δεν θα χορηγούνταν εάν οι αερολιμένες δραστηριοποιούνταν με βάση τους όρους της αγοράς.

(112) Η Carpatair επισημαίνει ότι οι ενισχύσεις λειτουργίας έχουν αρνητικές επιπτώσεις στις αγορές αεροπορικών μεταφορών και αερολιμενικών υπηρεσιών καθώς προκαλούν αθέμιτο ανταγωνισμό μεταξύ αερολιμένων και οδηγούν τελικά στον αθέμιτο ανταγωνισμό μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών που εξυπηρετούν τους εν λόγω αερολιμένες. Ως εκ τούτου, οι ενισχύσεις λειτουργίας προκαλούν αθέμιτο ανταγωνισμό μεταξύ των αερολιμένων της Ρουμανίας και επηρεάζουν αρνητικά τους αερολιμένες σε γειτονικές χώρες, όπως στην Ουγγαρία ([58]).

6.3.1.2. Ρουμανική Ένωση Αερολιμένων

(113) Η Ρουμανική Ένωση Αερολιμένων (στο εξής: RAA) είναι ένωση εργοδοτών, μη κερδοσκοπική νομική οντότητα που εκπροσωπεί τους ρουμανικούς πολιτικούς αερολιμένες.

(114) Οι παρατηρήσεις της Ρουμανικής Ένωσης Αερολιμένων (RAA) σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας αναφέρονταν στις αμφιβολίες που διατύπωσε η Επιτροπή σχετικά με το καθεστώς κρατικής ενίσχυσης για τη χρηματοδότηση υποδομών σε αερολιμένες με ετήσια επιβατική κίνηση λιγότερων από 1 εκατομμύριο επιβατών, η κοινοποίηση του οποίου αποσύρθηκε.

([57]) Αιτιολογική σκέψη 57 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας του 2011.
([58]) Αιτιολογική σκέψη 58 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας του 2011.

6.3.2. *Παρατηρήσεις των ενδιαφερόμενων μερών σχετικά με την απόφαση κίνησης διαδικασίας του 2015*

6.3.2.1. Αερολιμένας Cluj-Napoca

6.3.2.1.1. Ύψος αερολιμενικών τελών

(115) Ο CNIA δήλωσε ότι το αερολιμενικό τέλος ύψους 1 EUR ανά επιβάτη ήταν υπερβολικά χαμηλό για την κάλυψη των λειτουργικών δαπανών του ΤΜΑ. Επιπλέον, ποσό 0,325 EUR ανά αναχωρούντα επιβάτη καλύπτει την ασφάλεια και δεν εισπράττεται από τον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα, με αποτέλεσμα να χρεώνονται στην πράξη μόνον 0,675 EUR ανά αναχωρούντα επιβάτη. Αυτά τα χαμηλά τέλη εμποδίζουν τον αερολιμένα Cluj να διεξαγάγει αποτελεσματικές διαπραγματεύσεις με τις αεροπορικές εταιρείες, στρεβλώνοντας έτσι τον ανταγωνισμό.

6.3.2.1.2 Πράξεις ανάθεσης ΥΓΟΣ

(116) Ο CNIA υποστήριξε ότι η κρατική ενίσχυση που χορηγήθηκε στον ΤΜΑ για την αντιστάθμιση της ΥΓΟΣ κάλυπτε πράγματι τις δαπάνες για την παροχή των υπηρεσιών στις αεροπορικές εταιρείες. Σύμφωνα με τον CNIA, η υπεραντιστάθμιση της ΥΓΟΣ στον ΤΜΑ κατέστη δυνατή μέσω μεταφορών κονδυλίων από το νομαρχιακό συμβούλιο του Mureș, χωρίς διαχωρισμό των εσόδων και των δαπανών που σχετίζονται με την ΥΓΟΣ από εκείνα που σχετίζονται με τις εμπορικές δραστηριότητες.

6.3.2.1.3. Χρηματοδότηση βάσει της περιφερειακής απόφασης αριθ. 47/2013 του νομαρχιακού συμβουλίου του Mureș

(117) Ο CNIA υποστήριξε ότι η ύπαρξη ενδεχόμενης κρατικής ενίσχυσης που χορηγήθηκε παράνομα βάσει της περιφερειακής απόφασης αριθ. 47/2013 καταδεικνύεται από το γεγονός ότι η απόφαση ακυρώθηκε από τα εθνικά δικαστήρια.

6.3.2.1.4. Wizz Air

(118) Η Wizz Air υποστηρίζει ότι τα αερολιμενικά τέλη δεν είναι επιλεκτικά, δεδομένου ότι ήταν διαθέσιμα σε υφιστάμενους ή δυνητικούς χρήστες του ΤΜΑ.

7. **ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΡΟΥΜΑΝΙΑΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ**

7.1. **Παρατηρήσεις της Ρουμανίας επί των παρατηρήσεων των ενδιαφερόμενων μερών σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας του 2011 (μέτρο 1)**

(119) Η Ρουμανία αναφέρει ότι οι περισσότεροι περιφερειακοί αερολιμένες της χώρας είχαν ετήσια κίνηση μικρότερη από 50 000 επιβάτες και κανένας εξ αυτών δεν θα υπερέβαινε τους 300 000 επιβάτες έως το 2015. Σε αυτή τη βάση, η Ρουμανία θεωρεί ότι η δημόσια υποστήριξη που χορηγείται στους εν λόγω αερολιμένες δεν είναι πιθανόν να επηρεάσει τον ανταγωνισμό και να νοθεύσει τις μεταξύ των κρατών μελών συναλλαγές ([59]).

7.2. **Παρατηρήσεις της Ρουμανίας επί των παρατηρήσεων των ενδιαφερόμενων μερών σχετικά με την απόφαση κίνησης διαδικασίας του 2015**

7.2.1. *Ύψος αερολιμενικών τελών (μέτρο 5)*

(120) Οι ρουμανικές αρχές υποστήριξαν ότι τα αερολιμενικά τέλη βάσει της περιφερειακής απόφασης 83/2012 είχαν καθοριστεί σύμφωνα με τη σχετική εθνική νομοθεσία που ίσχυε τότε.

(121) Οι ρουμανικές αρχές δήλωσαν επίσης ότι οι εκπτώσεις που εφαρμόστηκαν δεν θεσπίστηκαν από το νομαρχιακό συμβούλιο του Mureș και τον ΤΜΑ ειδικά προς όφελος της Wizz Air αλλά αντιθέτως, με βάση την αρχή της απαγόρευσης των διακρίσεων και των ίσων ευκαιριών, εφαρμόζονταν σε όλες τις αεροπορικές εταιρείες που δραστηριοποιούνταν στον αερολιμένα.

([59]) Αιτιολογική σκέψη 66 της τελικής απόφασης του 2016.

(122) Οι εκπτώσεις αποτελούσαν μέρος μιας στρατηγικής για τη μείωση των κινδύνων και της εξάρτησης από περιορισμένο αριθμό μικρών αεροπορικών εταιρειών, καθώς και μιας πολιτικής βιώσιμης αύξησης των εσόδων του αερολιμένα, συμπεριλαμβανομένων των κερδών από αερολιμενικές δραστηριότητες, που συνδέονται με την αύξηση της επιβατικής κίνησης.

(123) Επιπλέον, η Ρουμανία υποστήριξε ότι ο ΤΜΑ δεν εφάρμοζε πολύ χαμηλά αερολιμενικά τέλη.

7.2.2. *Πράξεις ανάθεσης ΥΓΟΣ (μέτρα 3 και 4)*

(124) Η Ρουμανία επανέλαβε ότι η οικονομική κατάσταση των περιφερειακών αερολιμένων (με χαμηλή κίνηση η οποία δεν τους επιτρέπει να επιτύχουν επίπεδο κερδοφορίας) οφειλόταν πρωτίστως στην κατάσταση χαμηλής οικονομικής ανάπτυξης των περιοχών στις οποίες βρίσκονταν οι εν λόγω αερολιμένες και όχι στην απόσταση από τους γειτονικούς αερολιμένες.

(125) Επιπλέον, οι ρουμανικές αρχές αμφισβητούν τον ισχυρισμό περί εικαζόμενης υπεραντιστάθμισης τον οποίο προέβαλε ο CNIA και επιβεβαίωσαν ότι οι οικονομικές καταστάσεις του ΤΜΑ από το 2011 καταρτίστηκαν σύμφωνα με τις αρχές του διαχωρισμού των δαπανών και των εσόδων της ΥΓΟΣ από τις λοιπές επιχειρηματικές δραστηριότητες μετά την ανάθεση ΥΓΟΣ του 2011.

8. **ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ 1 — ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΟΥ ΤΜΑ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2007-2009**

8.1. **Ύπαρξη ενίσχυσης**

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

(127) Κατά συνέπεια, ένα μέτρο συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια της εν λόγω διάταξης εφόσον πληρούνται οι ακόλουθες σωρευτικές προϋποθέσεις:

α) ο δικαιούχος να είναι επιχείρηση·

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

γ) το μέτρο να αποφέρει πλεονέκτημα στον αποδέκτη του·

δ) το πλεονέκτημα να είναι επιλεκτικό· και

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

8.1.1. *Οικονομική δραστηριότητα και έννοια της επιχείρησης*

(128) Η Επιτροπή πρέπει αρχικά να εξακριβώσει αν το μέτρο 1 εφαρμόζεται σε επιχειρήσεις κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Η έννοια της επιχείρησης καλύπτει κάθε φορέα ο οποίος ασκεί οικονομική δραστηριότητα, ανεξάρτητα από το νομικό καθεστώς που τον διέπει και τον τρόπο της χρηματοδότησής του ([60]). Συνιστά οικονομική δραστηριότητα κάθε δραστηριότητα διάθεσης αγαθών ή παροχής υπηρεσιών σε συγκεκριμένη αγορά ([61]).

([60]) Απόφαση της 18ης Ιουνίου 1998, Επιτροπή κατά Ιταλίας, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303· απόφαση της 23ης Απριλίου 1991, Höfner και Elser, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161.

([61]) Απόφαση της 16ης Ιουνίου 1987, Επιτροπή κατά Ιταλίας, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283· απόφαση της 18ης Ιουνίου 1998, Επιτροπή κατά Ιταλίας, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303.

(129) Κατά πάγια νομολογία, η λειτουργία και η κατασκευή αερολιμενικών υποδομών πρέπει να θεωρείται οικονομική δραστηριότητα που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του ελέγχου των κρατικών ενισχύσεων ([62]). Όταν ένας φορέας εκμετάλλευσης αερολιμένα ασκεί οικονομικές δραστηριότητες παρέχοντας αερολιμενικές υπηρεσίες έναντι αμοιβής, ανεξάρτητα από το νομικό καθεστώς του ή τον τρόπο χρηματοδότησής του, συνιστά επιχείρηση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

(130) Παρότι πρέπει να θεωρηθεί ότι οι φορείς διαχείρισης αερολιμένων συνιστούν επιχειρήσεις κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, πρέπει να υπενθυμιστεί ότι δεν είναι απαραιτήτως οικονομικού χαρακτήρα όλες οι δραστηριότητες που ασκεί ένας φορέας διαχείρισης αερολιμένα ([63]).

(131) Το Δικαστήριο έκρινε ότι δραστηριότητες που συνήθως εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους κατά την άσκηση των εξουσιών του ως δημόσιας αρχής δεν είναι οικονομικού χαρακτήρα και δεν εμπίπτουν εν γένει στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις ([64]).

(132) Κατά συνέπεια, η χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του κράτους ή των υποδομών που συνδέονται άμεσα με τις εν λόγω δραστηριότητες δεν συνιστά εν γένει κρατική ενίσχυση ([65]). Σε έναν αερολιμένα, δραστηριότητες όπως ο έλεγχος της εναέριας κυκλοφορίας, η αστυνόμευση, οι τελωνειακές υπηρεσίες, η πυρόσβεση, οι δραστηριότητες που είναι αναγκαίες για τη διασφάλιση της πολιτικής αεροπορίας από πράξεις έκνομων επεμβάσεων, καθώς και οι επενδύσεις που αφορούν τις υποδομές και τον εξοπλισμό που απαιτούνται για την εκτέλεση των εν λόγω δραστηριοτήτων, θεωρούνται εν γένει μη οικονομικού χαρακτήρα ([66]).

(133) Ωστόσο, η δημόσια χρηματοδότηση δραστηριοτήτων μη οικονομικού χαρακτήρα δεν πρέπει να οδηγεί σε αδικαιολόγητες διακρίσεις μεταξύ αεροπορικών εταιρειών και φορέων διαχείρισης αερολιμένων. Μάλιστα, κατά πάγια νομολογία, υφίσταται πλεονέκτημα όταν οι δημόσιες αρχές απαλλάσσουν επιχειρήσεις από το κόστος που συνδέεται με τις οικονομικές δραστηριότητές τους ([67]). Συνεπώς, όταν αποτελεί συνήθη πρακτική βάσει δεδομένου νομικού συστήματος να επιβαρύνονται αεροπορικές εταιρείες ή φορείς διαχείρισης αερολιμένων με τις δαπάνες ορισμένων υπηρεσιών, ενώ άλλες αεροπορικές εταιρείες ή άλλοι φορείς διαχείρισης αερολιμένων που παρέχουν τις ίδιες υπηρεσίες εξ ονόματος των ίδιων δημόσιων αρχών δεν επιβαρύνονται με τις εν λόγω δαπάνες, ενδέχεται να παρέχεται πλεονέκτημα στις δεύτερες αυτές αεροπορικές εταιρείες ή φορείς διαχείρισης αερολιμένων, ακόμη και αν οι συγκεκριμένες υπηρεσίες θεωρούνται αυτές καθαυτές μη οικονομικού χαρακτήρα ([68]).

(134) Όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 41, ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα ασχολούνταν και ασχολείται με την κατασκευή, τη συντήρηση και τη λειτουργία των αερολιμενικών υποδομών. Παρέχει αερολιμενικές υπηρεσίες και χρεώνει τους χρήστες —εμπορικούς αερομεταφορείς και χρήστες μη εμπορικών γενικών αεροπορικών μεταφορών— για τη χρήση των αερολιμενικών υποδομών, εκμεταλλευόμενος κατ' επέκταση εμπορικά τις υποδομές. Επομένως, ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα ασκούσε οικονομική δραστηριότητα κατά την υπό εξέταση περίοδο και, ως εκ τούτου, συνιστά επιχείρηση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

(135) Ούτε η Ρουμανία ούτε ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα ισχυρίστηκαν ότι μέρος της χρηματοδότησης για την περίοδο 2007-2009 προοριζόταν ειδικά ως αντιστάθμιση για δαπάνες που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του κράτους για τον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα ΤΜΑ. Μάλιστα, ο μηχανισμός αντιστάθμισης που τέθηκε σε εφαρμογή για τη χρηματοδότηση του φορέα διαχείρισης του αερολιμένα μεταξύ των ετών 2007 - 2009 σχεδιάστηκε για να καλύψει τη διαφορά μεταξύ των εσόδων και των ζημιών του φορέα διαχείρισης του αερολιμένα, χωρίς να κάνει διάκριση μεταξύ των δαπανών που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του κράτους και άλλων ειδών δαπανών.

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

([63]) Σημείο 34 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές. Απόφαση της 19ης Ιανουαρίου 1994, SAT Fluggesellschaft κατά Eurocontrol, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7.

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

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

([66]) Βλ. σημείο 35 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές. Επίσης, απόφαση της 19ης Ιανουαρίου 1994, SAT Fluggesellschaft κατά Eurocontrol, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7, σκέψη 30, και απόφαση της 26ης Μαρτίου 2009, Selex Sistemi Integrati κατά Επιτροπής, C-113/07 P, ECLI:EU:C:2009:191, σκέψη 71.

([67]) Βλ. απόφαση της 3ης Μαρτίου 2005, Heiser, C-172/03, ECLI:EU:C:2005:130, σκέψη 36 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία.

([68]) Σημείο 37 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές.

(136) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το μέτρο 1 δεν συνιστά αντιστάθμιση για δαπάνες που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του κράτους και, συνεπώς, εφαρμόζεται πράγματι σε επιχείρηση.

8.1.2. *Κρατικοί πόροι και δυνατότητα καταλογισμού στο κράτος*

(137) Για να χαρακτηριστεί ένα μέτρο ως κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, πρέπει να χρηματοδοτείται με κρατικούς πόρους και να μπορεί να καταλογιστεί στο κράτος, δηλαδή να χορηγείται από το ίδιο το κράτος ή από οποιονδήποτε ενδιάμεσο φορέα που ενεργεί βάσει των εξουσιών που του έχουν ανατεθεί ([69]). Οι πόροι των τοπικών αρχών θεωρούνται, για τους σκοπούς της εφαρμογής του άρθρου 107 της ΣΛΕΕ, κρατικοί πόροι ([70]).

(138) Η δημόσια χρηματοδότηση κατά την περίοδο 2007-2009 χορηγήθηκε απευθείας από το νομαρχιακό συμβούλιο του Mureș βάσει της κυβερνητικής απόφασης του 1997, δηλαδή από τοπική αρχή μέσω ιδίων πόρων.

(139) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η δημόσια χρηματοδότηση κατά την περίοδο 2007-2009 χορηγήθηκε με κρατικούς πόρους και μπορούσε να καταλογιστεί στο κράτος.

8.1.3. *Επιλεκτικότητα*

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

(141) Στην προκειμένη περίπτωση, η χρηματοδοτική στήριξη βάσει της απόφασης του 1997 είναι επιλεκτική, δεδομένου ότι η ενίσχυση χορηγήθηκε μόνο σε ορισμένες επιχειρήσεις, και συγκεκριμένα στον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα ΤΜΑ. Πρόκειται για μεμονωμένο μέτρο. Ως εκ τούτου, το μέτρο 1 είναι εξ ορισμού επιλεκτικό κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

8.1.4. *Οικονομικό πλεονέκτημα*

(142) Η δημόσια χρηματοδότηση που χορηγήθηκε στον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα είχε ως στόχο την αντιστάθμιση των ζημιών που υπέστη κατά την άσκηση των συνήθων δραστηριοτήτων του. Δεν υπάρχει τίποτα στα πραγματικά στοιχεία που διατέθηκαν στην Επιτροπή ή στις παρατηρήσεις που έλαβε από τη Ρουμανία ή τρίτα μέρη που να υποδηλώνει ότι η χορηγούσα αρχή θα μπορούσε να αναμένει οικονομική ανταπόδοση ως αποτέλεσμα των εν λόγω μέτρων χρηματοδότησης όταν αποφάσισε να τα χορηγήσει. Ως εκ τούτου, η επίμαχη δημόσια χρηματοδότηση δεν συμμορφώνεται με την αρχή του ΙΕΟΑ.

(143) Η Ρουμανία ισχυρίστηκε επίσης ότι η επίμαχη δημόσια χρηματοδότηση συνιστούσε αντιστάθμιση για την παροχή ΥΓΟΣ. Σε περίπτωση επιχειρήσεων στις οποίες έχει ανατεθεί η παροχή ΥΓΟΣ, προκειμένου να διαπιστωθεί αν το υπό εξέταση μέτρο συνιστά πλεονέκτημα κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, η Επιτροπή πρέπει να εξετάσει αν τηρούνται οι τέσσερις σωρευτικές προϋποθέσεις που τέθηκαν από το Δικαστήριο στην απόφασή του στην υπόθεση Altmark. Οι προϋποθέσεις αυτές μπορούν να συνοψιστούν ως εξής:

α) Πρώτον, ο δικαιούχος πρέπει να έχει πράγματι επιφορτιστεί με τις ΥΠΔΥ και οι εν λόγω υποχρεώσεις πρέπει να είναι σαφώς καθορισμένες (πρώτο κριτήριο Altmark).

β) Δεύτερον, οι παράμετροι βάσει των οποίων υπολογίζεται η αντιστάθμιση πρέπει να έχουν προσδιοριστεί προηγουμένως αντικειμενικά και με διαφάνεια (δεύτερο κριτήριο Altmark).

([69]) Προπαρατεθείσα απόφαση στην υπόθεση Stardust Marine, σκέψεις 53-56. Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 12ης Μαΐου 2011, συνεκδικασθείσες υποθέσεις, Region Nord-Pas-de-Calais, T-267/08, ECLI:EU:T:2011:209 και Communauté d'agglomération du Douaisis κατά Ευρωπαϊκής Επιτροπής, T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, σκέψη 108. Απόφαση του Δικαστηρίου της 24ης Ιανουαρίου 1978, Van Tiggele, C-82/77, ECLI:EU:C:1978:10, σκέψεις 25 και 26· απόφαση της 12ης Δεκεμβρίου 1996, Air France κατά Επιτροπής (Air France), T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, σκέψη 63.

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

γ) Τρίτον, η αντιστάθμιση δεν πρέπει να υπερβαίνει το μέτρο του αναγκαίου για την κάλυψη του συνόλου ή μέρους των δαπανών που πραγματοποιούνται για την εκπλήρωση των ΥΠΔΥ, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εσόδων και ενός εύλογου κέρδους για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων αυτών (τρίτο κριτήριο Altmark).

δ) Τέταρτον, όταν η επιλογή της επιχείρησης στην οποία ανατίθενται υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε συγκεκριμένη περίπτωση δεν πραγματοποιείται στο πλαίσιο διαδικασίας σύναψης δημόσιας σύμβασης, παρέχουσας τη δυνατότητα επιλογής του υποψηφίου που είναι σε θέση να παράσχει τις σχετικές υπηρεσίες με το μικρότερο για το κοινωνικό σύνολο κόστος, το επίπεδο της απαραίτητης αντιστάθμισης πρέπει να καθορίζεται βάσει ανάλυσης των δαπανών στις οποίες θα προέβαινε μια μέση επιχείρηση με χρηστή διαχείριση και κατάλληλα εξοπλισμένη με τα απαραίτητα μέσα, προκειμένου να εκπληρώσει τις ως άνω υποχρεώσεις, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εσόδων και ενός εύλογου κέρδους από την εκπλήρωση των υποχρεώσεων αυτών (στο εξής: τέταρτο κριτήριο Altmark).

8.1.4.1. Τέταρτο κριτήριο Altmark

(144) Το τέταρτο κριτήριο Altmark προβλέπει ότι η αντιστάθμιση πρέπει να είναι η ελάχιστη αναγκαία προκειμένου να μη χαρακτηριστεί ως κρατική ενίσχυση. Αυτό το κριτήριο πληρούται εάν ο αποδέκτης της αντιστάθμισης έχει επιλεγεί στο πλαίσιο διαδικασίας σύναψης δημόσιας σύμβασης που επιτρέπει να επιλεγεί υποψήφιος ικανός να παρέχει την απαιτούμενη ΥΓΟΣ με το μικρότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο ή, σε αντίθεση περίπτωση, εάν η αντιστάθμιση έχει υπολογιστεί με βάση τις δαπάνες στις οποίες θα προέβαινε μια αποδοτική επιχείρηση.

(145) Στην παρούσα υπόθεση, ο δικαιούχος δεν έχει επιλεγεί με διαδικασία σύναψης δημόσιας σύμβασης. Επίσης, δεν υπάρχουν στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι το ύψος της αντιστάθμισης έχει καθοριστεί βάσει ανάλυσης των δαπανών στις οποίες θα προέβαινε μια μέση επιχείρηση με χρηστή διαχείριση και κατάλληλα εξοπλισμένη με τα απαραίτητα μέσα για την κάλυψη των απαιτήσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, προκειμένου να εκπληρώσει τις ως άνω υποχρεώσεις, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εσόδων και ενός εύλογου κέρδους για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων αυτών. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι δεν μπορεί να διαπιστωθεί ότι η υπό εξέταση δημόσια χρηματοδότηση έχει καθοριστεί σύμφωνα με το τέταρτο κριτήριο Altmark.

(146) Συνεπώς, το υπό έρευνα μέτρο δεν συμμορφώνεται με το τέταρτο κριτήριο Altmark.

8.1.4.2. Συμπέρασμα

(147) Δεδομένου ότι δεν τηρήθηκε η τέταρτη προϋπόθεση Altmark, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι οι τέσσερις προϋποθέσεις Altmark δεν πληρούνταν σωρευτικά στην παρούσα υπόθεση, χωρίς να χρειάζεται να εξεταστούν λεπτομερώς οι άλλες προϋποθέσεις Altmark. Δεδομένου ότι δεν τηρείται ούτε η αρχή του ΙΕΟΑ, το υπό εξέταση μέτρο 1 παρείχε οικονομικό πλεονέκτημα στον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα.

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

(148) Ένα μέτρο που χορηγείται από το κράτος θεωρείται ότι στρεβλώνει ή απειλεί να στρεβλώσει τον ανταγωνισμό όταν είναι ικανό να βελτιώσει την ανταγωνιστική θέση της δικαιούχου επιχείρησης σε σχέση με άλλες επιχειρήσεις τις οποίες ανταγωνίζεται, πράγμα που συνήθως διαπιστώνεται ότι ισχύει αν χορηγηθεί οικονομικό πλεονέκτημα σε επιχείρηση η οποία δραστηριοποιείται σε ελευθερωμένο τομέα όπου υπάρχει ή θα μπορούσε να υπάρχει ανταγωνισμός.

(149) Όταν η ενίσχυση που χορηγείται από ένα κράτος μέλος ενισχύει τη θέση επιχειρήσεως σε σχέση με εκείνη άλλων ανταγωνιστικών στα πλαίσια του ενδοκοινοτικού εμπορίου επιχειρήσεων, πρέπει να θεωρείται ότι η ενίσχυση επηρεάζει τις επιχειρήσεις αυτές ([71]).

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

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

(151) Ο ανταγωνισμός μεταξύ αερολιμένων είναι δυνατόν να αξιολογηθεί με βάση τα κριτήρια επιλογής των αεροπορικών εταιρειών, και ιδίως με σύγκριση παραγόντων όπως η φύση των προσφερόμενων αερολιμενικών υπηρεσιών και οι σχετικοί πελάτες, ο πληθυσμός ή η οικονομική δραστηριότητα, η συμφόρηση, η ύπαρξη πρόσβασης δια ξηράς, καθώς και το ύψος των τελών για τη χρήση των αερολιμενικών υποδομών και υπηρεσιών ([72]). Δεν είναι δυνατόν να εξαιρεθούν ούτε καν οι μικροί αερολιμένες από το πεδίο εφαρμογής του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ ([73]).

(152) Δεδομένου ότι το μέτρο 1 στηρίζει έναν περιφερειακό αερολιμένα, τον ΤΜΑ, πρέπει να θεωρηθεί ικανό να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και να επηρεάσει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

8.1.6. *Συμπέρασμα σχετικά με την ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης*

(153) Βάσει των προαναφερομένων, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το μέτρο 1 συνιστά κρατική ενίσχυση προς τον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

8.2. **Νομιμότητα της ενίσχυσης**

(154) Το μέτρο 1 τέθηκε σε εφαρμογή πριν ληφθεί επίσημη έγκριση από την Επιτροπή. Ως εκ τούτου, συνιστά παράνομη ενίσχυση εκτός εάν πληρούσε τις συναφείς προϋποθέσεις πράξης της Ένωσης που προβλέπει απαλλαγή από την υποχρέωση κοινοποίησης που ορίζεται στο άρθρο 108 της ΣΛΕΕ για συγκεκριμένες κατηγορίες ενισχύσεων.

(155) Στην προκειμένη περίπτωση, η Ρουμανία ισχυρίστηκε ότι η δημόσια χρηματοδότηση που χορηγήθηκε σε διάφορους αερολιμένες, συμπεριλαμβανομένου του ΤΜΑ κατά την περίοδο 2007-2009, συνιστούσε αντιστάθμιση για την παροχή ΥΓΟΣ και πληρούσε τις προϋποθέσεις της απόφασης ΥΓΟΣ του 2005. Η Ρουμανία ισχυρίστηκε ότι η κυβερνητική απόφαση του 1997 όριζε με σαφήνεια και διαφάνεια τις ΥΠΔΥ, τις παραμέτρους υπολογισμού της αντιστάθμισης και τις ρυθμίσεις για την αποφυγή της υπεραντιστάθμισης.

(156) Ωστόσο, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 84, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι η κυβερνητική απόφαση του 1997 δεν επέβαλε σαφείς ΥΠΔΥ σε κανέναν από τους φορείς διαχείρισης αερολιμένων.

(157) Κατά συνέπεια, όπως αναφέρθηκε, στην τελική απόφαση του 2016, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η Ρουμανία δεν είχε αποδείξει ότι η δημόσια χρηματοδότηση βάσει της κυβερνητικής απόφασης του 1997 ανέθεσε στους φορείς διαχείρισης αερολιμένων σαφώς καθορισμένες ΥΠΔΥ.

(158) Ως εκ τούτου, η ενίσχυση δεν ήταν σύμφωνη με την απόφαση ΥΓΟΣ του 2005 και, συνεπώς, εφαρμόστηκε κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ ([74]). Το ίδιο συμπέρασμα ισχύει και για το μέτρο 1 που αποτελεί αντικείμενο της παρούσας απόφασης, δηλαδή την κρατική ενίσχυση που τέθηκε σε εφαρμογή βάσει της κυβερνητικής απόφασης του 1997 υπέρ του ΤΜΑ, η οποία επίσης δεν ήταν σύμφωνη με την ΥΓΟΣ του 2005 και, ως εκ τούτου, εφαρμόστηκε κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ.

8.3. **Συμβατότητα με την εσωτερική αγορά**

(159) Για τον ίδιο λόγο που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 157, δηλαδή μη σαφώς καθορισμένες ΥΠΔΥ, το μέτρο 1 δεν μπορεί να θεωρηθεί συμβατό δυνάμει της απόφασης ΥΓΟΣ του 2012 ούτε με το πλαίσιο του 2012 για τις ΥΓΟΣ.

(160) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή πρέπει να εξακριβώσει αν το μέτρο είναι συμβατό με τον γενικό κανονισμό απαλλαγής κατά κατηγορία (στο εξής: ΓΚΑΚ) ([75]), ο οποίος περιέχει διατάξεις σχετικά με τις ενισχύσεις λειτουργίας σε περιφερειακούς αερολιμένες υπό ορισμένες προϋποθέσεις.

([72]) Σημείο 43 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές.
([73]) Σημείο 45 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές.
([74]) Αιτιολογικές σκέψεις 111 έως 113 και 121 της τελικής απόφασης του 2016.
([75]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 651/2014 της Επιτροπής, της 17ης Ιουνίου 2014, για την κήρυξη ορισμένων κατηγοριών ενισχύσεων ως συμβατών με την εσωτερική αγορά κατ' εφαρμογή των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης (ΕΕ L 187 της 26.6.2014, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/oj).

8.3.1. *Εφαρμογή του ΓΚΑΚ*

(161) Οι μεταβατικές διατάξεις του ΓΚΑΚ διευκρινίζουν ότι εφαρμόζεται σε κάθε μεμονωμένη ενίσχυση που χορηγήθηκε πριν από την έναρξη ισχύος του, εφόσον η εν λόγω ενίσχυση πληροί όλες τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στον ΓΚΑΚ, με εξαίρεση το άρθρο 9 ([76]).

(162) Σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχείο ιγ) του ΓΚΑΚ, ο κανονισμός εφαρμόζεται στις ενισχύσεις για περιφερειακούς αερολιμένες. Οι ενισχύσεις λειτουργίας σε αερολιμένα συμβιβάζονται με την εσωτερική αγορά κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 2 ή 3 της Συνθήκης, εφόσον οι εν λόγω ενισχύσεις πληρούν τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στο άρθρο 56α παράγραφοι 3, 4, 10 και 15 έως 18 και στο κεφάλαιο Ι του ΓΚΑΚ ([77]).

(163) Το υπό εξέταση μέτρο αφορά τη δημόσια χρηματοδότηση που χορηγήθηκε στον ΤΜΑ κατά την περίοδο 2007-2009 για την κάλυψη των ζημιών εκμετάλλευσής του και, ως εκ τούτου, εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του ΓΚΑΚ.

(164) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι ο ΓΚΑΚ εφαρμόζεται στο μέτρο 1 ως βάση συμβατότητας λόγω των μεταβατικών διατάξεων. Συμβατότητα του μέτρου με τις σχετικές διατάξεις του ΓΚΑΚ

8.3.1.1. Συμβατότητα με το κεφάλαιο Ι του ΓΚΑΚ

(165) *Απαίτηση διαφάνειας*. Ο ΓΚΑΚ εφαρμόζεται μόνο στις ενισχύσεις ως προς τις οποίες είναι δυνατόν να υπολογιστεί εκ των προτέρων με ακρίβεια το ακαθάριστο ισοδύναμο επιχορήγησης της ενίσχυσης χωρίς να είναι αναγκαία εκτίμηση κινδύνου ([78]). Η προϋπόθεση αυτή πληρούται δεδομένου ότι, όπως εξηγείται στις αιτιολογικές σκέψεις 50 έως 53, η δημόσια χρηματοδότηση παρέχεται με τη μορφή ετήσιων επιχορηγήσεων, με ανώτατο όριο το ποσό που απαιτείται για τη λειτουργία του αερολιμένα χωρίς αποκόμιση κέρδους. Το όριο αυτό καθορίζεται σε ετήσια βάση εκ των προτέρων με βάση τους προϋπολογισμούς εσόδων και δαπανών που υποβάλλονται από τον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα και εγκρίνονται με αποφάσεις του νομαρχιακού συμβουλίου του Mureș.

(166) *Χαρακτήρας κινήτρου* ([79]). Κατά την περίοδο 2007-2009 ο ΤΜΑ λειτουργούσε υπό την εποπτεία του νομαρχιακού συμβουλίου του Mureș. Σύμφωνα με τα ψηφίσματα του νομαρχιακού συμβουλίου του Mureș που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 51 έως 53, ζητήθηκαν από τη δημόσια εποπτική αρχή δημόσιοι πόροι για την κάλυψη του χρηματοδοτικού ελλείμματος του ΤΜΑ σύμφωνα με τους ετήσιους προϋπολογισμούς εσόδων και δαπανών.

(167) *Υπολογισμός της έντασης της ενίσχυσης και των επιλέξιμων δαπανών* ([80]). Οι ρουμανικές αρχές επιβεβαίωσαν ότι η δημόσια χρηματοδότηση που αναφέρεται στις αιτιολογικές σκέψεις 46 και 47 χορηγήθηκε βάσει δικαιολογητικών εγγράφων στα δημόσια λογιστικά βιβλία, τα οποία υπόκεινται σε χωριστή διαχείριση για τις δαπάνες που σχετίζονται με τη δραστηριότητα του αερολιμένα. Ο φόρος προστιθέμενης αξίας δεν ελήφθη υπόψη κατά τον υπολογισμό των λειτουργικών δαπανών.

(168) *Σώρευση* ([81]). Οι ρουμανικές αρχές επιβεβαίωσαν ότι, για την περίοδο 2007-2009, ο ΤΜΑ δεν έλαβε κανένα άλλο είδος ενίσχυσης.

(169) *Δημοσίευση και πληροφορίες* ([82]). Το άρθρο 58 παράγραφος 1 του ΓΚΑΚ προβλέπει ότι οι ενισχύσεις που χορηγήθηκαν πριν από την έναρξη ισχύος του ΓΚΑΚ δεν χρειάζεται να πληρούν τις απαιτήσεις δημοσίευσης του άρθρου 9 για να θεωρηθούν συμβατές.

([76]) Άρθρο 58 παράγραφος 1 του ΓΚΑΚ.
([77]) Άρθρο 3 σε συνδυασμό με το άρθρο 56α παράγραφος 2 του ΓΚΑΚ.
([78]) Άρθρο 5 παράγραφος 1 του ΓΚΑΚ.
([79]) Άρθρο 6 του ΓΚΑΚ.
([80]) Άρθρο 7 του ΓΚΑΚ.
([81]) Άρθρο 8 του ΓΚΑΚ.
([82]) Άρθρο 9 του ΓΚΑΚ.

8.3.1.2. Συμβατότητα με τις προϋποθέσεις του άρθρου 56α του ΓΚΑΚ

(170) *Ο αερολιμένας είναι ανοικτός σε όλους τους δυνητικούς χρήστες* ([83]). Ο ΤΜΑ ήταν ανοικτός σε όλους τους δυνητικούς χρήστες, δηλαδή σε όλες τις αεροπορικές εταιρείες οι οποίες ζήτησαν τη χρήση των αερολιμενικών υποδομών και αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 30 έως 36, αποδεχόμενες τα αερολιμενικά τέλη τα οποία δημοσιεύθηκαν στο ΕΑΠ και εφαρμόζονταν με ομοιόμορφο και διαφανή τρόπο, χωρίς διακρίσεις.

(171) Οι ρουμανικές αρχές επιβεβαίωσαν ότι όλες οι αεροπορικές εταιρείες που επιθυμούσαν να εκτελούν πτήσεις από τον αερολιμένα σύμφωνα με το κανονιστικό πλαίσιο που περιγράφεται ανωτέρω θα μπορούσαν να το πράξουν. Επομένως, κατά την περίοδο 2007-2009 στον αερολιμένα δραστηριοποιούνταν διάφορες αεροπορικές εταιρείες: TAROM, Carpatair, Malev, Wizz Air, Cimber Air.

(172) *Η ενίσχυση δεν χορηγείται για τη μετεγκατάσταση υφιστάμενων αερολιμένων ή για τη δημιουργία νέου επιβατικού αερολιμένα* ([84]). Κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, ο ΤΜΑ δεν μετεγκαταστάθηκε ούτε μετατράπηκε από απλό αεροδρόμιο σε επιβατικό αερολιμένα· οι αερολιμενικές υποδομές υφίστανται και λειτουργούν στον ίδιο χώρο από το 1967.

(173) Η ενίσχυση δεν χορηγείται σε αερολιμένες με μέσο ετήσιο όγκο εμπορευματικής κίνησης άνω των 200 000 τόνων κατά τις δύο χρήσεις που προηγούνται αυτής κατά την οποία χορηγείται πράγματι η ενίσχυση. Η ενίσχυση δεν αναμένεται να επιφέρει αύξηση του μέσου ετήσιου όγκου εμπορευματικής κίνησης του αερολιμένα σε πάνω από 200 000 τόνους εντός δύο χρήσεων μετά τη χορήγηση της ενίσχυσης ([85]). Κατά τη διάρκεια των δύο ετών που προηγήθηκαν της περιόδου 2007-2009 και κατά τα επόμενα δύο έτη 2010-2011, δεν πραγματοποιήθηκαν εμπορευματικές πτήσεις στον ΤΜΑ και καμία εμπορευματική κίνηση δεν υπερέβη τους 200 000 τόνους (αιτιολογική σκέψη 37). Ως εκ τούτου, η προϋπόθεση αυτή πληρούται.

(174) Ενίσχυση λειτουργίας δεν χορηγείται σε αερολιμένες με μέση ετήσια επιβατική κίνηση άνω των 200 000 επιβατών κατά τις δύο χρήσεις που προηγούνται αυτής κατά την οποία χορηγείται πράγματι η ενίσχυση ([86]). Ο αριθμός των επιβατών στον ΤΜΑ το 2005, το 2006, το 2007 και το 2008 δεν υπερέβη το κατώτατο όριο (βλ. πίνακα 1) και, ως εκ τούτου, η προϋπόθεση αυτή πληρούται.

(175) Το ποσό ενίσχυσης λειτουργίας δεν υπερβαίνει το ποσό που είναι απαραίτητο για την κάλυψη των ζημιών εκμετάλλευσης και ένα εύλογο κέρδος κατά τη σχετική περίοδο. Η ενίσχυση χορηγείται με τη μορφή είτε προκαθορισμένων περιοδικών δόσεων, οι οποίες δεν αυξάνονται κατά την περίοδο χορήγησης της ενίσχυσης, είτε ποσών καθορισμένων εκ των υστέρων με βάση τις καταγεγραμμένες ζημίες εκμετάλλευσης ([87]). Η δημόσια χρηματοδότηση του ΤΜΑ στο πλαίσιο του μέτρου 1 κατά την περίοδο 2007-2009 παρουσιάζεται στον πίνακα 5. Καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου 2007-2009 υπήρχε έλλειμμα χρηματοδότησης το οποίο δεν καλύφθηκε από δημόσιους πόρους. Συνεπώς, η ενίσχυση δεν υπερέβη το ποσό που είναι απαραίτητο για την κάλυψη των ζημιών εκμετάλλευσης και ένα εύλογο κέρδος. Οι ρουμανικές αρχές επιβεβαίωσαν ότι τα ποσά χορηγήθηκαν σε μηνιαίες δόσεις βάσει του ετήσιου προϋπολογισμού που καταρτίστηκε εκ των προτέρων και τακτοποιήθηκε εκ των υστέρων επί τη βάσει της εκτέλεσης, όπως παρουσιάζεται στους ετήσιους λογαριασμούς, προκειμένου να καλυφθεί η ζημία εκμετάλλευσης χωρίς να καταγράφονται κέρδη.

(176) Ενισχύσεις λειτουργίας δεν καταβάλλονται για οιοδήποτε ημερολογιακό έτος κατά το οποίο η ετήσια επιβατική κίνηση του αερολιμένα υπερβαίνει τους 200 000 επιβάτες ([88]). Ο αριθμός των επιβατών στον ΤΜΑ ανήλθε σε 156 929 το 2007, σε 69 945 το 2008 και σε 84 062 το 2009 (βλ. πίνακα 1). Ως εκ τούτου, η προϋπόθεση αυτή πληρούται.

(177) Η χορήγηση ενισχύσεων λειτουργίας δεν επιτρέπεται να τελεί υπό την αίρεση της σύναψης συμφωνιών με συγκεκριμένες αεροπορικές εταιρείες σχετικά με τα αερολιμενικά τέλη, την πληρωμή υπηρεσιών μάρκετινγκ ή άλλες οικονομικές πτυχές των δραστηριοτήτων της αεροπορικής εταιρείας στον συγκεκριμένο αερολιμένα ([89]). Οι ρουμανικές αρχές επιβεβαίωσαν ότι η χορήγηση της ενίσχυσης δεν τελούσε υπό την αίρεση της σύναψης ειδικών συμφωνιών με συγκεκριμένες αεροπορικές εταιρείες και ότι τα αερολιμενικά τέλη ήταν τα ίδια για όλες τις αεροπορικές εταιρείες. Ως εκ τούτου, η προϋπόθεση αυτή πληρούται.

([83]) Άρθρο 56α παράγραφος 3 του ΓΚΑΚ.
([84]) Άρθρο 56α παράγραφος 4 του ΓΚΑΚ.
([85]) Άρθρο 56α παράγραφος 10 του ΓΚΑΚ.
([86]) Άρθρο 56α παράγραφος 15 του ΓΚΑΚ.
([87]) Άρθρο 56α παράγραφος 16 του ΓΚΑΚ.
([88]) Άρθρο 56α παράγραφος 17 του ΓΚΑΚ.
([89]) Άρθρο 56α παράγραφος 18 του ΓΚΑΚ.

8.3.1.3. Συμπέρασμα σχετικά με τη συμβατότητα με τις προϋποθέσεις του ΓΚΑΚ

(178) Το μέτρο 1 πληροί τις προϋποθέσεις του ΓΚΑΚ και, ως εκ τούτου, είναι συμβατό με την εσωτερική αγορά.

8.3.2. *Συμπέρασμα σχετικά με τη συμβατότητα του μέτρου 1*

(179) Για τους λόγους που εκτίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 165 έως 177 ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι η ενίσχυση λειτουργίας υπέρ του ΤΜΑ κατά την περίοδο 2007-2009 είναι συμβατή με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ.

9. **ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ 2 — ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΕΠΙΓΕΙΑΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΤΟ 2011**

9.1. **Ύπαρξη ενίσχυσης**

(180) Οι αρχές σχετικά με την ύπαρξη ενίσχυσης οι οποίες αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 126 έως 133, 137, 140, 143 και 148 ισχύουν και για το μέτρο 2.

9.1.1. *Οικονομική δραστηριότητα και έννοια της επιχείρησης*

(181) Η Επιτροπή πρέπει αρχικά να εξακριβώσει αν το μέτρο 2 εφαρμόζεται σε επιχειρήσεις κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

(182) Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 41, ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα ασχολούνταν με την κατασκευή, τη συντήρηση και τη λειτουργία των αερολιμενικών υποδομών και την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών και χρεώνει τους χρήστες —εμπορικούς αερομεταφορείς και χρήστες μη εμπορικών γενικών αεροπορικών μεταφορών— για τη χρήση των αερολιμενικών υποδομών, εκμεταλλευόμενος κατ' επέκταση εμπορικά τις υποδομές. Επομένως, ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα ασκούσε οικονομική δραστηριότητα κατά τον χρόνο πραγματοποίησης της επένδυσης και, ως εκ τούτου, συνιστά επιχείρηση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ κατά τον χρόνο χορήγησης της ενίσχυσης.

(183) Επιπλέον, κατά τη διάρκεια της επίσημης έρευνας, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 102, η Ρουμανία επιβεβαίωσε ότι ο εξοπλισμός που χρηματοδοτήθηκε από το μέτρο 2 χρησιμοποιήθηκε για τις γενικές δραστηριότητες του αερολιμένα. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το μέτρο 2 δεν συνιστά αντιστάθμιση για δαπάνες που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του κράτους και, συνεπώς, εφαρμόζεται πράγματι σε επιχείρηση.

9.1.2. *Κρατικοί πόροι και δυνατότητα καταλογισμού στο κράτος*

(184) Οι ρουμανικές αρχές επιβεβαίωσαν ότι όλες οι επενδύσεις που αναφέρονται στον Πίνακας 3 καταβλήθηκαν από τον προϋπολογισμό του νομαρχιακού συμβουλίου του Mureș, και συγκεκριμένα: με την περιφερειακή απόφαση αριθ. 15, της 10ης Φεβρουαρίου 2011, χρηματοδοτήθηκε το λεωφορείο πίστας, με την περιφερειακή απόφαση αριθ. 94, της 28ης Ιουλίου 2011, χρηματοδοτήθηκε το καρότσι μεταφοράς αποσκευών και η μονάδα ισχύος, με την περιφερειακή απόφαση αριθ. 84, της 22ας Ιουνίου 2011, η κλίμακα επιβατών και η μονάδα αποπαγοποίησης.

(185) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η χρηματοδότηση υποδομών επίγειας εξυπηρέτησης το 2011 χορηγήθηκε με κρατικούς πόρους και μπορούσε να καταλογιστεί στο κράτος.

9.1.3. *Επιλεκτικότητα*

(186) Η χρηματοδοτική στήριξη βάσει των περιφερειακών αποφάσεων που παρατίθενται στην αιτιολογική σκέψη 184 είναι επιλεκτική, δεδομένου ότι η ενίσχυση θα χορηγηθεί μόνο σε μία επιχείρηση, και συγκεκριμένα στον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα ΤΜΑ. Πρόκειται για μεμονωμένο μέτρο. Ως εκ τούτου, το μέτρο 2 είναι εξ ορισμού επιλεκτικό κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

9.1.4. *Οικονομικό πλεονέκτημα*

(187) Οι ρουμανικές αρχές δήλωσαν κατά τη διάρκεια της επίσημης διαδικασίας έρευνας ότι, ακόμη και αν ο αερολιμένας λειτουργούσε σε ελεύθερη αγορά, το χαμηλό επίπεδο δραστηριότητας θα καθιστούσε αδύνατο για τον ΤΜΑ να παρέχει υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης με αποδοτικό τρόπο. Ως εκ τούτου, κατά τον χρόνο της χρηματοδότησης, οι ρουμανικές αρχές θεώρησαν την επένδυση μη ανακτήσιμη δαπάνη και δεν αναμενόταν καμία οικονομική απόδοση. Συνεπώς, η επίμαχη δημόσια χρηματοδότηση δεν συμμορφώνεται με την αρχή του ΙΕΟΑ.

(188) Η Ρουμανία ισχυρίστηκε επίσης ότι η δημόσια χρηματοδότηση συνιστούσε αντιστάθμιση για την παροχή ΥΓΟΣ. Σε περίπτωση επιχείρησης στην οποία έχει ανατεθεί η παροχή ΥΓΟΣ, προκειμένου να διαπιστωθεί αν το υπό εξέταση μέτρο συνιστά οικονομικό πλεονέκτημα κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 143 ανωτέρω, η Επιτροπή πρέπει να εξετάσει αν τηρούνται σωρευτικά οι τέσσερις προϋποθέσεις Altmark.

(189) Όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 144, το τέταρτο κριτήριο Altmark πληρούται εάν ο αποδέκτης της αντιστάθμισης έχει επιλεγεί στο πλαίσιο διαδικασίας σύναψης δημόσιας σύμβασης που επιτρέπει να επιλεγεί υποψήφιος ικανός να παρέχει την απαιτούμενη ΥΓΟΣ με το μικρότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο ή, σε αντίθεση περίπτωση, εάν η αντιστάθμιση έχει υπολογιστεί με βάση τις δαπάνες στις οποίες θα προέβαινε μια αποδοτική επιχείρηση.

(190) Στην προκειμένη περίπτωση, ο δικαιούχος δεν επελέγη μέσω διαδικασίας σύναψης δημόσιας σύμβασης. Επιπλέον, οι ρουμανικές αρχές δεν προσκόμισαν στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι το ύψος της αντιστάθμισης καθορίστηκε βάσει ανάλυσης των δαπανών στις οποίες θα προέβαινε μια τυπική επιχείρηση με χρηστή διαχείριση και κατάλληλα εξοπλισμένη για την εκπλήρωση των αναγκαίων ΥΠΔΥ. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η εν λόγω δημόσια χρηματοδότηση δεν πληροί το τέταρτο κριτήριο Altmark.

(191) Κατά συνέπεια, το μέτρο 2 δεν συμμορφώνεται με το τέταρτο κριτήριο Altmark και, επομένως, οι προϋποθέσεις Altmark δεν πληρούνται σωρευτικά στην παρούσα υπόθεση, χωρίς να χρειάζεται να εξεταστούν λεπτομερώς οι άλλες προϋποθέσεις της απόφασης Altmark. Δεδομένου ότι, όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 187, το μέτρο 2 δεν συμμορφώνεται με την αρχή του ΙΕΟΑ, παρείχε οικονομικό πλεονέκτημα στον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα.

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

(192) Οι αιτιολογικές σκέψεις 148 έως 152 εφαρμόζονται στο μέτρο 2. Δεδομένου ότι το μέτρο 2 στηρίζει έναν περιφερειακό αερολιμένα, τον ΤΜΑ, πρέπει να θεωρηθεί ικανό να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και να επηρεάσει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

9.1.6. *Συμπέρασμα σχετικά με την ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης*

(193) Βάσει των προαναφερομένων, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το μέτρο 2 συνιστά κρατική ενίσχυση προς τον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

9.2. **Νομιμότητα της ενίσχυσης**

(194) Το μέτρο 2 τέθηκε σε εφαρμογή πριν ληφθεί επίσημη έγκριση από την Επιτροπή. Ως εκ τούτου, συνιστά παράνομη ενίσχυση εκτός εάν πληρούσε τις συναφείς προϋποθέσεις πράξης της Ένωσης που προβλέπει απαλλαγή από την υποχρέωση κοινοποίησης που ορίζεται στο άρθρο 108 της ΣΛΕΕ για συγκεκριμένες κατηγορίες ενισχύσεων.

(195) Στην προκειμένη περίπτωση, η Ρουμανία ισχυρίστηκε ότι η επένδυση πραγματοποιήθηκε σύμφωνα με την κυβερνητική απόφαση του 1997 και ότι η επένδυση συνδεόταν με την αντιστάθμιση για την παροχή ΥΓΟΣ. Όπως αναφέρεται στις αιτιολογικές σκέψεις 156(156) και 157, η Ρουμανία δεν απέδειξε ότι η δημόσια χρηματοδότηση βάσει της κυβερνητικής απόφασης του 1997 ανέθεσε στους φορείς διαχείρισης αερολιμένων σαφώς καθορισμένες ΥΠΔΥ και, κατά συνέπεια, η ενίσχυση δεν ήταν σύμφωνη με την απόφαση ΥΓΟΣ του 2005 και, ως εκ τούτου, εφαρμόστηκε κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ.

9.3. **Συμβατότητα με την εσωτερική αγορά**

(196) Για τους λόγους που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 157 έως 159, το μέτρο 2 δεν μπορεί να θεωρηθεί συμβατό δυνάμει της απόφασης ΥΓΟΣ του 2012 ούτε με το πλαίσιο του 2012 για τις ΥΓΟΣ.

(197) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή πρέπει να αξιολογήσει αν το μέτρο είναι συμβατό με τον ΓΚΑΚ, ο οποίος περιέχει διατάξεις σχετικά με τις επενδυτικές ενισχύσεις σε περιφερειακούς αερολιμένες υπό ορισμένες προϋποθέσεις.

9.3.1. *Εφαρμογή του ΓΚΑΚ*

(198) Οι μεταβατικές διατάξεις του ΓΚΑΚ διευκρινίζουν ότι εφαρμόζεται σε κάθε μεμονωμένη ενίσχυση που χορηγήθηκε πριν από την έναρξη ισχύος του, εφόσον η εν λόγω ενίσχυση πληροί όλες τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στον ΓΚΑΚ, με εξαίρεση το άρθρο 9 ([90]).

(199) Σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχείο ιγ) του ΓΚΑΚ, ο κανονισμός εφαρμόζεται στις ενισχύσεις για περιφερειακούς αερολιμένες. Οι επενδυτικές ενισχύσεις σε αερολιμένα συμβιβάζονται με την εσωτερική αγορά κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 3 της Συνθήκης, εφόσον οι εν λόγω ενισχύσεις πληρούν τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στο άρθρο 56α παράγραφοι 3 έως 14 και στο κεφάλαιο Ι του ΓΚΑΚ ([91]).

(200) Στο άρθρο 2 σημείο 144) του ΓΚΑΚ οι αερολιμενικές υποδομές ορίζονται ως «οι υποδομές και ο εξοπλισμός για την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών από τον αερολιμένα σε αεροπορικές εταιρείες και στους διάφορους παρόχους υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων των διαδρόμων προσγείωσης/απογείωσης, των τερματικών σταθμών, των χώρων στάθμευσης των αεροσκαφών, των διαδρόμων τροχοδρόμησης, των κεντρικών υποδομών υπηρεσιών εδάφους και οιωνδήποτε άλλων εγκαταστάσεων που υποστηρίζουν άμεσα τις αερολιμενικές υπηρεσίες, εξαιρουμένων των υποδομών και του εξοπλισμού που απαιτούνται κυρίως για την άσκηση μη αεροναυτικών δραστηριοτήτων». Το υπό εξέταση μέτρο αφορά τη δημόσια χρηματοδότηση υποδομών επίγειας εξυπηρέτησης το 2011 και, συνεπώς, εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του ΓΚΑΚ.

(201) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι, δυνάμει των μεταβατικών διατάξεων, ο ΓΚΑΚ εφαρμόζεται στο μέτρο 2 ως βάση για τη συμβατότητα.

9.3.2. *Συμβατότητα του μέτρου με τις σχετικές διατάξεις του ΓΚΑΚ*

9.3.2.1. Συμβατότητα με το κεφάλαιο Ι του ΓΚΑΚ

(202) *Απαίτηση διαφάνειας* ([92]). Η προϋπόθεση αυτή πληρούται δεδομένου ότι η δημόσια χρηματοδότηση παρέχεται με τη μορφή ετήσιων επιχορηγήσεων, με ανώτατο όριο το ποσό που απαιτείται για τη λειτουργία του αερολιμένα χωρίς αποκόμιση κέρδους. Το όριο αυτό καθορίζεται σε ετήσια βάση εκ των προτέρων με βάση τους προϋπολογισμούς εσόδων και δαπανών που υποβάλλονται από τον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα και εγκρίνονται με αποφάσεις του νομαρχιακού συμβουλίου του Mureș (βλ. αιτιολογική σκέψη 56).

(203) *Χαρακτήρας κινήτρου* ([93]). Οι ρουμανικές αρχές εξήγησαν ότι η επένδυση ήταν αναγκαία για την εκπλήρωση του υποχρεωτικού σχεδίου διαχείρισης κρίσεων σύμφωνα με την κυβερνητική απόφαση αριθ. 443/2005, με την οποία εγκρίθηκε το εθνικό πρόγραμμα ασφάλειας. Οι ρουμανικές αρχές εξήγησαν ότι ο εξοπλισμός που ήταν διαθέσιμος στον αερολιμένα κατά τον χρόνο πραγματοποίησης της επένδυσης συνιστούσε κίνδυνο για τις λειτουργίες του αερολιμένα και την ασφάλεια των πτήσεων. Δεδομένου ότι ο ΤΜΑ δεν ήταν σε θέση να πραγματοποιήσει ο ίδιος την επένδυση και ότι, χωρίς την επένδυση, ο αερολιμένας δεν θα ήταν σε θέση να διασφαλίζει την εκτέλεση πτήσεων υπό ασφαλείς συνθήκες, πληρούται η προϋπόθεση του χαρακτήρα κινήτρου.

([90]) Άρθρο 58 παράγραφος 1 του ΓΚΑΚ.
([91]) Άρθρο 3 σε συνδυασμό με το άρθρο 56α παράγραφος 1 του ΓΚΑΚ.
([92]) Άρθρο 5 παράγραφος 1 του ΓΚΑΚ.
([93]) Άρθρο 6 του ΓΚΑΚ.

(204) *Υπολογισμός της έντασης της ενίσχυσης και των επιλέξιμων δαπανών* ([94]). Οι ρουμανικές αρχές υπέβαλαν αποδεικτικά έγγραφα για την πληρωμή του εξοπλισμού και επιβεβαίωσαν ότι το ποσό των 588 062 RON που αντιστοιχεί στον εκπεστέο ΦΠΑ δεν συμπεριλήφθηκε στο κόστος των υποδομών επίγειας εξυπηρέτησης που αγοράστηκαν το 2011.

(205) *Σώρευση* ([95]). Οι ρουμανικές αρχές επιβεβαίωσαν ότι ο ΤΜΑ δεν επωφελήθηκε από κανένα άλλο είδος ενίσχυσης για την αγορά των αντικειμένων.

(206) *Δημοσίευση και πληροφορίες* ([96]). Το άρθρο 58 παράγραφος 1 του ΓΚΑΚ προβλέπει ότι οι ενισχύσεις που χορηγήθηκαν πριν από την έναρξη ισχύος του ΓΚΑΚ δεν χρειάζεται να πληρούν τις απαιτήσεις δημοσίευσης του άρθρου 9 για να θεωρηθούν συμβατές.

9.3.2.2. Συμβατότητα με τις προϋποθέσεις του άρθρου 56α του ΓΚΑΚ

(207) *Ο αερολιμένας είναι ανοικτός σε όλους τους δυνητικούς χρήστες* ([97]). Ο ΤΜΑ ήταν ανοικτός σε όλους τους δυνητικούς χρήστες, δηλαδή σε όλες τις αεροπορικές εταιρείες οι οποίες ζήτησαν τη χρήση των αερολιμενικών υποδομών και αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 30 έως 36, αποδεχόμενες τα αερολιμενικά τέλη τα οποία δημοσιεύθηκαν στο ΕΑΠ και εφαρμόζονταν με ομοιόμορφο και διαφανή τρόπο, χωρίς διακρίσεις.

(208) Οι ρουμανικές αρχές επιβεβαίωσαν ότι όλες οι αεροπορικές εταιρείες που επιθυμούσαν να εκτελούν πτήσεις από τον αερολιμένα σύμφωνα με το κανονιστικό πλαίσιο που περιγράφεται ανωτέρω θα μπορούσαν να το πράξουν. Όπως εξηγείται στις αιτιολογικές σκέψεις 31, 33 και 34, οι αεροπορικές εταιρείες που εκτελούσαν τακτικές πτήσεις στον αερολιμένα κατά τον χρόνο χορήγησης της επένδυσης ήταν οι Wizz Air, Malev και Tarom.

(209) *Η ενίσχυση δεν χορηγείται για τη μετεγκατάσταση υφιστάμενων αερολιμένων ή για τη δημιουργία νέου επιβατικού αερολιμένα* ([98]). Κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, ο ΤΜΑ δεν μετεγκαταστάθηκε ούτε μετατράπηκε από απλό αεροδρόμιο σε επιβατικό αερολιμένα· οι αερολιμενικές υποδομές υφίστανται και λειτουργούν στον ίδιο χώρο από το 1967.

(210) Η ενίσχυση δεν χορηγείται σε αερολιμένες με μέσο ετήσιο όγκο εμπορευματικής κίνησης άνω των 200 000 τόνων κατά τις δύο χρήσεις που προηγούνται αυτής κατά την οποία χορηγείται πράγματι η ενίσχυση. Η ενίσχυση δεν αναμένεται να επιφέρει αύξηση του μέσου ετήσιου όγκου εμπορευματικής κίνησης του αερολιμένα σε πάνω από 200 000 τόνους εντός δύο χρήσεων μετά τη χορήγηση της ενίσχυσης ([99]). Κατά τις περιόδους 2009-2010 και 2012-2013, δεν πραγματοποιήθηκαν εμπορευματικές πτήσεις στον ΤΜΑ και καμία εμπορευματική κίνηση δεν υπερέβη τους 200 000 τόνους (αιτιολογική σκέψη 37). Ως εκ τούτου, η προϋπόθεση αυτή πληρούται.

(211) Η εν λόγω επένδυση δεν υπερβαίνει τα απαιτούμενα για την εξυπηρέτηση της μεσοπρόθεσμης αναμενόμενης κίνησης με βάση εύλογες προβλέψεις κίνησης ([100]): Οι ρουμανικές αρχές διευκρίνισαν ότι η επένδυση αποσκοπούσε στην τήρηση των αναγκαίων προτύπων ασφάλειας ώστε οι πτήσεις να μπορούν να εκτελούνται υπό βέλτιστες συνθήκες ασφάλειας (αιτιολογική σκέψη 55). Επομένως, το παρόν μέτρο πληροί την απαίτηση αυτή.

(212) Η επενδυτική ενίσχυση δεν χορηγείται σε αερολιμένα που βρίσκεται σε απόσταση 100 χιλιομέτρων ή 60 λεπτών με αυτοκίνητο, λεωφορείο, τρένο ή τρένο μεγάλης ταχύτητας από υφιστάμενο αερολιμένα από τον οποίο εκτελούνται τακτικές αεροπορικές γραμμές, κατά την έννοια του άρθρου 2 παράγραφος 16 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 ([101]). Όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 29, ο πλησιέστερος αερολιμένας στον ΤΜΑ είναι ο CNIA, ο οποίος απέχει περισσότερα από 100 km και 1 ώρα και 30 λεπτά με αυτοκίνητο, καθώς και ο διεθνής αερολιμένας του Sibiu, ο οποίος απέχει περίπου 120 km και 1 ώρα και 50 λεπτά με αυτοκίνητο. Όλοι οι άλλοι μεγάλοι αερολιμένες απέχουν περισσότερο από 2 ώρες με αυτοκίνητο. Ως εκ τούτου, η προϋπόθεση αυτή πληρούται εν προκειμένω.

([94]) Άρθρο 7 του ΓΚΑΚ.
([95]) Άρθρο 8 του ΓΚΑΚ.
([96]) Άρθρο 9 του ΓΚΑΚ.
([97]) Άρθρο 56α παράγραφος 3 του ΓΚΑΚ.
([98]) Άρθρο 56α παράγραφος 4 του ΓΚΑΚ.
([99]) Άρθρο 56α παράγραφος 10 του ΓΚΑΚ.
([100]) Άρθρο 56α παράγραφος 5 του ΓΚΑΚ.
([101]) Άρθρο 56α παράγραφος 6 του ΓΚΑΚ.

(213) Οι παράγραφοι 5 και 6 δεν εφαρμόζονται σε αερολιμένες με μέση ετήσια επιβατική κίνηση έως 200 000 επιβάτες κατά τις δύο χρήσεις που προηγούνται αυτής κατά την οποία χορηγείται πράγματι η ενίσχυση, εφόσον η επενδυτική ενίσχυση δεν αναμένεται να επιφέρει αύξηση της μέσης ετήσιας επιβατικής κίνησης του αερολιμένα σε πάνω από 200 000 επιβάτες εντός δύο χρήσεων μετά τη χορήγηση της ενίσχυσης. Η επενδυτική ενίσχυση που χορηγείται στους εν λόγω αερολιμένες συμμορφώνεται προς τις διατάξεις της παραγράφου 11 ή των παραγράφων 13 και 14 ([102]). Όπως παρουσιάζεται στον Πίνακας 1, η επιβατική κίνηση κατά την περίοδο 2009-2010 ήταν κάτω από 200 000 επιβάτες. Μολονότι η κίνηση υπερέβαινε τους 200 000 επιβάτες το 2012 και το 2013, όπως αναφέρεται ανωτέρω στην αιτιολογική σκέψη 203, το είδος του εξοπλισμού που χρηματοδοτήθηκε από το μέτρο 2 δεν προοριζόταν ούτε ήταν ικανό να αυξήσει τον όγκο της κίνησης στον αερολιμένα, αλλά μόνον επέτρεπε στον αερολιμένα να λειτουργεί υπό ασφαλείς συνθήκες. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θεωρεί ότι η απαίτηση αυτή θα πληρούνταν στην προκειμένη περίπτωση. Δεδομένου ότι ο ΤΜΑ πληροί τις προϋποθέσεις που απαιτούνται από την εν λόγω αιτιολογική σκέψη, η Επιτροπή θα πρέπει πλέον να αποδείξει μόνο ότι η αιτιολογική σκέψη 11 του εν λόγω άρθρου πληρούται στην παρούσα υπόθεση. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή δεν χρειάζεται να αποδείξει ότι πληρούνται οι αιτιολογικές σκέψεις 13 και 14 στην προκειμένη περίπτωση.

(214) Η επενδυτική ενίσχυση δεν χορηγείται σε αερολιμένες με μέση ετήσια επιβατική κίνηση πάνω από τρία εκατομμύρια επιβάτες κατά τις δύο χρήσεις που προηγούνται αυτής κατά την οποία χορηγείται πράγματι η ενίσχυση. Η επενδυτική ενίσχυση δεν αναμένεται να επιφέρει αύξηση της μέσης ετήσιας κίνησης του αερολιμένα σε πάνω από τρία εκατομμύρια επιβάτες εντός δύο χρήσεων μετά τη χορήγηση της ενίσχυσης ([103]). Όπως προκύπτει από τον Πίνακας 1, ο ιστορικός όγκος επιβατών του ΤΜΑ είναι πολύ κάτω από τρία εκατομμύρια επιβάτες καθ' όλη τη διάρκεια της υπό εξέταση περιόδου. Ως εκ τούτου, η προϋπόθεση αυτή πληρούται εν προκειμένω.

(215) Η ενίσχυση δεν χορηγείται σε αερολιμένες με μέσο ετήσιο όγκο εμπορευματικής κίνησης άνω των 200 000 τόνων κατά τις δύο χρήσεις που προηγούνται αυτής κατά την οποία χορηγείται πράγματι η ενίσχυση. Η ενίσχυση δεν αναμένεται να επιφέρει αύξηση του μέσου ετήσιου όγκου εμπορευματικής κίνησης του αερολιμένα σε πάνω από 200 000 τόνους εντός δύο χρήσεων μετά τη χορήγηση της ενίσχυσης ([104]). Κατά τα έτη 2009-2010 και στη συνέχεια κατά τη διετία 2012-2013, δεν πραγματοποιήθηκαν εμπορευματικές πτήσεις στον ΤΜΑ και καμία εμπορευματική κίνηση δεν υπερέβη τους 200 000 τόνους (αιτιολογική σκέψη 37). Ως εκ τούτου, η προϋπόθεση αυτή πληρούται.

(216) Το ποσό της επενδυτικής ενίσχυσης δεν υπερβαίνει τη διαφορά μεταξύ των επιλέξιμων δαπανών και του κέρδους εκμετάλλευσης της επένδυσης. Το κέρδος εκμετάλλευσης αφαιρείται από τις επιλέξιμες δαπάνες εκ των προτέρων, βάσει εύλογων προβλέψεων, ή μέσω μηχανισμού ανάκτησης ([105]). Στο άρθρο 2 σημείο 39) του ΓΚΑΚ ορίζεται το κέρδος εκμετάλλευσης ως: «η διαφορά μεταξύ των προεξοφλημένων εσόδων και των προεξοφλημένων δαπανών λειτουργίας κατά τη διάρκεια οικονομικής ζωής της επένδυσης, όταν η διαφορά αυτή είναι θετική. Στις δαπάνες λειτουργίας περιλαμβάνονται οι δαπάνες προσωπικού, υλικών, υπηρεσιών που ανατίθενται σε τρίτους, επικοινωνίας, ενέργειας, συντήρησης, μισθωμάτων, διοίκησης, αλλά δεν περιλαμβάνονται αποσβέσεις και έξοδα χρηματοδότησης, εάν αυτά έχουν καλυφθεί από επενδυτική ενίσχυση. Η προεξόφληση των εσόδων και δαπανών λειτουργίας με τη χρήση κατάλληλου προεξοφλητικού επιτοκίου επιτρέπει την επίτευξη εύλογου κέρδους».

(217) Ο ΤΜΑ είναι ένας αερολιμένας που κατέγραφε ζημίες καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου αξιολόγησης. Όπως εξηγείται στον Πίνακας 9, σύμφωνα με τις προβλέψεις των ρουμανικών αρχών, αναμενόταν ότι ο ΤΜΑ θα καταστεί κερδοφόρος μόλις το 2023 το νωρίτερο. Ως εκ τούτου, το 2011, όταν πραγματοποιήθηκε η επένδυση, δεν υπήρχε καμία προσδοκία ότι η επένδυση θα μπορούσε να ανακτηθεί σε βραχυπρόθεσμο έως μεσοπρόθεσμο ορίζοντα. Συνεπώς, δεν υπάρχει προοπτική κέρδους εκμετάλλευσης σε βραχυπρόθεσμο έως μεσοπρόθεσμο ορίζοντα μετά την πραγματοποίηση της επένδυσης και, επομένως, η Επιτροπή θεωρεί ότι η εν λόγω αιτιολογική σκέψη δεν εφαρμόζεται στην παρούσα υπόθεση.

(218) *Επιλέξιμες είναι οι δαπάνες που αφορούν επενδύσεις σε αερολιμενικές υποδομές, συμπεριλαμβανομένου του κόστους σχεδιασμού* ([106]). Δεδομένου ότι πρόκειται για επένδυση σε εξοπλισμό κατά την έννοια του άρθρου 2 σημείο 144) του ΓΚΑΚ, οι επιλέξιμες δαπάνες αντιστοιχούν στο συνολικό ποσό που εκταμιεύθηκε από τις ρουμανικές αρχές και παρουσιάζεται στον Πίνακας 3. Η Επιτροπή θεωρεί ότι η απαίτηση αυτή πληρούται στην προκειμένη περίπτωση.

([102]) Άρθρο 56α παράγραφος 7 του ΓΚΑΚ.
([103]) Άρθρο 56α παράγραφος 9 του ΓΚΑΚ.
([104]) Άρθρο 56α παράγραφος 10 του ΓΚΑΚ.
([105]) Άρθρο 56α παράγραφος 11 του ΓΚΑΚ.
([106]) Άρθρο 56α παράγραφος 12 του ΓΚΑΚ.

9.3.2.3. Συμπέρασμα σχετικά με τη συμβατότητα με τις προϋποθέσεις του ΓΚΑΚ

(219) Με βάση τα ανωτέρω, το μέτρο 2 πληροί τις προϋποθέσεις του ΓΚΑΚ.

9.3.3. *Συμπέρασμα σχετικά με τη συμβατότητα του μέτρου 2*

(220) Για τους λόγους που εκτίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 198 έως 218 ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι η επενδυτική ενίσχυση που χορηγήθηκε στον ΤΜΑ το 2011 είναι συμβατή με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ.

10. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ 3 — ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΟΥ ΤΜΑ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΑΝΑΘΕΣΗΣ ΥΓΟΣ ΤΟΥ 2011 ΑΠΟ ΤΟΝ ΑΥΓΟΥΣΤΟ ΤΟΥ 2011 ΕΩΣ ΤΟΝ ΟΚΤΩΒΡΙΟ ΤΟΥ 2014

10.1. **Ύπαρξη ενίσχυσης**

(221) Οι αρχές του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 126 έως 133, 137, 140, 143 και 148 εφαρμόζονται επίσης στην εκτίμηση του μέτρου 3.

10.1.1. *Οικονομική δραστηριότητα και έννοια της επιχείρησης*

(222) Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 41, ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα ασκούσε οικονομική δραστηριότητα κατά την υπό εξέταση περίοδο και, ως εκ τούτου, συνιστά επιχείρηση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

(223) Οι ρουμανικές αρχές υποστήριξαν ότι οι δραστηριότητες που σχετίζονται με την ασφάλεια και την προστασία των αεροσκαφών, καθώς και την τακτική συντήρηση των αεροσκαφών που απαλλάσσονται από τα αερολιμενικά τέλη, όπως απαριθμούνται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 στοιχεία δ) έως η) της ανάθεσης ΥΓΟΣ του 2011 (αιτιολογική σκέψη 58) δεν ήταν οικονομικού χαρακτήρα και ενέπιπταν στο πεδίο των εξουσιών δημόσιας αρχής.

(224) Όσον αφορά τις δραστηριότητες που απαριθμούνται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 της ανάθεσης ΥΓΟΣ του 2011 (αιτιολογική σκέψη 58) στα στοιχεία δ), ε) και η), η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι ο έλεγχος της εναέριας κυκλοφορίας, η αστυνομία, το τελωνείο, η πυροσβεστική υπηρεσία, οι δραστηριότητες που είναι αναγκαίες για την προστασία της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες και οι επενδύσεις σε υποδομές και εξοπλισμό που απαιτούνται για την εκτέλεση των εν λόγω δραστηριοτήτων θεωρούνται εν γένει μη οικονομικού χαρακτήρα (αιτιολογική σκέψη 132). Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η παροχή υπηρεσιών ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας, πυροσβεστικής υπηρεσίας, υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης, η διασφάλιση της ασφάλειας, καθώς και του χώρου και των υποδομών που απαιτούνται για την άσκηση ειδικών δραστηριοτήτων ελέγχου στον αερολιμένα από τις δημόσιες αρχές και για την προστασία των αερολιμενικών υποδομών, όπως απαριθμούνται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 στοιχεία δ), ε) και η) της ΥΓΟΣ του 2011, είναι μη οικονομικού χαρακτήρα. Όπως προαναφέρθηκε στην αιτιολογική σκέψη 39, το κανονιστικό πλαίσιο που διέπει τη λειτουργία των φορέων διαχείρισης αερολιμένων στη Ρουμανία ήταν το ίδιο σε όλους τους αερολιμένες.

(225) Η Επιτροπή θεωρεί ότι η χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων που απαριθμούνται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 στοιχεία δ), ε) και η) της ανάθεσης ΥΓΟΣ του 2011 εμπίπτει στις αρμοδιότητες του κράτους και, ως εκ τούτου, δεν συνιστά κρατική ενίσχυση.

(226) Όσον αφορά τη χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων που απαριθμούνται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 στοιχεία στ) και ζ) της ανάθεσης ΥΓΟΣ του 2011 (βλ. αιτιολογική σκέψη 58), η Ρουμανία υποστήριξε ότι οι υποδομές και ο εξοπλισμός αγοράστηκαν για την εξυπηρέτηση των πτήσεων αεροσκαφών που απαλλάσσονται βάσει νόμου από την καταβολή αερολιμενικών τελών σύμφωνα με το άρθρο 31 παράγραφος 2 του κυβερνητικού διατάγματος αριθ. 29/1997 σχετικά με τον κώδικα πολιτικής αεροπορίας. Για παράδειγμα, η Ρουμανία υποστήριξε ότι, κατά τον χρόνο της χρηματοδότησης, η μέθοδος την οποία χρησιμοποιούσε ο ΤΜΑ συνίστατο στο να επιβιβάζονται και να αποβιβάζονται οι επιβάτες πεζοί. Η αγορά λεωφορείου ήταν αναγκαία για την κάλυψη των απαιτήσεων μεταφοράς επιβατών σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης ή αεροσκαφών που βρίσκονται σε κίνδυνο (π.χ. λόγω τρομοκρατίας).

(227) Ωστόσο, ούτε η εξυπηρέτηση πτήσεων που απαλλάσσονται από τα αερολιμενικά τέλη οι οποίες απαριθμούνται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 στοιχείο στ) της εντολής ΥΓΟΣ του 2011 ούτε η αγορά και η συντήρηση του αναγκαίου εξοπλισμού για την εξυπηρέτηση των εν λόγω πτήσεων ο οποίος αναφέρεται στο στοιχείο ζ) αποτελούν καθήκοντα τα οποία εν γένει ανήκουν αποκλειστικά στο κράτος.

(228) Επιπλέον, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι εάν μια υποδομή χρησιμοποιείται τόσο για οικονομικές όσο και για μη οικονομικές δραστηριότητες, η δημόσια χρηματοδότηση θα εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις στον βαθμό που καλύπτει δαπάνες που συνδέονται με τις οικονομικές δραστηριότητες ([107]).

([107]) Σημεία 34 και 35 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές και εκεί μνημονευόμενη νομολογία.

(229) Η Ρουμανία επιβεβαίωσε κατά τη διάρκεια της επίσημης έρευνας στην υπό κρίση υπόθεση ότι οι υποκείμενες υποδομές χρησιμοποιούνταν και για τις οικονομικές δραστηριότητες του αερολιμένα.

10.1.2. *Κρατικοί πόροι και δυνατότητα καταλογισμού στο κράτος*

(230) Η αντιστάθμιση που χορηγήθηκε στον ΤΜΑ στο πλαίσιο της ΥΓΟΣ του 2011 εγκρίθηκε με την περιφερειακή απόφαση του Αυγούστου του 2011 (αιτιολογική σκέψη 58) και καταβλήθηκε από τον προϋπολογισμό του νομαρχιακού συμβουλίου του Mureș. Η απόφαση αυτή ελήφθη απευθείας από το νομαρχιακό συμβούλιο του Mureș, ενός τοπικού νομού της Ρουμανίας, που αποτελεί τμήμα του ρουμανικού κράτους.

(231) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η εν λόγω χρηματοδότηση συνιστά κρατικούς πόρους και μπορεί επίσης να καταλογιστεί στο κράτος.

10.1.3. *Επιλεκτικότητα*

(232) Στην υπό εξέταση υπόθεση, η χρηματοδοτική στήριξη προτάθηκε και χορηγήθηκε από το κράτος σε μία επιχείρηση —τον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα. Πρόκειται για μεμονωμένο μέτρο. Ως εκ τούτου, το μέτρο 3 είναι εξ ορισμού επιλεκτικό κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

10.1.4. *Οικονομικό πλεονέκτημα*

(233) Η δημόσια χρηματοδότηση που χορηγήθηκε στον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα είχε ως στόχο την αντιστάθμιση των ζημιών που υπέστη κατά την άσκηση των συνήθων δραστηριοτήτων του ή την κάλυψη επενδυτικών δαπανών. Δεν υπάρχει τίποτα στα πραγματικά στοιχεία που διατέθηκαν στην Επιτροπή ή στις παρατηρήσεις που έλαβε από τη Ρουμανία ή τρίτα μέρη που να υποδηλώνει ότι η χορηγούσα αρχή θα μπορούσε να αναμένει οικονομική ανταπόδοση ως αποτέλεσμα των εν λόγω μέτρων χρηματοδότησης όταν αποφάσισε να τα χορηγήσει.

(234) Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι η Ρουμανία δεν υποστήριξε ότι η χρηματοδότηση ήταν σύμφωνη με την αρχή του ΙΕΟΑ. Όπως φαίνεται στον Πίνακας 4, ο ΤΜΑ ήταν ζημιογόνος καθ' όλη τη διάρκεια της υπό εξέταση περιόδου, χωρίς καμία προοπτική να καταστεί κερδοφόρος σε μεσοπρόθεσμο ορίζοντα (Πίνακας 5). Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η υπό αξιολόγηση χρηματοδότηση δεν ήταν σύμφωνη με την αρχή του ΙΕΟΑ.

(235) Κατά τη διάρκεια της έρευνας, η Ρουμανία υποστήριξε επίσης ότι η επίμαχη δημόσια χρηματοδότηση αποτελούσε αντιστάθμιση για την παροχή ΥΓΟΣ που πληρούσε τις προϋποθέσεις Altmark.

(236) Στην παρούσα υπόθεση, η τέταρτη προϋπόθεση Altmark δεν τηρήθηκε, δεδομένου ότι ο δικαιούχος δεν επιλέχθηκε στο πλαίσιο διαδικασίας σύναψης δημόσιας σύμβασης. Επίσης, δεν υπάρχουν στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι το ύψος της αντιστάθμισης έχει καθοριστεί βάσει ανάλυσης των δαπανών στις οποίες θα προέβαινε μια μέση επιχείρηση με χρηστή διαχείριση και κατάλληλα εξοπλισμένη με τα απαραίτητα μέσα για την κάλυψη των απαιτήσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, προκειμένου να εκπληρώσει τις ως άνω υποχρεώσεις, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εσόδων και ενός εύλογου κέρδους για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων αυτών. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι δεν μπορεί να διαπιστωθεί ότι η υπό εξέταση δημόσια χρηματοδότηση έχει καθοριστεί με βάση τις δαπάνες στις οποίες θα προέβαινε μια αποδοτική επιχείρηση. Δεδομένου ότι δεν τηρήθηκε η τέταρτη προϋπόθεση Altmark, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι οι τέσσερις προϋποθέσεις Altmark δεν πληρούνταν σωρευτικά στην παρούσα υπόθεση.

(237) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το υπό εξέταση μέτρο 3 παρείχε οικονομικό πλεονέκτημα στον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα.

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

(238) Η αξιολόγηση που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 152 ισχύει επίσης για τη δημόσια χρηματοδότηση που χορηγήθηκε στον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα στο πλαίσιο της ανάθεσης ΥΓΟΣ του 2011 και, κατά συνέπεια, η χρηματοδότηση πρέπει να θεωρηθεί ικανή να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και να επηρεάσει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

10.1.6. *Συμπέρασμα σχετικά με την ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης*

(239) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η δημόσια χρηματοδότηση που χορηγήθηκε στον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα βάσει της ανάθεσης ΥΓΟΣ του 2011 συνιστά κρατική ενίσχυση προς τον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, με εξαίρεση τη χρηματοδότηση δραστηριοτήτων που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 225.

10.2. **Νομιμότητα της ενίσχυσης**

(240) Το μέτρο 3 τέθηκε σε εφαρμογή πριν ληφθεί επίσημη έγκριση από την Επιτροπή. Ως εκ τούτου, συνιστά παράνομη ενίσχυση εκτός εάν πληρούσε τις συναφείς προϋποθέσεις πράξης της Ένωσης που προβλέπει απαλλαγή από την υποχρέωση κοινοποίησης που ορίζεται στο άρθρο 108 της ΣΛΕΕ για συγκεκριμένες κατηγορίες ενισχύσεων.

(241) Στην προκειμένη περίπτωση, η Ρουμανία ισχυρίστηκε ότι το μέτρο 2 πληρούσε τις προϋποθέσεις της απόφασης ΥΓΟΣ του 2005.

10.2.1. *Συμμόρφωση της ανάθεσης ΥΓΟΣ του 2011 με την απόφαση ΥΓΟΣ του 2005*

(242) Η απόφαση ΥΓΟΣ του 2005 απαιτεί καταρχάς την ύπαρξη γνήσιας ΥΓΟΣ. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι τα κράτη μέλη διαθέτουν ευρεία διακριτική ευχέρεια όσον αφορά τον ορισμό των ΥΓΟΣ. Ο έλεγχος της Επιτροπής περιορίζεται στην εκτίμηση του αν διαπράχθηκε πρόδηλο σφάλμα κατά τον ορισμό του πεδίου εφαρμογής των ΥΠΔΥ ([108]).

(243) Όσον αφορά το αν η συνολική διαχείριση ενός αερολιμένα συνιστά ΥΓΟΣ, όπως υποστήριξαν οι ρουμανικές αρχές στην παρούσα υπόθεση, η Επιτροπή αξιολογεί κατά κανόνα εάν, χωρίς τον αερολιμένα, η περιοχή που δυνητικά εξυπηρετείται από τον αερολιμένα θα ήταν απομονωμένη από την υπόλοιπη Ένωση σε βαθμό που θα έβλαπτε την κοινωνική και οικονομική ανάπτυξή της. Η ανάλυση αυτή θα πρέπει να διενεργείται κατά περίπτωση ([109]).

(244) Στην προκειμένη περίπτωση, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τα ακόλουθα σημεία:

α) Ο ΤΜΑ βρίσκεται σε απόσταση 103 km από τον CNIA. Οι ρουμανικές αρχές εξήγησαν ότι, κατά τον χρόνο δημοσίευσης της περιφερειακής απόφασης του Αυγούστου του 2011, λόγω των περιστάσεων που εξηγούνται στις αιτιολογικές σκέψεις 23 έως 26, ο χρόνος μετακίνησης μεταξύ των δύο αερολιμένων ήταν πάνω από δύο ώρες λόγω της κακής κατάστασης του οδικού δικτύου, η οποία επέτρεπε μέγιστη μέση ταχύτητα 65 km/h, καθώς και λόγω της μεγάλης κυκλοφοριακής κίνησης. Αυτός ο χρόνος μετακίνησης θα αυξανόταν στην περίπτωση μεταφοράς με λεωφορείο, με ελάχιστο χρόνο διαδρομής 3 ωρών και 10 λεπτών (συμπεριλαμβανομένης της διαδρομής από τον σταθμό λεωφορείων στο Cluj Napoca προς τον CNIA).

β) Επιπλέον, οι ρουμανικές αρχές διευκρίνισαν ότι, κατά τον χρόνο έκδοσης της περιφερειακής απόφασης του Αυγούστου του 2011, χωρίς τον ΤΜΑ, οι νομοί στα βόρεια, ανατολικά και νότια του νομού Mureș (δηλαδή οι νομοί Harghita, Covasna, τμήμα των νομών Bistrita, Sibiu, Neamt και Brasov) θα ήταν απομονωμένοι από την υπόλοιπη Ένωση, καθώς δεν υπήρχε αυτοκινητόδρομος που να συνδέει τους νομούς Mureș, Harghita, Covasna, Bistrita, Neamt, Brasov, Sibiu και τον CNIA (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 23 έως 26).

γ) Επιπλέον, οι ρουμανικές αρχές εξήγησαν ότι, δεδομένου ότι ο νομός Harghita (περίπου 300 000 κατοίκων) περιβάλλεται από τα Καρπάθια Όρη, η μόνη εύκολη οδική πρόσβαση είναι προς τα δυτικά (προς τον νομό Mureș) και ότι ο ΤΜΑ είναι η μόνη αεροπορική δίοδος μέσω της οποίας οι κάτοικοι του εν λόγω νομού έχουν πρόσβαση σε άλλες περιοχές της Ευρώπης. Κατά τη διάρκεια της έρευνας, οι ρουμανικές αρχές έθεσαν επίσης το ζήτημα της επίδρασης των καιρικών συνθηκών στη διάρκεια της οδικής κυκλοφορίας μεταξύ του νομού Mureș και των γειτονικών νομών. Το ετήσιο διάστημα χιονοπτώσεων στην Târgu Mureș μπορεί να φτάσει τις 190 ημέρες/έτος. Οι συχνότερες ημέρες με χιονοκάλυψη (ημέρες κατά τις οποίες παρεμποδίζεται η οδική κυκλοφορία) σημειώνονται τον Δεκέμβριο (14,4 ημέρες), τον Ιανουάριο (23,2 ημέρες) και τον Φεβρουάριο (17,5 ημέρες), με συνολικά 55,1 ημέρες/έτος. Σε ορισμένες περιπτώσεις, η χιονοκάλυψη μπορεί να διαρκέσει ολόκληρο τον μήνα κατά τους χειμερινούς μήνες, δηλαδή 31 ημέρες τον Δεκέμβριο και τον Ιανουάριο και 28-29 ημέρες τον Φεβρουάριο. Ο παγετός είναι μια ακόμη αιτία οδικής κυκλοφοριακής συμφόρησης. Ο πρώτος φθινοπωρινός παγετός στην Târgu Mureș εμφανίζεται κατά μέσο όρο στις 13 Οκτωβρίου, ενώ ο τελευταίος εαρινός παγετός καταγράφεται στις 21 Απριλίου. Αυτό σημαίνει ότι η μέση ετήσια περίοδος χωρίς παγετό είναι 174 ημέρες.

δ) Επιπλέον, οι σιδηροδρομικές μεταφορές δεν ήταν επαρκώς ανεπτυγμένες την εποχή εκείνη και δεν υπήρχαν συνδέσεις υψηλής ταχύτητας.

([108]) Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 1ης Μαρτίου 2017, SNCM κατά Επιτροπής, υπόθεση T-454/13, σκέψη 111, αποφάσεις της 15ης Ιουνίου 2005, Olsen κατά Επιτροπής, T-17/02, ECLI:EU:T:2005:218, σκέψη 216 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία, και της 22ας Οκτωβρίου 2008, TV2/Danmark και λοιποί κατά Επιτροπής, T-309/04, T-317/04, T-329/04 και T-336/04, ECLI:EU:T:2008:457, σκέψη 101 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία.

([109]) Σημείο 72 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές.

ε) Κατά τη διάρκεια της έρευνας, οι ρουμανικές αρχές παρέπεμψαν στο γενικό ρυθμιστικό σχέδιο μεταφορών της Ρουμανίας του 2015 ([110]) για να αποδείξουν ότι, σε μεσοπρόθεσμο ορίζοντα, ούτε ο CNIA ούτε ο αερολιμένας του Sibiu θα ήταν σε θέση να αντεπεξέλθουν στη δική τους κίνηση χωρίς πρόσθετες σημαντικές επενδύσεις (ο CNIA θα έπρεπε να κατασκευάσει επιπλέον χώρους στάθμευσης αεροσκαφών 23 265 τετραγωνικών μέτρων και τερματικούς σταθμούς επιβατών 29 066 τετραγωνικών μέτρων και ο αερολιμένας του Sibiu τερματικούς σταθμούς επιβατών 460 τετραγωνικών μέτρων για να καλύψουν μόνο τις δικές τους ανάγκες). Ως εκ τούτου, οι δύο αυτοί αερολιμένες δεν θα ήταν σε θέση να αναλάβουν την κίνηση του ΤΜΑ σε περίπτωση που ο τελευταίος έπαυε να υφίσταται.

στ) Όπως περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 21, ο νομός Mureș σημείωσε σημαντική πτώση του πληθυσμού τις τελευταίες δεκαετίες, τάση που αναμένεται να συνεχιστεί τα επόμενα έτη. Επιπλέον, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 22, ο νομός Mureș επωφελήθηκε λιγότερο από τη διεύρυνση της ΕΕ απ' ό,τι οι γειτονικοί του νομοί, πόσο μάλλον η μητροπολιτική περιοχή του Βουκουρεστίου. Αναγνωρίζοντας τη σημασία των υποδομών για την περιφερειακή ανάπτυξη, οι ρουμανικές αρχές προσδιόρισαν τον αερολιμένα ως βασικό πόρο. Κατά συνέπεια, η ανακαίνισή του συμπεριλήφθηκε στο επιχειρησιακό πρόγραμμα για τις μεγάλες υποδομές 2014-2020. Στο πλαίσιο της αναπτυξιακής στρατηγικής του νομού Mureș, το νομαρχιακό συμβούλιο σχεδίαζε τη δημιουργία βιομηχανικού πάρκου κοντά στον αερολιμένα, το οποίο είναι γνωστό ως βιομηχανικό πάρκο Mureș. ([111]) Οι ρουμανικές αρχές επιβεβαίωσαν ότι το πάρκο προσέλκυσε με επιτυχία μεταποιητικές εταιρείες και ξένες επενδύσεις, συμβάλλοντας στην περιφερειακή οικονομική ανάπτυξη. Ο απώτερος στόχος είναι η ανάπτυξη ενός κόμβου διατροπικών μεταφορών για την περαιτέρω στήριξη της συνδεσιμότητας και της ανάπτυξης της περιοχής.

ζ) Οι ρουμανικές αρχές τόνισαν τη σημασία του τουρισμού ως οικονομικής δραστηριότητας για την αύξηση της δυναμικής του νομού. Ο τουρισμός στον νομό αυξήθηκε σημαντικά κατά την περίοδο 2010-2015, κατατάσσοντας τον νομό Mureș στην 4η θέση στη Ρουμανία όσον αφορά τον αριθμό τουριστών, με συνολικό αριθμό 492 181 επισκεπτών ([112]). Τα τουριστικά αξιοθέατα με τις περισσότερες επισκέψεις αλλοδαπών τουριστών το 2015 ήταν η Sighișoara, η Târgu Mureș και το θέρετρο ιαματικών λουτρών Sovata. Οι αλλοδαποί τουρίστες προέρχονται κυρίως από χώρες της ΕΕ αλλά και από χώρες εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης (π.χ. Ισραήλ). Οι ρουμανικές αρχές ανέφεραν ότι ο αερολιμένας Târgu Mureș, με τις άμεσες συνδέσεις του με διάφορες μεγάλες πόλεις της ΕΕ, διαδραμάτισε αποφασιστικό ρόλο στην αύξηση του αριθμού των τουριστών.

η) Τέλος, οι ρουμανικές αρχές ανέφεραν ότι η Târgu Mureș είναι κορυφαίο κέντρο μεταμοσχεύσεων καρδιάς και επείγουσας ιατρικής. Η ταχεία μεταφορά οργάνων μεταξύ εθνικών κέντρων αποτελεί κρίσιμη πτυχή της μεταμόσχευσης οργάνων. Στόχος του κλινικού νοσοκομείου επείγουσας ιατρικής του νομού Mureș είναι να επεκτείνει τον ηγετικό ρόλο του από τις μεταμοσχεύσεις καρδιάς στις μεταμοσχεύσεις καρδιάς/πνευμόνων, τις μεταμοσχεύσεις νεφρών ή οποιαδήποτε άλλη μεταμόσχευση οργάνων και ιστών. Αυτό συνάδει με τη στρατηγική του Υπουργείου Υγείας της Ρουμανίας, η οποία περιλαμβάνει την ίδρυση τράπεζας ιστών στην Târgu Mureș. Το νοσοκομείο υπογράμμισε ότι η μεταφορά ασθενών με ελικόπτερο από άλλον αερολιμένα, που βρίσκεται σε μεγαλύτερη απόσταση, προς το νοσοκομείο δεν μπορεί να πραγματοποιείται σε μόνιμη βάση λόγω μετεωρολογικών ή τεχνικών περιορισμών, οι οποίοι συχνά αποκλείουν τη μεταφορά, με τις συνακόλουθες συνέπειες για τον ασθενή.

(245) Δεδομένων των ανωτέρω παραμέτρων, η Επιτροπή θεωρεί ότι η Ρουμανία δεν υπέπεσε σε πρόδηλο σφάλμα εκτίμησης κρίνοντας ότι, χωρίς τον ΤΜΑ, ορισμένες περιοχές της Κεντρικής Περιφέρειας της Ρουμανίας θα ήταν απομονωμένες από την υπόλοιπη Ένωση σε βαθμό που θα έβλαπτε την κοινωνική και οικονομική ανάπτυξή της.

(246) Υπό αυτές τις συνθήκες, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα στοιχεία τα οποία κοινοποίησαν οι ρουμανικές αρχές αρκούν για να στηρίξουν την απόφασή τους να αναθέσουν στον ΤΜΑ την παροχή ΥΓΟΣ και ότι η Ρουμανία δεν υπέπεσε σε πρόδηλο σφάλμα.

(247) Η απόφαση ΥΓΟΣ του 2005 [άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο δ)] εφαρμόζεται επίσης μόνο σε αερολιμένες με λιγότερους από 1 000 000 επιβάτες κατά τις δύο χρήσεις που προηγούνται αυτής κατά την οποία ανατέθηκε η ΥΓΟΣ.

(248) Ο ΤΜΑ είχε λιγότερους από 1 000 000 επιβάτες ετησίως το 2009 και το 2010, δηλαδή τα έτη πριν από την ανάθεση της ΥΓΟΣ του 2011 (βλ. πίνακα 1). Ως εκ τούτου, η απόφαση ΥΓΟΣ του 2005 ίσχυε για το μέτρο 2.

([110]) master-planul-general-de-transport_iulie_2015_vol-i.pdf.

([111]) Αναπτυξιακό σχέδιο του νομού Mureș 2014-2020.
Διατίθεται στη διεύθυνση: anexa_hot107_2014.pdf.

([112]) https://mures.insse.ro/wp-content/uploads/2023/03/Mures_Anuar_statistic_2015.pdf.

(249) Τέλος, η απόφαση ΥΓΟΣ του 2005 καθορίζει ορισμένες προϋποθέσεις συμβατότητας για την αντιστάθμιση για την παροχή ΥΓΟΣ σε περιφερειακούς αερολιμένες, όπως παρατίθενται στη συνέχεια.

(250) *Ανάθεση*. Για την εφαρμογή της απόφασης ΥΓΟΣ του 2005, η ευθύνη για τη λειτουργία της ΥΓΟΣ ανατίθεται σε επιχείρηση με μία ή περισσότερες επίσημες πράξεις ([113]). Στην προκειμένη περίπτωση, η ΥΓΟΣ ανατέθηκε με την περιφερειακή απόφαση του Αυγούστου του 2011.

(251) Στο άρθρο 4 της απόφασης ΥΓΟΣ του 2005 παρουσιάζονται περαιτέρω ορισμένα χαρακτηριστικά με τα οποία θα πρέπει να συμμορφώνεται η πράξη ανάθεσης, και συγκεκριμένα τα εξής:

1) *Η φύση και η διάρκεια της ΥΠΔΥ*. Η φύση της ΥΠΔΥ προσδιορίζεται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 της περιφερειακής πράξης του Αυγούστου του 2011. Η παροχή των δραστηριοτήτων στο πλαίσιο της ΥΠΔΥ περιορίζεται έως την 1η Ιανουαρίου του έτους που έπεται του έτους κατά το οποίο ο ΤΜΑ υπερβαίνει το κατώτατο όριο του 1 000 000 επιβατών και το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2016 ([114]). Επιπλέον, η περιφερειακή απόφαση του Αυγούστου του 2011 ορίζει ότι, μετά την ημερομηνία αυτή, η ανάθεση ΥΓΟΣ θα αναθεωρηθεί ([115]).

2) *Η επιχείρηση και η γεωγραφική περιοχή τις οποίες αφορά η ανάθεση*. Η ΥΓΟΣ ανατέθηκε στον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα και η γεωγραφική περιοχή της ανάθεσης ορίζεται ως γεωγραφική έκταση 24 000 km², με πληθυσμό περίπου 1,5 εκατομμυρίων κατοίκων, η οποία περιλαμβάνει τέσσερις νομούς: Mureș, Bistrita, Harghita, Covasna ([116]).

3) *Η φύση των ενδεχόμενων αποκλειστικών ή ειδικών δικαιωμάτων που χορηγούνται στην επιχείρηση*. Στον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα χορηγείται το αποκλειστικό δικαίωμα παροχής της ΥΓΟΣ ([117]).

4) Οι παράμετροι για τον υπολογισμό, τον έλεγχο και την επανεξέταση της αντιστάθμισης.

i) Υπολογισμός της αντιστάθμισης. Οι δαπάνες που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά τον καθορισμό του ύψους της αντιστάθμισης περιλαμβάνουν το σύνολο των πάγιων και μεταβλητών, τρεχουσών και κεφαλαιουχικών δαπανών που πραγματοποιούνται κατά την παροχή των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με την ΥΓΟΣ, καθώς και το μερίδιο των εν λόγω δραστηριοτήτων στις κοινές δαπάνες του φορέα διαχείρισης του αερολιμένα. Οι επενδυτικές δαπάνες θα λαμβάνονται υπόψη εάν συνδέονται αυστηρά με την παροχή δραστηριοτήτων που σχετίζονται με την ΥΓΟΣ ([118]). Τα έσοδα που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη για τον καθορισμό της αντιστάθμισης περιλαμβάνουν όλα τα έσοδα που λαμβάνονται από τις δραστηριότητες που καλύπτονται από την ΥΓΟΣ και τυχόν κέρδη από τις άλλες δραστηριότητες που ασκεί ο φορέας εκμετάλλευσης πλην εκείνων που σχετίζονται με την ΥΓΟΣ ([119]).

ii) *Έλεγχος της αντιστάθμισης*. Ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα τεκμηριώνει το ποσό της ζητούμενης αντιστάθμισης και συντάσσει έκθεση σχετικά με την τεκμηρίωση και την αιτιολόγηση για το ποσό που λαμβάνεται από τον τοπικό προϋπολογισμό. Στη συνέχεια, η οικονομική υπηρεσία του νομαρχιακού συμβουλίου του Mureș είναι αρμόδια για την επαλήθευση των πληροφοριών που περιέχονται στην εν λόγω έκθεση, καθώς και των οικονομικών καταστάσεων που υποβάλλει ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα. Οι έλεγχοι αυτοί διενεργούνται τουλάχιστον μία φορά τον χρόνο, και συχνότερα εάν κριθεί αναγκαίο ([120]).

iii) Επανεξέταση της αντιστάθμισης και ρυθμίσεις για την αποφυγή και την επιστροφή τυχόν υπεραντιστάθμισης. Με βάση τους τακτικούς ελέγχους της, η οικονομική υπηρεσία του νομαρχιακού συμβουλίου του Mureș ζητεί την επιστροφή τυχόν υπεραντιστάθμισης από τον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα και, εάν κριθεί σκόπιμο, υποβάλλει αιτιολογημένη πρόταση για την αναθεώρηση των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με την ΥΓΟΣ ([121]).

(252) Συνεπώς, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η περιφερειακή απόφαση του Αυγούστου του 2011 πληροί τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στο άρθρο 4 της απόφασης ΥΓΟΣ του 2005.

([113]) Άρθρο 4 της απόφασης ΥΓΟΣ του 2005.
([114]) Άρθρο 2 παράγραφος 2 της περιφερειακής απόφασης του Αυγούστου του 2011.
([115]) Άρθρο 2 παράγραφος 3 της περιφερειακής απόφασης του Αυγούστου του 2011.
([116]) Άρθρο 1 παράγραφος 1 της περιφερειακής απόφασης του Αυγούστου του 2011.
([117]) Άρθρο 3 της περιφερειακής απόφασης του Αυγούστου του 2011.
([118]) Άρθρο 4 παράγραφος 4 της περιφερειακής απόφασης του Αυγούστου του 2011.
([119]) Άρθρο 4 παράγραφος 5 της περιφερειακής απόφασης του Αυγούστου του 2011.
([120]) Άρθρο 5 της περιφερειακής απόφασης του Αυγούστου του 2011.
([121]) Άρθρο 5 παράγραφος 4 της περιφερειακής απόφασης του Αυγούστου του 2011.

(253) *Αντιστάθμιση* ([122]). Το άρθρο 5 της απόφασης ΥΓΟΣ του 2005 καθορίζει τις παραμέτρους τις οποίες πρέπει να πληροί η αντιστάθμιση για να θεωρηθεί συμβατή με την απόφαση.

(254) Το ποσό της αντιστάθμισης δεν υπερβαίνει το μέτρο του αναγκαίου για την κάλυψη των δαπανών που πραγματοποιούνται για την εκπλήρωση της ΥΠΔΥ και ενός εύλογου κέρδους από τυχόν ίδια κεφάλαια που απαιτούνται για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων αυτών. Όπως φαίνεται στον Πίνακας 3, ο αερολιμένας παρουσίαζε ζημίες καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου ανάθεσης (2011-2014). Η αντιστάθμιση την οποία έλαβε ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα δεν επαρκούσε για την κάλυψη των δαπανών εκτέλεσης των οικείων υποχρεώσεων ΥΓΟΣ. Βάσει των ανωτέρω, πρέπει να γίνει δεκτό ότι η προϋπόθεση αυτή πληρούται στην προκειμένη περίπτωση.

(255) Οι δαπάνες και τα έσοδα που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη περιλαμβάνουν όλες τις δαπάνες που πραγματοποιούνται στο πλαίσιο της λειτουργίας της ΥΓΟΣ και υπολογίζονται με βάση τις γενικά αποδεκτές αρχές αναλυτικής λογιστικής. Η Επιτροπή αντιλαμβάνεται ότι, για τους λόγους που εξηγούνται στην αιτιολογική σκέψη 251, οι υπολογισμοί των δαπανών και των εσόδων καθορίστηκαν σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφοι 4 και 5 της περιφερειακής απόφασης του Αυγούστου του 2011 και, ως εκ τούτου, το κριτήριο αυτό πληρούται.

(256) *Λογιστικός διαχωρισμός των δαπανών και των εσόδων που συνδέονται με την ΥΓΟΣ από τις λοιπές υπηρεσίες.* Όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 62, η ανάθεση του 2011 επιβάλλει σαφή λογιστικό διαχωρισμό. Ο διαχωρισμός αυτός εφαρμόστηκε καθ' όλη τη διάρκεια της ανάθεσης.

(257) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι προϋποθέσεις που καθορίζονται στο άρθρο 5 της απόφασης ΥΓΟΣ του 2005 πληρούνται στην παρούσα υπόθεση.

(258) *Έλεγχος της υπεραντιστάθμισης.* Το άρθρο 6 της απόφασης ΥΓΟΣ του 2005 προβλέπει διάφορους μηχανισμούς για τη διασφάλιση της μη υπεραντιστάθμισης του φορέα διαχείρισης του αερολιμένα, και συγκεκριμένα την ύπαρξη τακτικών ελέγχων και την ύπαρξη μηχανισμών για τη διασφάλιση της επιστροφής τυχόν υπεραντιστάθμισης, καθώς και διατάξεις για την αποφυγή μελλοντικής υπεραντιστάθμισης.

(259) Όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 251 παράγραφος 4 σημεία ii) και iii), το νομαρχιακό συμβούλιο του Mureș έθεσε σε εφαρμογή μηχανισμούς για την αποφυγή της υπεραντιστάθμισης. Επιπλέον, το νομαρχιακό συμβούλιο του Mureș όρισε σε σύνολο κανόνων ότι η μελλοντική αντιστάθμιση θα υπολογίζεται σύμφωνα με τα αποτελέσματα των προηγούμενων ετών. Με άλλα λόγια, εάν ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα είχε λάβει υπεραντιστάθμιση το 2012, το υπερβάλλον ποσό θα μεταφερόταν για την κάλυψη της αντιστάθμισης το 2013 ([123]).

(260) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι προϋποθέσεις που καθορίζονται στο άρθρο 6 της απόφασης ΥΓΟΣ του 2005 πληρούνται στην παρούσα υπόθεση.

10.2.2. *Συμπέρασμα*

(261) Η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η ενίσχυση που χορηγήθηκε βάσει της ανάθεσης ΥΓΟΣ του 2011 είναι συμβατή με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ και απαλλασσόταν από την υποχρέωση προηγούμενης κοινοποίησης που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ.

11. **ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ 4 — ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΟΥ ΤΜΑ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΑΝΑΘΕΣΗΣ ΥΓΟΣ ΤΟΥ 2014 ΑΠΟ ΤΙΣ 30 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 2014 ΕΩΣ ΤΙΣ 9 ΜΑΪΟΥ 2019**

11.1. **Ύπαρξη ενίσχυσης**

(262) Οι αρχές του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 126 έως 133, 137, 140, 143, 148 και 149 εφαρμόζονται επίσης στην εκτίμηση του μέτρου 4.

([122]) Ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα έλαβε αντιστάθμιση κατά την υπό εξέταση περίοδο, της οποίας το ύψος ήταν χαμηλότερο από τις πραγματικές δαπάνες του (Πίνακας 4). Ως εκ τούτου, η Επιτροπή δεν θα αναλύσει τις διατάξεις του άρθρου 6 της απόφασης ΥΓΟΣ όσον αφορά το εύλογο κέρδος.

([123]) Βλ. για παράδειγμα, περιφερειακή απόφαση αριθ. 158 του νομαρχιακού συμβουλίου του Mureș, της 20ής Δεκεμβρίου 2012, σύμφωνα με την οποία η εκτίμηση της αντιστάθμισης για το 2013 και το 2014 στο σχέδιο προϋπολογισμού βασίζεται στα αποτελέσματα του 2012.

11.1.1. *Οικονομική δραστηριότητα και έννοια της επιχείρησης*

(263) Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 41, ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα ασκούσε οικονομική δραστηριότητα κατά την υπό εξέταση περίοδο και, ως εκ τούτου, συνιστά επιχείρηση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

(264) Οι ρουμανικές αρχές ισχυρίστηκαν ότι ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα ασκούσε ορισμένες δραστηριότητες που εντάσσονται στο πεδίο εφαρμογής της ΥΓΟΣ του 2014, οι οποίες εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του κράτους. Ειδικότερα, η Ρουμανία υποστήριξε ότι οι δαπάνες με τις οποίες βαρύνεται ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα για λογαριασμό κρατικών οντοτήτων που δραστηριοποιούνται σε αερολιμενικές εγκαταστάσεις, καθώς και οι δαπάνες με τις οποίες βαρύνεται για την εξυπηρέτηση πτήσεων που απαλλάσσονται από την καταβολή αερολιμενικών τελών, πρέπει να θεωρείται ότι εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του κράτους.

(265) Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι εάν μια υποδομή χρησιμοποιείται τόσο για οικονομικές όσο και για μη οικονομικές δραστηριότητες, η δημόσια χρηματοδότηση θα εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις μόνο στον βαθμό που καλύπτει δαπάνες που συνδέονται με τις οικονομικές δραστηριότητες.

(266) Όσον αφορά τη δημόσια στήριξη που χρησιμοποιείται για τις δραστηριότητες βάσει του άρθρου 1 παράγραφος 2 στοιχεία δ) έως ζ) της ανάθεσης ΥΓΟΣ του 2014 (αιτιολογική σκέψη 66), η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι οι δραστηριότητες που αφορούν την αστυνομία, το τελωνείο, την πυροσβεστική υπηρεσία, τις δραστηριότητες που είναι αναγκαίες για την προστασία της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες και οι επενδύσεις και η συντήρηση που σχετίζονται με τις υποδομές και τον εξοπλισμό που απαιτούνται για την εκτέλεση των εν λόγω δραστηριοτήτων θεωρούνται εν γένει μη οικονομικού χαρακτήρα.

(267) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί την προστασία των αερολιμενικών υποδομών που απαριθμούνται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 στοιχείο δ) της ανάθεσης ΥΓΟΣ του 2014· τις επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης στις εγκαταστάσεις του αερολιμένα σύμφωνα με το στοιχείο ε) της εν λόγω παραγράφου· τις εγκαταστάσεις φύλαξης και ασφάλειας για καταστάσεις έκτακτης ανάγκης και την πρόληψη και τον έλεγχο πυρκαγιών σύμφωνα με το στοιχείο στ) της εν λόγω παραγράφου· και την παροχή των αναγκαίων χώρων, εγκαταστάσεων και υποδομών που απαιτούνται από την τελωνειακή διοίκηση, τη συνοριακή αστυνομία, την αστυνομία αεροπορικών μεταφορών, το Υπουργείο Εσωτερικών και τη ρουμανική υπηρεσία πληροφοριών για την εκτέλεση των ειδικών δραστηριοτήτων τους σύμφωνα με το στοιχείο ζ) της εν λόγω παραγράφου, ως μέτρα που εμπίπτουν στην κανονική άσκηση των κρατικών καθηκόντων, εφόσον εμπίπτουν στις κατηγορίες που απαριθμούνται στην αιτιολογική σκέψη 132 ([124]). Όπως προαναφέρθηκε στην αιτιολογική σκέψη 39, το κανονιστικό πλαίσιο που διέπει τη λειτουργία των φορέων διαχείρισης αερολιμένων στη Ρουμανία ήταν το ίδιο σε όλους τους αερολιμένες.

(268) Ως εκ τούτου, η δημόσια στήριξη για τις εν λόγω δραστηριότητες που εμπίπτουν στο άρθρο 1 παράγραφος 2 στοιχεία δ) έως ζ) της ανάθεσης ΥΓΟΣ του 2014 εμπίπτει στις αρμοδιότητες του κράτους και δεν συνιστά ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

(269) Ωστόσο, ούτε η παροχή δωρεάν λειτουργίας για κρατικές πτήσεις, στρατιωτικές υπηρεσιακές πτήσεις στο πλαίσιο ορισμένων υπουργείων και κρατικών υπηρεσιών, πτήσεις έκτακτης ανάγκης και σε άλλες καταστάσεις που ρυθμίζονται από τον νόμο και απαριθμούνται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 στοιχείο η) της ανάθεσης ΥΓΟΣ του 2014, ούτε οι υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης που παρέχονται σε κρατικά αεροσκάφη, συμπεριλαμβανομένης της προμήθειας του σχετικού εξοπλισμού που αναφέρεται στο στοιχείο γ), αποτελούν καθήκοντα τα οποία εν γένει ανήκουν αποκλειστικά στο κράτος.

11.1.2. *Κρατικοί πόροι και δυνατότητα καταλογισμού στο κράτος*

(270) Η αντιστάθμιση που χορηγήθηκε στον ΤΜΑ στο πλαίσιο της ΥΓΟΣ του 2014 εγκρίθηκε με την περιφερειακή απόφαση του Οκτωβρίου του 2014 (αιτιολογική σκέψη 43) και καταβλήθηκε από τον προϋπολογισμό του νομαρχιακού συμβουλίου του Mureș. Πρόκειται για απόφαση που ελήφθη απευθείας από το νομαρχιακό συμβούλιο του Mureș, ενός τοπικού νομού της Ρουμανίας, που αποτελεί τμήμα του ρουμανικού κράτους.

(271) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η χρηματοδότηση που χορηγήθηκε βάσει της περιφερειακής απόφασης του Οκτωβρίου του 2014 συνιστά κρατικούς πόρους και μπορεί επίσης να καταλογιστεί στο κράτος.

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

11.1.3. *Επιλεκτικότητα*

(272) Στην υπό εξέταση υπόθεση, η χρηματοδοτική στήριξη προτάθηκε και χορηγήθηκε από το κράτος σε μία επιχείρηση —τον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα. Πρόκειται για μεμονωμένο μέτρο. Ως εκ τούτου, το μέτρο 4 είναι εξ ορισμού επιλεκτικό κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

11.1.4. *Οικονομικό πλεονέκτημα*

(273) Η δημόσια χρηματοδότηση που χορηγήθηκε στον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα είχε ως στόχο την αντιστάθμιση των ζημιών που υπέστη κατά την άσκηση των συνήθων δραστηριοτήτων του ή την κάλυψη επενδυτικών δαπανών. Δεν υπάρχει τίποτα στα πραγματικά στοιχεία που διατέθηκαν στην Επιτροπή ή στις παρατηρήσεις που έλαβε από τη Ρουμανία ή τρίτα μέρη που να υποδηλώνει ότι η χορηγούσα αρχή θα μπορούσε να αναμένει οικονομική ανταπόδοση ως αποτέλεσμα των εν λόγω μέτρων χρηματοδότησης όταν αποφάσισε να τα χορηγήσει.

(274) Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι η Ρουμανία δεν υποστήριξε ότι η χρηματοδότηση ήταν σύμφωνη με την αρχή του ΙΕΟΑ. Όπως φαίνεται στον Πίνακας 6, ο ΤΜΑ ήταν ζημιογόνος καθ' όλη τη διάρκεια της υπό εξέταση περιόδου, χωρίς καμία προοπτική να καταστεί κερδοφόρος σε μεσοπρόθεσμο ορίζοντα (Πίνακας 5). Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η υπό αξιολόγηση χρηματοδότηση δεν ήταν σύμφωνη με την αρχή του ΙΕΟΑ.

(275) Κατά τη διάρκεια της έρευνας, η Ρουμανία υποστήριξε επίσης ότι το μέτρο 4 αποτελούσε αντιστάθμιση για την παροχή ΥΓΟΣ που πληρούσε τις προϋποθέσεις Altmark.

(276) Στην παρούσα υπόθεση, η τέταρτη προϋπόθεση Altmark δεν τηρήθηκε, καθόσον ο δικαιούχος δεν επιλέχθηκε στο πλαίσιο διαδικασίας σύναψης δημόσιας σύμβασης. Επίσης, δεν υπάρχουν στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι το ύψος της αντιστάθμισης έχει καθοριστεί βάσει ανάλυσης των δαπανών στις οποίες θα προέβαινε μια μέση επιχείρηση με χρηστή διαχείριση και κατάλληλα εξοπλισμένη με τα απαραίτητα μέσα για την κάλυψη των απαιτήσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, προκειμένου να εκπληρώσει τις ως άνω υποχρεώσεις, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εσόδων και ενός εύλογου κέρδους για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων αυτών. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι δεν μπορεί να διαπιστωθεί ότι η υπό εξέταση δημόσια χρηματοδότηση έχει καθοριστεί με βάση τις δαπάνες στις οποίες θα προέβαινε μια αποδοτική επιχείρηση. Δεδομένου ότι δεν τηρήθηκε η τέταρτη προϋπόθεση Altmark, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι οι τέσσερις προϋποθέσεις Altmark δεν πληρούνταν σωρευτικά στην παρούσα υπόθεση.

(277) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το μέτρο 4 παρείχε οικονομικό πλεονέκτημα στον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα.

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

(278) Η αξιολόγηση που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 152 ισχύει επίσης για τη δημόσια χρηματοδότηση που χορηγήθηκε στον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα στο πλαίσιο της ανάθεσης ΥΓΟΣ του 2014 και, κατά συνέπεια, η χρηματοδότηση πρέπει να θεωρηθεί ικανή να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και να επηρεάσει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

11.1.6. *Συμπέρασμα σχετικά με την ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης*

(279) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η δημόσια χρηματοδότηση που χορηγήθηκε στον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα βάσει της ανάθεσης ΥΓΟΣ του 2014 συνιστά κρατική ενίσχυση προς τον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, με εξαίρεση τη χρηματοδότηση δραστηριοτήτων που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 268.

11.2. **Νομιμότητα της ενίσχυσης**

(280) Το μέτρο 4 τέθηκε σε εφαρμογή πριν ληφθεί επίσημη έγκριση από την Επιτροπή. Ως εκ τούτου, συνιστά παράνομη ενίσχυση εκτός εάν πληρούσε τις συναφείς προϋποθέσεις πράξης της Ένωσης που προβλέπει απαλλαγή από την υποχρέωση κοινοποίησης που ορίζεται στο άρθρο 108 της ΣΛΕΕ για συγκεκριμένες κατηγορίες ενισχύσεων.

(281) Η Ρουμανία ισχυρίστηκε ότι το μέτρο 4 πληρούσε τις προϋποθέσεις της απόφασης ΥΓΟΣ του 2012.

(282) Η απόφαση ΥΓΟΣ του 2012 εφαρμόζεται στην αντιστάθμιση για την παροχή υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος όσον αφορά αερολιμένες για τους οποίους η μέση ετήσια κίνηση κατά τις δύο χρήσεις που προηγούνται αυτής κατά την οποία ανατέθηκε η ΥΓΟΣ δεν υπερβαίνει τους 200 000 επιβάτες. Όπως αναφέρεται στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας του 2015, ο ΤΜΑ είχε περισσότερους από 200 000 επιβάτες ετησίως το 2012 και το 2013, δηλαδή τα έτη πριν από την ανάθεση της ΥΓΟΣ του 2014 (βλ. πίνακα 1). Ως εκ τούτου, η απόφαση ΥΓΟΣ του 2012 δεν ίσχυε για το μέτρο 4.

(283) Συνεπώς, το μέτρο 4 εφαρμόστηκε κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ.

11.3. **Συμβατότητα με την εσωτερική αγορά**

(284) Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, η αντιστάθμιση της λειτουργίας ενός αερολιμένα ως ΥΓΟΣ μπορεί να θεωρηθεί συμβιβάσιμη βάσει του άρθρου 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ, εφόσον πληρούνται τα κριτήρια που καθορίζονται στην ενότητα 4 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, ιδίως εάν η λειτουργία μπορεί να χαρακτηριστεί γνήσια ΥΓΟΣ κατά την έννοια των σημείων 69 και 72 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, και εφόσον πληροί τα κριτήρια συμβατότητας που ορίζονται στην ενότητα 4.2 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές σε συνδυασμό με τους σχετικούς κανόνες του πλαισίου του 2012 για τις ΥΓΟΣ.

(285) Το σημείο 75 στοιχείο α) των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές ορίζει ότι το πλαίσιο του 2012 για τις ΥΓΟΣ εφαρμόζεται για την αξιολόγηση της συμβατότητας των ενισχύσεων σε αερολιμένες με μέση ετήσια κίνηση που δεν υπερβαίνει τους 200 000 επιβάτες καθ' όλη τη διάρκεια της ανάθεσης ΥΓΟΣ, όπως ίσχυε στην περίπτωση του ΤΜΑ (Πίνακας 1). Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα αξιολογήσει τη συμβατότητα του μέτρου 4 με βάση τα κριτήρια που καθορίζονται στο πλαίσιο του 2012 για τις ΥΓΟΣ και στις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές.

(286) Το πλαίσιο του 2012 για τις ΥΓΟΣ καθορίζει ορισμένες προϋποθέσεις συμβατότητας για τις ΥΓΟΣ, μεταξύ άλλων και όσον αφορά τους αερολιμένες, στις οποίες συγκαταλέγονται, κυρίως, η ύπαρξη πράξης ανάθεσης, ο υπολογισμός της αντιστάθμισης και η ύπαρξη μηχανισμών για τον έλεγχο της υπεραντιστάθμισης.

11.3.1. *Γνήσια ΥΓΟΣ που αναφέρεται στο άρθρο 106 της ΣΛΕΕ*

(287) Ως πρώτη προϋπόθεση προκειμένου η αντιστάθμιση των υπηρεσιών διαχείρισης αερολιμένων να είναι συμβατή με τους κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις, ο πάροχος υπηρεσιών πρέπει να είναι επιφορτισμένος με γνήσια και ορθώς προσδιοριζόμενη ΥΓΟΣ. Η απαίτηση αυτή προβλέπεται στο σημείο 69 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές σε συνδυασμό με το τμήμα 2.2. του πλαισίου του 2012 για τις ΥΓΟΣ.

(288) Σύμφωνα με το σημείο 69 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, μια ΥΓΟΣ «θα πρέπει να εμφανίζει ειδικά χαρακτηριστικά σε σύγκριση με τις συνήθεις οικονομικές δραστηριότητες» και «ο στόχος γενικού συμφέροντος που επιδιώκουν οι δημόσιες αρχές δεν μπορεί να συνίσταται απλώς στην ανάπτυξη ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων ή οικονομικών περιοχών όπως προβλέπεται στο άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης».

(289) Στο σημείο 72 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, η Επιτροπή διευκρινίζει ότι η συνολική διαχείριση ενός αερολιμένα συνιστά ΥΓΟΣ σε επαρκώς δικαιολογημένες περιπτώσεις, εάν τμήμα της περιοχής που δυνητικά εξυπηρετείται από τον αερολιμένα θα ήταν, χωρίς τον αερολιμένα, απομονωμένο από την υπόλοιπη Ένωση σε βαθμό που θα έβλαπτε την κοινωνική και οικονομική ανάπτυξή του. Η εν λόγω εκτίμηση θα πρέπει να λαμβάνει δεόντως υπόψη άλλους τρόπους μεταφοράς, και ιδίως σιδηροδρομικά δρομολόγια υψηλής ταχύτητας ή θαλάσσιες συνδέσεις που εξυπηρετούνται από οχηματαγωγά πλοία. Στις περιπτώσεις αυτές, οι δημόσιες αρχές μπορούν να επιβάλουν ΥΠΔΥ σε έναν αερολιμένα προκειμένου να διασφαλιστεί ότι ο αερολιμένας θα παραμείνει ανοικτός στην εμπορική κίνηση.

(290) Το ίδιο σκεπτικό που αναφέρεται στις αιτιολογικές σκέψεις 243 έως 245 για την ΥΓΟΣ του 2011 ισχύει, τηρουμένων των αναλογιών, και για την ΥΓΟΣ του 2014, δεδομένου ότι η κατάσταση όσον αφορά τα μέσα μεταφοράς της περιοχής δεν είχε εξελιχθεί σημαντικά από το 2011. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι ο ΤΜΑ είναι επίσης επιφορτισμένος με γνήσια ΥΓΟΣ στο πλαίσιο της ανάθεσης ΥΓΟΣ του 2014.

(291) Για όλους τους λόγους που εκτέθηκαν λεπτομερώς ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι η ενίσχυση που χορηγήθηκε βάσει της ανάθεσης ΥΓΟΣ του 2014 πρέπει να χορηγείται για μια γνήσια και ορθώς προσδιοριζόμενη ΥΓΟΣ, σύμφωνα με το τμήμα 2.2 του πλαισίου του 2012 για τις ΥΓΟΣ και τα σημεία 69 και 72 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές.

11.3.2. *Ανάγκη πράξης ανάθεσης που καθορίζει τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας και τον τρόπο υπολογισμού της αντιστάθμισης*

(292) Σύμφωνα με τα σημεία 15 και 16 του πλαισίου του 2012 για τις ΥΓΟΣ, η ευθύνη για τη διαχείριση ΥΓΟΣ πρέπει να ανατίθεται με μία ή περισσότερες πράξεις, η μορφή των οποίων μπορεί να καθορίζεται από το κράτος μέλος. Η πράξη ή η σειρά πράξεων πρέπει να περιλαμβάνει: α) το περιεχόμενο και τη διάρκεια των ΥΠΔΥ· β) τις επιχειρήσεις και, κατά περίπτωση, τη γεωγραφική περιοχή που αφορούν· γ) τη φύση των ενδεχόμενων αποκλειστικών ή ειδικών δικαιωμάτων που χορηγούνται στην επιχείρηση από την αρχή ανάθεσης· δ) την περιγραφή του μηχανισμού αντιστάθμισης και τις παραμέτρους για τον υπολογισμό, την παρακολούθηση και την επανεξέταση της αντιστάθμισης· και ε) τις ρυθμίσεις για την αποφυγή και την ανάκτηση της ενδεχόμενης υπεραντιστάθμισης.

(293) Στο ίδιο πνεύμα, σύμφωνα με το σημείο 69 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, οι ΥΓΟΣ στον τομέα των αερολιμένων θα πρέπει να καθορίζονται σαφώς και να ανατίθενται με πράξη δημόσιας αρχής.

(294) Η ΥΓΟΣ του 2014 ανατέθηκε με την περιφερειακή απόφαση του Οκτωβρίου του 2014, η οποία καταρτίστηκε σύμφωνα με τις διατάξεις του πλαισίου του 2012 για τις ΥΓΟΣ και των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές. Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 66, το άρθρο 1 παράγραφος 2 της περιφερειακής απόφασης του Οκτωβρίου του 2014 προσδιορίζει τις δραστηριότητες που συνιστούν ΥΓΟΣ στον ΤΜΑ. Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 268, ορισμένες δραστηριότητες εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του κράτους και, συνεπώς, δεν υπόκεινται στον έλεγχο των κρατικών ενισχύσεων. Οι υπόλοιπες πρωτίστως οικονομικές δραστηριότητες προσδιορίζονται σαφώς στο άρθρο 1 παράγραφος 2 στοιχεία α), β), γ) και η) της περιφερειακής απόφασης του Οκτωβρίου του 2014 και χαρακτηρίζονται ως δραστηριότητες ΥΓΟΣ. Επιπλέον, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 68, η διάρκεια της ΥΠΔΥ οριζόταν σαφώς. Επιπλέον, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 43, η ανάθεση ΥΓΟΣ του 2014 προσδιόριζε επίσης την οικεία επιχείρηση, δηλαδή τον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα. Τέλος, στον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα χορηγήθηκε το αποκλειστικό δικαίωμα παροχής της ΥΓΟΣ ([125]). Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι η ΥΓΟΣ του 2014 ήταν σύμφωνη με το σημείο 16 στοιχεία α) και β) του πλαισίου του 2012 για τις ΥΓΟΣ και το σημείο 69 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές.

(295) Επιπλέον, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 67, το άρθρο 4 παράγραφοι 2 έως 11 της περιφερειακής απόφασης του Οκτωβρίου του 2014 καθορίζει λεπτομερώς τον υπολογισμό της αντιστάθμισης για την ΥΓΟΣ του 2014. Οι διατάξεις αυτές καθορίζουν: τα όρια των επιλέξιμων λειτουργικών και επενδυτικών δαπανών που συνδέονται με την ΥΓΟΣ και πρόκειται να καλυφθούν από την αντιστάθμιση· τον συνυπολογισμό μόνο των δαπανών που σχετίζονται με την ΥΓΟΣ και ενός αναλογικού ποσού κοινών δαπανών· το όριο βάσει του οποίου η αντιστάθμιση δεν μπορεί να υπερβαίνει τις δαπάνες που απαιτούνται για την εκπλήρωση της ΥΠΔΥ. Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι οι διατάξεις αυτές προβλέπουν επίσης ότι η αντιστάθμιση δεν μπορεί να υπερβαίνει τη διαφορά μεταξύ των εν λόγω δαπανών, αφενός, και των εσόδων που σχετίζονται με την ΥΓΟΣ και των κερδών του αερολιμένα που δεν σχετίζονται με την ΥΓΟΣ, αφετέρου. Με άλλα λόγια, τα έσοδα της ΥΓΟΣ, και ακόμη και τα κέρδη από δραστηριότητες εκτός ΥΓΟΣ, μειώνουν το ποσό της αντιστάθμισης που χορηγήθηκε στο πλαίσιο της ΥΓΟΣ του 2014, προκειμένου να αποφευχθεί τυχόν πιθανή υπεραντιστάθμιση. Επιπλέον, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 62, τηρούνται χωριστοί λογαριασμοί για τις δραστηριότητες του ΤΜΑ που συνδέονται με την ΥΓΟΣ και για τις δραστηριότητες εκτός ΥΓΟΣ. Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι η ΥΓΟΣ του 2014 συνάδει με το σημείο 16 στοιχεία δ) και ε) του πλαισίου του 2012 για τις ΥΓΟΣ.

11.3.3. *Διάρκεια της περιόδου ανάθεσης*

(296) Σύμφωνα με το σημείο 17 του πλαισίου του 2012 για τις ΥΓΟΣ, η διάρκεια της περιόδου της ανάθεσης ΥΔΥ πρέπει να αιτιολογείται με αντικειμενικά κριτήρια, όπως οι αποσβέσεις. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η διάρκεια των περιόδων απόσβεσης των σημαντικότερων πάγιων στοιχείων ενεργητικού, όπως τα κτίρια και ο εξοπλισμός για αερολιμενικές δραστηριότητες που σχετίζονται με τις συγκεκριμένες δραστηριότητες ΥΓΟΣ, συνήθως υπερβαίνει τα δέκα έτη ([126]). Εν πάση περιπτώσει, όπως προαναφέρθηκε, η ΥΓΟΣ του 2014 έπαυσε το 2019, πολύ νωρίτερα απ' ό,τι προβλεπόταν.

(297) Για τους ανωτέρω λόγους, η Επιτροπή θεωρεί ότι πληρούται το σημείο 17 του πλαισίου του 2012 για τις ΥΓΟΣ.

([125]) Άρθρο 2 της περιφερειακής απόφασης του Οκτωβρίου του 2014.

([126]) Βλ. σχετικά αιτιολογική σκέψη 73 της απόφασης της Επιτροπής, της 24ης Νοεμβρίου 2023, στην υπόθεση SA.106193 (2023/N) — Sweden Skellefteå Airport — Entrustment of a Service of General Economic Interest (Αερολιμένας Skellefteå στη Σουηδία — Ανάθεση υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος).

11.3.4. *Συμμόρφωση με την οδηγία 2006/111/ΕΚ*

(298) Σύμφωνα με το σημείο 18 του πλαισίου του 2012 για τις ΥΓΟΣ, η εν λόγω επιχείρηση πρέπει να συμμορφώνεται, κατά περίπτωση, με την οδηγία 2006/111/ΕΚ της Επιτροπής ([127]). Ωστόσο, σύμφωνα με το άρθρο 5 της εν λόγω οδηγίας, οι αντίστοιχες απαιτήσεις διαφάνειας του άρθρου 1 δεν εφαρμόζονται σε δημόσιες επιχειρήσεις των οποίων ο συνολικός καθαρός ετήσιος κύκλος εργασιών είναι χαμηλότερος από 40 εκατ. EUR κατά την περίοδο των δύο χρήσεων που προηγούνται οποιασδήποτε χορήγησης δημόσιων πόρων ή ανάθεσης ΥΓΟΣ. Λαμβανομένων υπόψη των πολύ περιορισμένων ετήσιων εσόδων του ΤΜΑ κατά τη διάρκεια του 2012 και του 2013, όπως φαίνεται στον Πίνακας 4, η οδηγία 2006/111/ΕΚ δεν εφαρμόζεται στην παρούσα υπόθεση και, ως εκ τούτου, η αξιολόγηση του σημείου 18 του πλαισίου του 2012 για τις ΥΓΟΣ δεν είναι συναφής στην προκειμένη περίπτωση.

11.3.5. *Συμμόρφωση με τους κανόνες της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις δημόσιες συμβάσεις*

(299) Σύμφωνα με το σημείο 19 του πλαισίου του 2012 για τις ΥΓΟΣ, η επιχείρηση πρέπει να συμμορφώνεται με τους ισχύοντες κανόνες της Ένωσης στον τομέα των δημόσιων συμβάσεων, συμπεριλαμβανομένων των απαιτήσεων διαφάνειας, ίσης μεταχείρισης και μη διάκρισης που απορρέουν άμεσα από τη Συνθήκη και, κατά περίπτωση, από το παράγωγο δίκαιο.

(300) Σύμφωνα με το άρθρο 32 παράγραφος 2 στοιχείο β) της οδηγίας 2014/24/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([128]), η χρήση της διαδικασίας με διαπραγμάτευση χωρίς προηγούμενη δημοσίευση επιτρέπεται για υπηρεσίες που μπορούν να παρασχεθούν από συγκεκριμένο οικονομικό φορέα για τις οποίες δεν υφίσταται ανταγωνισμός για τεχνικούς λόγους.

(301) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι ο ΤΜΑ είναι ο μόνος οικονομικός φορέας ο οποίος μπορεί να παράσχει την ΥΓΟΣ που καλύπτεται από την πράξη ανάθεσης. Όπως προαναφέρθηκε [αιτιολογική σκέψη 244 στοιχείο α) έως αιτιολογική σκέψη 245], δεν υπάρχει άλλος αερολιμένας που θα μπορούσε να παράσχει έγκυρη εναλλακτική λύση αντί του ΤΜΑ όσον αφορά την πρόσβαση στην Târgu Mureș και στους γειτονικούς της νομούς. Δεδομένου ότι δεν υπάρχει αερολιμένας πέραν του ΤΜΑ ο οποίος θα μπορούσε να εκτελέσει την ανατεθείσα ΥΓΟΣ μέσω της παραχώρησης της υπηρεσίας, στην προκειμένη περίπτωση, η δημοσίευση της προκήρυξης της σύμβασης παραχώρησης δεν είναι απαραίτητη για τη διασφάλιση του ανταγωνισμού μεταξύ των αερολιμένων.

(302) Δεδομένων των ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι το σημείο 19 του πλαισίου του 2012 για τις ΥΓΟΣ πληρούται στην προκειμένη περίπτωση.

11.3.6. *Απουσία διακρίσεων*

(303) Το σημείο 20 του πλαισίου του 2012 για τις ΥΓΟΣ προβλέπει την απαίτηση ότι όταν μια αρχή αναθέτει την παροχή της ίδιας ΥΓΟΣ σε περισσότερες από μία επιχειρήσεις, η αντιστάθμιση θα πρέπει να υπολογίζεται με βάση την ίδια μέθοδο όσον αφορά κάθε επιχείρηση.

(304) Δεδομένου ότι η συνολική διαχείριση του αερολιμένα ανατέθηκε σε μία μόνο επιχείρηση, το σημείο 20 του πλαισίου του 2012 για τις ΥΓΟΣ δεν έχει εφαρμογή στην προκειμένη περίπτωση.

11.3.7. *Ποσό της αντιστάθμισης*

(305) Τα σημεία 21 έως 50 του πλαισίου του 2012 για τις ΥΓΟΣ αναφέρονται στο ύψος της αντιστάθμισης.

(306) Σύμφωνα με το σημείο 24 του πλαισίου του 2012 για τις ΥΓΟΣ, το καθαρό κόστος της εκπλήρωσης των ΥΠΔΥ θα πρέπει να υπολογίζεται με βάση τη μεθοδολογία καθαρού αποφευχθέντος κόστους ([129]). Στο σημείο 27 του πλαισίου του 2012 για τις ΥΓΟΣ, η Επιτροπή επιτρέπει την εφαρμογή εναλλακτικών μεθόδων για τον υπολογισμό του καθαρού κόστους που απαιτείται για την εκπλήρωση των ΥΠΔΥ σε περιπτώσεις όπου η χρήση της μεθοδολογίας καθαρού αποφευχθέντος κόστους δεν είναι εφικτή ή κατάλληλη.

([127]) Οδηγία 2006/111/ΕΚ της Επιτροπής, της 16ης Νοεμβρίου 2006, για τη διαφάνεια των χρηματοοικονομικών σχέσεων μεταξύ των κρατών μελών και των δημοσίων επιχειρήσεων καθώς και για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια εντός ορισμένων επιχειρήσεων (ΕΕ L 318 της 17.11.2006, σ. 17, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/111/oj).

([128]) Οδηγία 2014/24/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2014, σχετικά με τις διαδικασίες σύναψης δημοσίων συμβάσεων και την κατάργηση της οδηγίας 2004/18/ΕΚ (ΕΕ L 94 της 28.3.2014, σ. 65, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/24/oj).

([129]) Η μεθοδολογία καθαρού αποφευχθέντος κόστους συνοψίζεται στα σημεία 25 και 26 του πλαισίου του 2012 για τις ΥΓΟΣ.

(307) Η μεθοδολογία καθαρού αποφευχθέντος κόστους απαιτεί τον καθορισμό των δαπανών και των εσόδων της εταιρείας σε ένα υποθετικό σενάριο στο οποίο δεν υπάρχει ΥΓΟΣ. Στην υπό κρίση υπόθεση, όλες οι υπηρεσίες που δεν καλύπτονται από την πράξη ανάθεσης εξαρτώνται από την ύπαρξη της ΥΓΟΣ. Συνεπώς, δεν μπορεί να εφαρμοστεί κανένα σχετικό υποθετικό σενάριο στο οποίο διεξάγονται μόνο οι άλλες δραστηριότητες, πράγμα που σημαίνει ότι δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί η μέθοδος του καθαρού αποφευχθέντος κόστους.

(308) Για τον λόγο αυτόν, η πράξη ανάθεσης απαιτεί από τον ΤΜΑ να αναφέρει το καθαρό κόστος του για την εκπλήρωση της υποχρέωσης· παροχής δημόσιας υπηρεσίας χρησιμοποιώντας τη μεθοδολογία κατανομής κόστους — μια εναλλακτική μεθοδολογία, η οποία ορίζεται στα σημεία 28-31 του πλαισίου του 2012 για τις ΥΓΟΣ. Αυτό αντικατοπτρίζεται στην ανάθεση ΥΓΟΣ του 2014, η οποία απαιτεί συμμόρφωση με τη μεθοδολογία που βασίζεται στην κατανομή κόστους, όπως ορίζεται στο πλαίσιο του 2012 για τις ΥΓΟΣ. Η απουσία υπεραντιστάθμισης που απαιτείται στο σημείο 21 του πλαισίου του 2012 για τις ΥΓΟΣ επαληθεύεται κατωτέρω.

(309) Το ποσό της αντιστάθμισης μπορεί να καθοριστεί είτε βάσει των αναμενόμενων δαπανών και εσόδων, είτε βάσει των πραγματικών δαπανών και εσόδων, είτε βάσει συνδυασμού και των δύο ([130]). Οι δαπάνες που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη περιλαμβάνουν όλες τις δαπάνες που πραγματοποιούνται για την παροχή της ΥΓΟΣ, οι οποίες υπολογίζονται με βάση τις γενικά αποδεκτές αρχές αναλυτικής λογιστικής. Ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα λαμβάνει υπόψη μόνο τις δαπάνες που συνδέονται με την ΥΓΟΣ, οι οποίες μπορεί να περιλαμβάνουν όλες τις άμεσες δαπάνες που πραγματοποιούνται κατά την εκτέλεση της ΥΓΟΣ και αναλογική συνεισφορά στις δαπάνες, οι οποίες είναι κοινές τόσο για την ΥΓΟΣ όσο και για άλλες δραστηριότητες. Οι επενδυτικές δαπάνες θα λαμβάνονται υπόψη εάν συνδέονται αυστηρά με την παροχή των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με την ΥΓΟΣ ([131]). Οι δαπάνες που σχετίζονται με δραστηριότητες οι οποίες δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της ΥΓΟΣ δεν θα είναι επιλέξιμες για αντιστάθμιση που καλύπτει όλες τις άμεσες δαπάνες, κατάλληλη συνεισφορά στις κοινές δαπάνες και κατάλληλη απόδοση ιδίων κεφαλαίων ([132]). Με βάση τα ανωτέρω, μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι τηρείται το σημείο 22 του πλαισίου του 2012 για τις ΥΓΟΣ.

(310) Τα έσοδα που θα λαμβάνονται υπόψη πρέπει να περιλαμβάνουν τουλάχιστον όλα τα έσοδα που προκύπτουν από την ΥΓΟΣ, όπως εκτιμώνται και καθορίζονται στην πράξη ανάθεσης, καθώς και το πλεονάζον κέρδος που παράγεται από ειδικά ή αποκλειστικά δικαιώματα ακόμα και αν συνδέεται με άλλες δραστηριότητες που προβλέπονται στην παράγραφο 45, ανεξάρτητα από το αν αυτό το πλεονάζον κέρδος χαρακτηρίζεται ως κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης ([133]). Τα έσοδα που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη για τον σκοπό του καθορισμού της αντιστάθμισης περιλαμβάνουν το σύνολο των εσόδων που προέρχονται από τις δραστηριότητες που καλύπτονται από την ΥΓΟΣ, ανεξάρτητα από το αν τα εν λόγω έσοδα χαρακτηρίζονται ως κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 της Συνθήκης, καθώς και τυχόν κέρδη από τις άλλες δραστηριότητες του φορέα διαχείρισης του αερολιμένα πλην εκείνων που σχετίζονται με την ΥΓΟΣ ([134]). Η απαίτηση αυτή πληρούται.

(311) *Εύλογο κέρδος* ([135]). Η περιφερειακή απόφαση του Οκτωβρίου του 2014 δεν επιτρέπει στον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα να αποκομίσει εύλογο κέρδος. Επιπλέον, σύμφωνα με το έγγραφο οικονομικών προβλέψεων που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 77, ο αερολιμένας δεν αναμενόταν να καταστεί κερδοφόρος σε μεσοπρόθεσμο ορίζοντα, πόσο μάλλον κατά την περίοδο από το 2014 έως το 2019. Ως εκ τούτου, πληρούνται τα σημεία 33 έως 38 του πλαισίου του 2012 για τις ΥΓΟΣ.

(312) *Κίνητρα αποδοτικότητας* ([136]). Η περιφερειακή απόφαση του Οκτωβρίου του 2014 περιέχει διατάξεις που αποσκοπούν στη διασφάλιση της μείωσης της δημόσιας χρηματοδότησης την οποία χρειάζεται ο ΤΜΑ σε μεσοπρόθεσμο ορίζοντα. Υπό την έννοια αυτή, αναφέρεται ότι ο ΤΜΑ πρέπει να υποβάλει πολυετές επιχειρηματικό σχέδιο, το οποίο θα πρέπει να οδηγήσει σε σταδιακή μείωση της αντιστάθμισης ([137]). Όπως αποδεικνύεται από τον Πίνακα 5, το επιχειρηματικό σχέδιο προέβλεπε μείωση της αντιστάθμισης με την πάροδο του χρόνου. Επιπλέον, η περιφερειακή απόφαση του Οκτωβρίου του 2014 προβλέπει μείωση της χρηματοδότησης που παρέχεται στον αερολιμένα. Επομένως, η απαίτηση αυτή πληρούται.

([130]) Σημείο 22 του πλαισίου του 2012 για τις ΥΓΟΣ.
([131]) Άρθρο 4 παράγραφος 9 της περιφερειακής απόφασης του Οκτωβρίου του 2014.
([132]) Άρθρο 4 παράγραφος 11 της περιφερειακής απόφασης του Οκτωβρίου του 2014.
([133]) Σημείο 32 του πλαισίου του 2012 για τις ΥΓΟΣ.
([134]) Άρθρο 4 παράγραφος 10 της περιφερειακής απόφασης του Οκτωβρίου του 2014.
([135]) Σημεία 33 έως 38 του πλαισίου του 2012 για τις ΥΓΟΣ.
([136]) Σημεία 39 έως 43 του πλαισίου του 2012 για τις ΥΓΟΣ.
([137]) Άρθρο 5 παράγραφος 14 της περιφερειακής απόφασης του Οκτωβρίου του 2014.

11.3.8. *Λογιστικός διαχωρισμός*

(313) Σύμφωνα με το σημείο 44 του πλαισίου του 2012 για τις ΥΓΟΣ, ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα θα πρέπει να τηρεί χωριστούς λογαριασμούς για τις δαπάνες και τα έσοδα που συνδέονται με την ΥΓΟΣ και για τις αντίστοιχες δαπάνες και έσοδα που συνδέονται με τις λοιπές υπηρεσίες. Η περιφερειακή απόφαση του Οκτωβρίου του 2014 ορίζει ότι ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα τηρεί χωριστούς λογαριασμούς για τις δραστηριότητες που εμπίπτουν στο πεδίο της ΥΓΟΣ ([138]). Ο πραγματικός λογιστικός διαχωρισμός επιβεβαιώθηκε από τις ρουμανικές αρχές κατά τη διάρκεια της έρευνας. Ως εκ τούτου, η απαίτηση αυτή πληρούται.

11.3.9. *Υπεραντιστάθμιση*

(314) Τα σημεία 47 έως 50 του πλαισίου του 2012 για τις ΥΓΟΣ καθορίζουν τις διατάξεις για την αποφυγή της υπεραντιστάθμισης. Σύμφωνα με το άρθρο 6 της περιφερειακής απόφασης του Οκτωβρίου του 2014, ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα υποχρεούται να τεκμηριώσει το ποσό της ζητούμενης αντιστάθμισης και να συντάξει επεξηγηματικό σημείωμα. Επιπλέον, η οικονομική διεύθυνση του νομαρχιακού συμβουλίου του Mureș είναι αρμόδια για τον περιοδικό έλεγχο της αντιστάθμισης. Σε περίπτωση υπεραντιστάθμισης, το συμβούλιο μπορεί να ζητήσει επιστροφή ή αναθεώρηση των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με την ΥΓΟΣ ([139]). Υπενθυμίζεται ότι, πέραν της εκπλήρωσης των τυπικών προϋποθέσεων, ο αερολιμένας κατέγραφε ζημίες καθ' όλη τη διάρκεια της υπό εξέταση περιόδου, με αποτέλεσμα να μην ήταν δυνατό να υπάρξει de facto υπεραντιστάθμιση. Ως εκ τούτου, πληρούνται οι απαιτήσεις περί υπεραντιστάθμισης του πλαισίου του 2012 για τις ΥΓΟΣ.

11.3.10. *Διαφάνεια*

(315) Σύμφωνα με το σημείο 60 του πλαισίου του 2012 για τις ΥΓΟΣ, το οικείο κράτος μέλος πρέπει να δημοσιεύει, είτε στο διαδίκτυο είτε με κάποιο άλλο κατάλληλο μέσο, πληροφορίες σχετικά με: τα αποτελέσματα της δημόσιας διαβούλευσης ή άλλα κατάλληλα μέσα που αναφέρονται στο σημείο 14 του πλαισίου του 2012 για τις ΥΓΟΣ, το περιεχόμενο και τη διάρκεια των ΥΠΔΥ, τις επιχειρήσεις και τη γεωγραφική περιοχή που αφορούν, τα ποσά των ενισχύσεων που χορηγήθηκαν στην επιχείρηση σε ετήσια βάση.

(316) Τόσο η περιφερειακή απόφαση του Οκτωβρίου του 2014 ([140]) όσο και οι αποφάσεις για την έγκριση του ετήσιου προϋπολογισμού του ΤΜΑ είναι πράξεις του συμβουλίου της Târgu Mureș και είναι διαθέσιμες στο κοινό μέσω του ιστοτόπου του. Τα άρθρα 1, 2 και 3 της περιφερειακής απόφασης του Οκτωβρίου του 2014 καθορίζουν το πεδίο εφαρμογής και τη διάρκεια των ΥΠΔΥ, τις εμπλεκόμενες οντότητες και τη γεωγραφική περιοχή που επηρεάζεται. Ομοίως, οι περιφερειακές αποφάσεις σχετικά με τον προϋπολογισμό του αερολιμένα για τα έτη 2014 ([141]), 2015 ([142]), 2016 ([143]), 2017 ([144]), 2018 ([145]) και 2019 ([146]), οι οποίες καθορίζουν τα ποσά της χορηγηθείσας ενίσχυσης, είναι επίσης διαθέσιμες στο κοινό.

(317) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι πληρούνται οι απαιτήσεις διαφάνειας του πλαισίου του 2012 για τις ΥΓΟΣ.

11.3.11. *Συμπέρασμα σχετικά με τη συμβατότητα του μέτρου 4*

(318) Για τους λόγους που εκτίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 286 έως 298 (11.3.4) ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι η ενίσχυση υπέρ του ΤΜΑ βάσει της ανάθεσης ΥΓΟΣ του 2014 είναι συμβατή με την εσωτερική αγορά επί τη βάσει του άρθρου 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ.

12. **ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ 5 — ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΙΚΑ ΤΕΛΗ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΠΟΥ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΟΥΝΤΑΝ ΣΤΟΝ ΤΜΑ ΑΠΟ ΤΙΣ 21 ΜΑΡΤΙΟΥ 2013 ΕΩΣ ΤΙΣ 16 ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ 201916 ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ 2019**

12.1. **Ύπαρξη ενίσχυσης**

(319) Οι αρχές του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 126 έως 133, 137, 140, 143, 148 και 149 εφαρμόζονται επίσης στην εκτίμηση του μέτρου 5.

([138]) Άρθρο 4 παράγραφος 11 της περιφερειακής απόφασης του Οκτωβρίου του 2014.
([139]) Άρθρο 6 της περιφερειακής απόφασης του Οκτωβρίου του 2014.
([140]) Διατίθεται στη διεύθυνση: PROIECT (cjmures.ro).
([141]) Διατίθεται στη διεύθυνση: hot016_2014.pdf (cjmures.ro).
([142]) Διατίθεται στη διεύθυνση: PROIECT (cjmures.ro).
([143]) Διατίθεται στη διεύθυνση: HOTĂRÂREA NR (cjmures.ro).
([144]) Διατίθεται στη διεύθυνση: cjmures.ro/Hotariri/Hot2017/hot033_2017.pdf.
([145]) Διατίθεται στη διεύθυνση: HOTĂRÂREA NR (cjmures.ro).
([146]) Διατίθεται στη διεύθυνση: cjmures.ro/Hotariri/Hot2019/hot049_2019.pdf.

12.2. **Επιλεκτικότητα**

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

(321) Κατά πάγια νομολογία, για την εκτίμηση της προϋπόθεσης της επιλεκτικότητας, απαιτείται να εξακριβώνεται αν, στο πλαίσιο δεδομένου νομικού καθεστώτος, μπορεί ένα κρατικό μέτρο να ευνοήσει ορισμένες επιχειρήσεις ή ορισμένους κλάδους παραγωγής έναντι άλλων οι οποίοι βρίσκονται, όσον αφορά τον σκοπό που επιδιώκει το εν λόγω καθεστώς, σε συγκρίσιμη πραγματική και νομική κατάσταση. Για την εξέταση της επιλεκτικότητας, πρέπει να καθορίζεται προηγουμένως το πλαίσιο αναφοράς εντός του οποίου εντάσσεται το επίμαχο μέτρο ([147]). Ένα μέτρο είναι επιλεκτικό «μόνον αν, στο πλαίσιο δεδομένου νομικού καθεστώτος, το μέτρο έχει ως αποτέλεσμα να ευνοεί ορισμένες επιχειρήσεις σε σχέση με άλλες που ανήκουν σε διαφορετικούς τομείς ή στον ίδιο τομέα και οι οποίες βρίσκονται, υπό το πρίσμα του σκοπού τον οποίο επιδιώκει το καθεστώς αυτό, σε συγκρίσιμη πραγματική και νομική κατάσταση» ([148]). Η έννοια της κρατικής ενίσχυσης δεν περιλαμβάνει τα κρατικά μέτρα που εισάγουν διαφοροποίηση μεταξύ επιχειρήσεων, όταν η διαφοροποίηση προκύπτει από τη φύση ή την οικονομία του συστήματος στο οποίο εντάσσονται τα μέτρα αυτά ([149]).

(322) Ένα μέτρο με το οποίο μια δημόσια επιχείρηση καθορίζει τους όρους χρησιμοποιήσεως των αγαθών ή των υπηρεσιών της δεν αποτελεί κατ' ανάγκη επιλεκτικό μέτρο κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ ([150]). Το άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ δεν κάνει διάκριση μεταξύ των αιτιών ή των σκοπών των κρατικών παρεμβάσεων, αλλά τις ορίζει σε συνάρτηση με τα αποτελέσματά τους και, επομένως, ανεξαρτήτως των χρησιμοποιουμένων τεχνικών ([151]).

(323) Η περιφερειακή απόφαση του Ιουλίου του 2012 προέβλεπε ένα σύστημα βασικών συντελεστών για τα αερολιμενικά τέλη στον ΤΜΑ (Πίνακας 7). Περιλάμβανε επίσης εκπτώσεις επί των τελών ανάλογα με τον αριθμό των προσγειώσεων ανά δεδομένη χρονική περίοδο (Πίνακας 8).

(324) Τα αερολιμενικά τέλη και οι εκπτώσεις στην περιφερειακή απόφαση του Ιουλίου του 2012 προτάθηκαν, αξιολογήθηκαν και καθορίστηκαν από τα διευθυντικά στελέχη του φορέα διαχείρισης του αερολιμένα ΤΜΑ και εγκρίθηκαν από το διοικητικό του συμβούλιο (αιτιολογική σκέψη 73). Στη συνέχεια, τα τέλη και οι εκπτώσεις εγκρίθηκαν από το νομαρχιακό συμβούλιο του Mureș.

(325) Δεδομένων των ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι ο πίνακας των επίμαχων αερολιμενικών τελών καταρτίστηκε από τον φορέα εκμετάλλευσης του ΤΜΑ, στο πλαίσιο της άσκησης ιδίας αρμοδιότητας, και ίσχυε μόνο στον ΤΜΑ ([152]). Κατά συνέπεια, το σχετικό πλαίσιο αναφοράς για την αξιολόγηση του αν χορηγήθηκε επιλεκτικό πλεονέκτημα στις αεροπορικές εταιρείες, υπό την έννοια ότι ευνοούνταν έναντι άλλων αεροπορικών εταιρειών που βρίσκονταν σε συγκρίσιμη νομική και πραγματική κατάσταση, ήταν ο πίνακας του αερολιμένα που καθόριζε τα εφαρμοστέα τέλη και τις εφαρμοστέες εκπτώσεις στον ΤΜΑ, όπως ορίστηκε με την περιφερειακή απόφαση του Ιουλίου του 2012.

(326) Το σύστημα αερολιμενικών τελών ήταν ανοικτό σε όλες τις αεροπορικές εταιρείες που χρησιμοποιούσαν ή ήταν πιθανό να χρησιμοποιήσουν τον ΤΜΑ και πληρούσαν τις προϋποθέσεις που περιγράφονται στην περιφερειακή απόφαση του Ιουλίου του 2012. Ως εκ τούτου, το σύστημα αυτό δεν φαίνεται να είναι επιλεκτικό ούτε de jure ούτε de facto.

(327) Ομοίως, οι εκπτώσεις ήταν ανοικτές σε όλες τις αεροπορικές εταιρείες που χρησιμοποιούσαν ή ήταν πιθανό να χρησιμοποιήσουν τον ΤΜΑ και πληρούσαν τις προϋποθέσεις που περιγράφονται στην περιφερειακή απόφαση του Ιουλίου του 2012. Ως εκ τούτου, οι εκπτώσεις δεν φαίνεται να είναι de jure επιλεκτικές.

(328) Η Επιτροπή ανέλυσε περαιτέρω αν οι εκπτώσεις που προβλέπονται στην περιφερειακή απόφαση του Ιουλίου του 2012 ήταν de facto επιλεκτικές, ευνοώντας, εκ των προτέρων, ορισμένες αεροπορικές εταιρείες που χρησιμοποιούσαν τον ΤΜΑ εις βάρος άλλων αεροπορικών εταιρειών που χρησιμοποιούσαν τον αερολιμένα.

(329) Οι ρουμανικές αρχές αξιολόγησαν τον αντίκτυπο του ύψους των αερολιμενικών τελών και των εκπτώσεων στα έσοδα του ΤΜΑ στο πλαίσιο των οικονομικών προβλέψεων που καταρτίστηκαν για την περίοδο 2011-2015 (βλ. αιτιολογική σκέψη 77).

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

([148]) Lübeck, σκέψη 58.

([149]) Lübeck, σκέψεις 40-67 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία.

([150]) Ό.π.

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

([152]) Lübeck, σκέψη 62.

(330) Στην εν λόγω αξιολόγηση που πραγματοποιήθηκε πριν από την έκδοση της περιφερειακής απόφασης του Ιουλίου του 2012 ελήφθη υπόψη το γεγονός ότι τρεις αεροπορικές εταιρείες είχαν εκφράσει την προθυμία τους να εκτελούν τακτικές γραμμές από τον ΤΜΑ. Η εκτίμηση της κίνησης που προβλέπεται από την ανάλυση της αγοράς για τις τακτικές αεροπορικές υπηρεσίες είχε ως εξής:

Πίνακας 10

Αναμενόμενος αριθμός πτήσεων ανά μήνα 2013 – 2016

	WizzAir	Ryanair	Air Patriot
2013	94	20	72
2014	132	48	72
2015	180	64	72
2016	220	100	72

Πηγή: Ρουμανικές αρχές.

(331) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, όταν εκδόθηκε η περιφερειακή απόφαση του Ιουλίου του 2012, όλες οι αεροπορικές εταιρείες που αναμενόταν να χρησιμοποιούν τον ΤΜΑ ήταν σε θέση να επωφεληθούν σημαντικά από τις εκπτώσεις που τέθηκαν σε εφαρμογή (το χαμηλότερο όφελος ήταν έκπτωση 25 %) και δύο από τις τρεις αεροπορικές εταιρείες μπορούσαν ακόμη και να επωφεληθούν από τη μέγιστη έκπτωση του 45 %. Το γεγονός ότι οι εκπτώσεις είναι προοδευτικές με γραμμικό τρόπο και ξεκινούν από χαμηλό επίπεδο (5 %) από μικρό αριθμό προσγειώσεων (3) διασφαλίζει επίσης ότι δεν υπάρχουν σημαντικά φαινόμενα κατωφλίου: η διάρθρωση του μέτρου δεν είναι τέτοια ώστε τα αποτελέσματά του να ευνοούν σημαντικά έναν συγκεκριμένο όμιλο επιχειρήσεων. Επίσης, το κριτήριο στο οποίο βασίζονται οι εκπτώσεις (αριθμός προσγειώσεων) δεν μπορεί αυτό καθαυτό να οδηγήσει στον αποκλεισμό ορισμένων αεροπορικών εταιρειών από το όφελος (σε σύγκριση με άλλα κριτήρια, όπως το μέγεθος των αεροσκαφών).

(332) Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι το κριτήριο που επιτρέπει την επίτευξη ορισμένου επιπέδου έκπτωσης είναι γενικό και εφαρμόζεται erga omnes, δεδομένου ότι αναφέρεται μόνο στον αριθμό των πτήσεων ανά μήνα και όχι σε κριτήρια που θα μπορούσαν δυνητικά να ευνοήσουν ορισμένες εταιρείες (π.χ. επαρκής συχνότητα, μετρούμενη με την επίτευξη ορισμένου αριθμού επιβατών μηνιαίως ή με στόλο αεροσκαφών με συγκεκριμένο μέγεθος, μετρούμενο με την εκτέλεση πτήσεων με αεροσκάφη που υπερβαίνουν ορισμένο βάρος).

(333) Σε αυτή τη βάση, η Επιτροπή θεωρεί ότι το σύστημα αερολιμενικών τελών και οι εκπτώσεις εφαρμόστηκαν και de facto με μη επιλεκτικό τρόπο.

12.2.1. *Συμπέρασμα σχετικά με την επιλεκτικότητα*

(334) Η Επιτροπή θεωρεί ότι δεν υπάρχει de jure επιλεκτικότητα, δεδομένου ότι η περιφερειακή απόφαση του Ιουλίου του 2012 δεν επιβάλλει περιορισμούς στην εφαρμογή των εκπτώσεων, ούτε ως προς το μέγεθος των αεροσκαφών που πρέπει να χρησιμοποιούνται ούτε ως προς τον ελάχιστο αριθμό επιβατών.

(335) Επιπλέον, το μέτρο δεν είναι de facto επιλεκτικό, δεδομένου ότι, όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 331, έως τρεις αεροπορικές εταιρείες συνολικά, δηλαδή όλες οι αεροπορικές εταιρείες που θα εκτελούσαν τακτικές γραμμές στον αερολιμένα κατά τα επόμενα έτη, θα μπορούσαν να επωφεληθούν σε σημαντικό βαθμό από την έκπτωση και το ενιαίο κριτήριο για τη χορήγηση ορισμένου επιπέδου έκπτωσης δεν ευνοεί καμία συγκεκριμένη εταιρεία.

(336) Από τα ανωτέρω συνάγεται ότι το μέτρο 5 δεν πληροί την προϋπόθεση της επιλεκτικότητας του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

12.2.2. *Συμπέρασμα σχετικά με την ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης*

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

(338) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το μέτρο 5 δεν συνιστούσε κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

1. Η δημόσια χρηματοδότηση την οποία χορήγησε η Ρουμανία στον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα Târgu Mureș για τις περιόδους 2007-2009, 2011-2014 και 2014-2019 συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

α) Η δημόσια χρηματοδότηση κατά την περίοδο 2007-2009 χορηγήθηκε παράνομα από τη Ρουμανία κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η ενίσχυση είναι συμβατή με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

β) Η δημόσια χρηματοδότηση κατά την περίοδο 2011-2014 βάσει της ανάθεσης ΥΓΟΣ του 2011 είναι συμβατή με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 106 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και απαλλασσόταν από την υποχρέωση προηγούμενης κοινοποίησης που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

γ) Η δημόσια χρηματοδότηση κατά την περίοδο 2014-2019 βάσει της ανάθεσης ΥΓΟΣ του 2014 χορηγήθηκε παράνομα από τη Ρουμανία κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η ενίσχυση είναι συμβατή με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 106 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

2. Η δημόσια χρηματοδότηση την οποία έθεσε σε εφαρμογή η Ρουμανία για τις υποδομές υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης στον αερολιμένα Târgu Mureș το 2011 συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και χορηγήθηκε παράνομα από τη Ρουμανία κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η ενίσχυση είναι συμβατή με την εσωτερική αγορά κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

3. Τα αερολιμενικά τέλη που εφαρμόστηκαν στον αερολιμένα Târgu Mureș από τις 21 Μαρτίου 2013 έως τις 16 Φεβρουαρίου 2019 δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στη Ρουμανία.

Βρυξέλλες, 21 Φεβρουαρίου 2025.

Για την Επιτροπή
Teresa RIBERA
Εκτελεστική Αντιπρόεδρος