2025/1191

25.6.2025

DECISIÓN (UE) 2025/1191 DE LA COMISIÓN

de 21 de febrero de 2025

sobre la ayuda estatal SA. 33769 — C/2015 (ex NN/2015) (ex CP/2011) concedida por Rumanía para el aeropuerto de Târgu Mureş Transilvania

[notificada con el número C(2025) 1127]

(El texto en lengua rumana es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

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

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

Después de haber emplazado a los interesados para que presentaran sus observaciones, de conformidad con los citados artículos ([1]), y teniendo en cuenta dichas observaciones,

Considerando lo siguiente:

1. PROCEDIMIENTO

1.1. Procedimiento sobre la supuesta financiación pública del aeropuerto de Târgu Mureş Transilvania en el período 2007-2009

(1) El 17 de mayo de 2010, Rumanía notificó a la Comisión, de conformidad con el artículo 108, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea («el Tratado» o «TFUE»), un régimen de ayudas que preveía ayudas públicas en favor de pequeños aeropuertos regionales, incluido el aeropuerto de Târgu Mureş Transilvania («aeropuerto de Târgu Mureş», «TMT» o «el aeropuerto»). La notificación fue registrada con el número de asunto N 185/2010.

(2) Mediante carta de 24 de mayo de 2011, la Comisión informó a Rumanía de que había decidido incoar el procedimiento de investigación formal establecido en el artículo 108, apartado 2, del TFUE, en el asunto SA.30931 (2011/C) («la Decisión de incoación de 2011») ([2]) en relación con el régimen notificado de financiación pública para apoyar el desarrollo de infraestructuras aeroportuarias en pequeños aeropuertos regionales, así como la financiación pública para cubrir las pérdidas de explotación concedida a los aeropuertos regionales durante el período 2007-2009, que Rumanía puso en conocimiento de la Comisión durante la fase de evaluación preliminar de la notificación. La Comisión adoptó posteriormente, el 23 de junio de 2011, una corrección de errores de dicha Decisión.

(3) Mediante carta de 25 de julio de 2011, Rumanía retiró su notificación. Por consiguiente, el 31 de octubre de 2011, la Comisión cerró su investigación sobre la medida notificada. El procedimiento de investigación formal siguió abierto en lo que respecta a la financiación pública concedida a los aeropuertos regionales rumanos en el período 2007-2009 para cubrir las pérdidas de explotación.

([1]) Decisión de la Comisión SA.33769 (2015/C) (ex 2015/NN) (ex 2011/CP) — Rumanía — Supuesta ayuda en favor del Aeropuerto Transilvania de Târgu, Wizz Air, Ryanair y otras compañías aéreas (DO C 104 de 18.3.2016, p. 45) (corregida por la Comisión mediante una corrección de errores adoptada el 23 de junio de 2011) y Decisión (UE) de la Comisión relativa a la ayuda estatal SA.30931 (11/C) (ex N 185/10) ejecutada por Rumanía en favor de los aeropuertos regionales rumanos (DO C 207 de 13.7.2011, p. 3).

([2]) DO C 207 de 13.7.2011, p. 3.

(4) Mediante una decisión final positiva de 27 de septiembre de 2016 (la «Decisión final de 2016») ([3]), la Comisión cerró la investigación en el asunto SA.30931 con respecto a todos los aeropuertos afectados, a excepción del aeropuerto «Avram Iancu» en Cluj («aeropuerto de Cluj» o «CNIA») y el TMT.

(5) Por consiguiente, la investigación de la financiación pública para cubrir las pérdidas de explotación del TMT entre 2007 y 2009 permaneció abierta y se evaluará en la presente Decisión.

1.2. **Procedimientos relativos a las supuestas medidas de ayuda a las compañías aéreas que operan en el aeropuerto de Târgu Mureş Transilvania, al aeropuerto de Târgu Mureş Transilvania y a su gestor**

(6) El 13 de octubre de 2011, la Comisión recibió una denuncia, de conformidad con el artículo 108, apartado 3, del TFUE, sobre una supuesta ayuda estatal ilegal en relación con el TMT. La denuncia se registró con el número de asunto SA.33769. La denuncia se completó con información adicional a la Comisión el 14 de octubre de 2011, el 18 de octubre de 2011, el 3 de noviembre de 2011, el 24 de noviembre de 2011, el 10 de enero de 2012 y el 8 de noviembre de 2012.

(7) El 1 de marzo de 2012, la Comisión recibió una segunda denuncia sobre la supuesta ayuda estatal ilegal concedida a la compañía aérea Wizz Air y al TMT. El segundo denunciante facilitó información adicional a la Comisión el 2 de abril de 2012, el 20 de abril de 2012 y el 15 de octubre de 2012. Esta denuncia y la información complementaria también se registraron con el número de asunto SA.33769.

(8) El 15 de octubre de 2012, la Comisión recibió una tercera denuncia sobre la supuesta ayuda estatal ilegal concedida al TMT. La denuncia se completó con información adicional el 7 de diciembre de 2012, el 26 de febrero de 2013, el 27 de febrero de 2013, el 18 de septiembre de 2013, el 5 de diciembre de 2013, el 12 de febrero de 2015 y el 18 de febrero de 2015. Esta denuncia y la información complementaria también se registraron con el número de asunto SA.33769.

(9) En el período 2011-2015 tuvieron lugar varios intercambios entre la Comisión, las autoridades rumanas y cada uno de los denunciantes.

(10) Mediante carta de 31 de julio de 2015, la Comisión informó a Rumanía de su decisión de incoar el procedimiento de investigación formal establecido en el artículo 108, apartado 2, del TFUE en relación con las tasas aeroportuarias impuestas a las compañías aéreas que operan en el TMT, la financiación pública del SIEG concedido al gestor del aeropuerto para los períodos 2011-2014 y 2014-2019 y la financiación pública de la adquisición de infraestructuras de asistencia en tierra en 2011 y de aparcamientos en el TMT («Decisión de incoación de 2015») ([4]).

(11) Mediante carta de 26 de agosto de 2015, las autoridades rumanas solicitaron la prórroga del plazo para presentar su posición.

(12) Por último, la Comisión recibió observaciones de Rumanía el 2 de octubre de 2015.

(13) La Decisión de incoación de 2015 se publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea* el 18 de marzo de 2016. La Comisión invitó a las partes interesadas a presentar sus observaciones sobre las medidas en cuestión en el plazo de un mes desde la fecha de la publicación.

(14) La Comisión recibió observaciones de Carpatair y de las autoridades rumanas el 15 de abril de 2016, de Wizz Air el 2 de mayo de 2016 y del aeropuerto de Cluj el 3 de mayo de 2016.

(15) La Comisión transmitió las observaciones de los terceros interesados a Rumanía el 22 de agosto de 2016. El 22 de septiembre de 2016, Rumanía respondió a las observaciones.

(16) La Comisión solicitó información adicional a las autoridades rumanas mediante carta de 24 de octubre de 2017. Las autoridades rumanas respondieron el 19 de febrero de 2018.

([3]) Decisión (UE) 2017/1149 de la Comisión, de 27 de septiembre de 2016, sobre la ayuda estatal SA.30931 (11/C) (ex N 185/10) concedida por Rumanía a los aeropuertos regionales rumanos (DO L 166 de 29.6.2017, p. 36, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2017/1149/oj).

([4]) Ayuda estatal — Rumanía — Ayuda estatal SA.32963 (2015/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/CP) — Ayuda estatal a Wizz Air y al Aeropuerto de Cluj-Napoca — Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 108, apartado 2, del Tratado CE (DO C 104 de 18.3.2016, p. 77).

1.3. **Etapas del procedimiento comunes a las Decisiones de incoación de 2011 y 2015**

(17) La Comisión recibió información adicional de las autoridades rumanas el 26 de febrero de 2020. Los servicios de la Comisión celebraron una teleconferencia con las autoridades rumanas el 13 de marzo de 2020 y enviaron una solicitud de información adicional el 5 de mayo de 2020. Las autoridades rumanas respondieron el 5 de junio de 2020.

(18) La Comisión solicitó información adicional a las autoridades rumanas mediante cartas de 14 de febrero, 4 de marzo, 30 de julio y 25 de septiembre de 2024. Las autoridades rumanas respondieron el 24 de marzo, el 12 de abril, el 30 de agosto y el 22 de octubre de 2024.

2. **TÂRGU MUREȘ Y EL CONDADO DE MUREȘ**

2.1. **Visión general**

(19) Târgu Mureș es una ciudad de 116 000 habitantes ([5]) del condado de Mureș. Sirve de centro administrativo del condado y se considera un centro económico suprarregional.

(20) El condado de Mureș pertenece a la región central de Rumanía (o «Centru» en rumano). Esta región incluye también los condados de Alba, Brasov, Covasna, Harghita y Sibiu. Situada en el centro de Rumanía, la región es equidistante de varios pasos fronterizos.

2.2. **Tendencias demográficas y resultados económicos**

(21) En las últimas décadas, el condado de Mureș ha experimentado un descenso constante de la población. En 1990, el condado tenía unos 621 445 habitantes. En 2010, este número había descendido a 580 672. En 2020, la población había disminuido hasta 557 200 y las proyecciones indican una reducción a 436 600 para 2050. También se espera que el grupo en edad de trabajar (de 15 a 61 años) disminuya drásticamente, pasando de 397 400 en 2010 a 255 300 en 2050, lo que supone una disminución del 35,8 % ([6]).

(22) Durante la primera década del siglo XXI, el crecimiento del PIB del condado de Mureș fue el segundo más bajo de los condados de la región central, muy por detrás de Bucarest ([7]).

2.3. **Infraestructura viaria**

(23) En diciembre de 2009, el condado de Mureș tenía 2 098 kilómetros de carreteras, de los cuales 414 kilómetros correspondían a carreteras nacionales y 1 684 kilómetros a carreteras de condado. Sin embargo, solo 425 kilómetros se clasificaron como infraestructuras «modernas» ([8]).

(24) En el momento de la investigación, la infraestructura viaria del condado de Mureș carecía de conexiones rápidas con el resto del país. La ruta europea más importante que atraviesa Târgu Mureș era la E60, que conecta la frontera húngara de Borș con ciudades como Oradea, Cluj-Napoca, Târgu Mureș, Brașov, Ploiești, Bucarest y Constanța. El condado de Mureș también tenía acceso a otros corredores de transporte clave: el E68 (que conecta la frontera de Hungría con Sibiu, Brașov y otras grandes ciudades), el E81 (que conecta Bulgaria con Rumanía, pasando por Bucarest, Pitesti y Cluj-Napoca) y el E574 y el E58, que conectan ciudades y fronteras clave de la región ([9]).

([5]) Datos de 2021.

([6]) Agencia de Desarrollo Regional Central, *Análisis demográfico de la región central. Disparidades geodemográficas. Tendencias y previsiones*, 2010.
Disponible en 31ycx_Analiza si prognoza demografica.pdf.

([7]) El PIB solo aumentó un 39,2 % entre 1999 y 2007, frente al 102 % de la región de Alba y el 84,7 % del condado de Sibu, y por debajo de la media de la región del 59,9 %.
Información de la Agencia de Desarrollo Regional Central. *Desempleo en la región central. Causas y tendencias*, 2010.
Disponible en: pqn30_somaj.pdf.

([8]) Agencia de Desarrollo Regional Central, *Infraestructura de transporte. Factores clave para el desarrollo sostenible de la región central*, 2011.
Disponible en: Microsoft Word - Coperta studiu Infrastructura de transport.

([9]) Plan de movilidad urbana sostenible del municipio de Târgu Mureș.
Disponible en: PMUD Târgu Mureș - versiunea finala.pdf.

(25) Los futuros desarrollos de infraestructuras incluían en aquel momento la autopista A3 Transilvania (en la *Autostrada A3* rumana), que tenía por objeto conectar Bucarest a la frontera húngara a través de Braşov, Târgu Mureş y Cluj-Napoca, pasando por el condado de Mureş. Además, la carretera prevista para Moldavia mejoraría los vínculos entre Târgu Mureş y ciudades como Roman, Iaşi y la frontera moldava ([10]).

(26) En el momento de la investigación, los flujos de tráfico generados por el aeropuerto de Târgu Mureş Transilvania (TMT) no podían eludir el centro de la ciudad de Târgu Mureş, lo que, junto con la mala calidad de los servicios ferroviarios, tenía un impacto negativo en la movilidad del condado. Además, en diciembre de 2018, el TMT solo estaba vinculado a la salida A3.

3. AEROPUERTO DE TÂRGU MUREŞ

3.1. Aeropuerto

(27) El aeropuerto de Târgu Mureş Transilvania está situado 14 km al sudoeste de Târgu Mureş. Se trata de una infraestructura importante para la conectividad regional de la región de Transilvania y apoya numerosos puestos de trabajo relacionados con el sector de los servicios de aviación.

(28) El TMT está situado a 450 km equidistantes de las capitales principales de toda la región, a 450 km de Belgrado, Budapest, Bucarest y Chisinau. El aeropuerto sirve a una región compuesta por varios condados, como Mureş, Harghita, Covasna, partes de Bistrita, Brasov, Suceava y Sibiu, con una población total de alrededor de 2,7 millones de personas.

(29) Los aeropuertos más cercanos son el aeropuerto de Cluj, situado a unos 103 km, o aproximadamente 1 hora y 30 minutos en coche, y el aeropuerto internacional de Sibiu, situado a unos 120 km, o aproximadamente 1 hora y 50 minutos en coche. Todos los demás grandes aeropuertos se encuentran a más de dos horas en coche. El número de pasajeros del TMT para el período 2005-2019 se muestra en el cuadro que figura a continuación.

Cuadro 1

Número de pasajeros en el TMT entre 2005 y 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) Entre 2005 y 2019, varias compañías aéreas efectuaron vuelos regulares desde el aeropuerto. Las actividades de las principales compañías aéreas que ofrecieron vuelos regulares en el TMT se describen en los apartados siguientes.

(31) Wizz Air comenzó a operar en el aeropuerto en junio de 2006 con una ruta a Budapest y amplió sus actividades a otras cinco rutas en 2007. En noviembre de 2007, Wizz Air cesó su actividad en el aeropuerto. En 2008, Wizz Air reanudó sus operaciones en el aeropuerto con cinco nuevas rutas. En 2009 y 2010, Wizz Air solo operó su ruta de Budapest. En 2011, Wizz Air aumentó sus servicios reabriendo y añadiendo nuevas rutas a un total de ocho. Desde entonces, Wizz Air ha estado activa en el aeropuerto, con una media de entre ocho y diez rutas hasta el cierre técnico del aeropuerto en 2017. Tras la reapertura de los servicios comerciales del TMT, Wizz Air explotó cuatro rutas desde el TMT en 2018 y 2019.

([10]) Plan de movilidad urbana sostenible del municipio de Târgu Mureş.
Disponible en: PMUD Târgu Mureş - versiunea finala.pdf.

([11]) Las cifras finales para los años 2007-2009 son ligeramente diferentes de las de la Decisión final de 2016 sobre la base de las aclaraciones facilitadas por Rumanía. La disminución del número de pasajeros en noviembre de 2016 se debe al cierre temporal del aeropuerto para renovar la pista y la plataforma y a la cancelación o transferencia de todos los vuelos al aeropuerto de Cluj. Los trabajos concluyeron en junio de 2018.
Fuente: https://www.aeroportultransilvania.ro/wp-content/uploads/2014/05/Raportul-anual-al-administratorilor-cu-privire-la-bilantul-31-12-2016.pdf.

(32) En 2013, Ryanair explotó dos rutas hacia Charleroi y Pisa y solo mantuvo la ruta hacia Charleroi hasta mediados de 2014, cuando cesó sus actividades en el aeropuerto, y no ha explotado ninguna ruta desde 2014.

(33) Malev explotó una ruta a Budapest de 2005 a 2012.

(34) TAROM explotó una ruta a Bucarest entre 2005 y 2014, así como en 2018 y 2019.

(35) Carpatair operó una conexión con Timisoara entre 2005 y 2008.

(36) Además, varias compañías aéreas ofrecieron vuelos chárter en el período 2005-2019 a Dinamarca (Cimber Air y Wideroe), Egipto (Air Arabia, TAROM y Air Bucarest), Israel (Sun D'Or) y Turquía (Corendon y TAROM).

(37) No se explotó ningún vuelo de carga en el aeropuerto durante el período investigado. El transporte de mercancías se realizó principalmente por medio del tráfico por carretera en tránsito.

3.2. **Gestor del aeropuerto**

(38) Desde 1990 hasta 2019, el gestor del TMT ha sido la entidad autónoma «Regia Autonomă "Aeroportul Transilvania»" Târgu-Mureș» ([12]). Al igual que la mayoría de los aeropuertos rumanos, el TMT formaba parte de la Compañía de Aeropuertos Regionales de Rumanía («RAATR») bajo la supervisión del Ministerio de Transportes rumano hasta 1997.

(39) En virtud de la Decisión n.º 398/1997 del Gobierno de Rumanía («Decisión del Gobierno de 1997») ([13]), trece aeropuertos dentro de la estructura de la RAATR estaban subordinados a las autoridades públicas locales, es decir, a los *Consilii Județene* o consejos de condado. Entre ellos se encontraba el TMT, que estaba subordinado al Consejo del Condado de Mureș. Por lo tanto, desde el 6 de agosto de 1997 hasta 2019, el gestor del aeropuerto operó bajo la autoridad del Consejo del Condado de Mureș ([14]). La Decisión del Gobierno de 1997 preveía que la financiación de los gestores de aeropuertos debía proceder de sus propias fuentes y, además, de asignaciones procedentes del presupuesto local de los consejos de condado, dentro del límite de los importes aprobados a tal efecto. ([15]) El régimen financiero, la misión y las atribuciones de todos los gestores de aeropuertos eran los mismos para todos los aeropuertos ([16]).

(40) Según la Decisión del Gobierno de 1997 ([17]), los activos y pasivos del aeropuerto fueron asumidos por el condado de Mureș el 30 de junio de 1997 ([18]). Los activos transferidos incluían la terminal, la pista, las pistas de rodaje y las plataformas de embarque, y posteriormente se clasificaron como activos del condado de Mureș.

(41) Las tareas del gestor del aeropuerto han consistido en mantener y explotar la infraestructura aeroportuaria. Ofrece servicios aeroportuarios y cobra a los usuarios (operadores de aviación comercial y usuarios de la «aviación general» no comercial) por la utilización de dichas infraestructuras.

(42) En 2011, se atribuyó al TMT la prestación de un SIEG («SIEG de 2011») mediante la Decisión regional n.º 107/2011, de 18 de agosto de 2011, del Consejo del Condado de Mureș («Decisión regional de agosto de 2011» o «atribución de SIEG de 2011»). Esta Decisión estuvo en vigor desde el 18 de agosto de 2011 hasta el 30 de octubre de 2014.

([12]) Se trata de una persona jurídica autónoma de conformidad con los artículos 2 y 3 de la Ley rumana n.º 15/1990, relativa a la reorganización de las unidades económicas del Estado como sociedades autónomas y sociedades comerciales.
([13]) Decisión n.º 398/1997 del Gobierno de Rumanía, relativa a la transición de determinadas administraciones aeroportuarias autónomas de la autoridad del Ministerio de Transportes a la autoridad de los consejos de condado.
([14]) Decisión n.º 37/11.9.1997 del Consejo del Condado de Mureș.
([15]) Artículo 3 de la Decisión del Gobierno de 1997.
([16]) Artículo 3 y anexo II (Reglamento marco para la organización y el funcionamiento de los gestores de aeropuertos) de la Decisión del Gobierno de 1997.
([17]) Artículo 1, apartado 2, de la Decisión del Gobierno de 1997.
([18]) Anexo 3 de la Decisión del Gobierno de 1997.

(43) Se atribuyó al gestor del aeropuerto un segundo SIEG («SIEG de 2014») mediante la Decisión n.º 161/2014 del Consejo del Condado de Mureș, de 30 de octubre de 2014, modificada por la Decisión n.º 67/2015 del Consejo del Condado de Mureș, de 18 de junio de 2015 («Decisión regional de octubre de 2014» o «atribución de SIEG de 2014»). Esta Decisión era válida hasta el 9 de mayo de 2019.

4. DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LAS MEDIDAS

(44) La presente Decisión abarca cinco medidas ([19]):

— Medida 1: Financiación del TMT en el período 2007-2009

— Medida 2: Financiación de infraestructuras de asistencia en tierra para el TMT en 2011

— Medida 3: Financiación del TMT en el marco de la atribución de SIEG de 2011 desde agosto de 2011 hasta octubre de 2014

— Medida 4: Financiación del TMT en el marco de la atribución de SIEG de 2014 desde octubre de 2014 hasta el 31 de julio de 2019

— Medida 5: Tasas aeroportuarias para las compañías aéreas que operan en el TMT desde el 21 de marzo de 2013 hasta el 16 de febrero de 2019.

4.1. Medida 1: Financiación del TMT en el período 2007-2009

(45) Las autoridades rumanas explicaron que todos los pequeños aeropuertos regionales rumanos registraron pérdidas durante el período 2007-2009 y que sus pérdidas de explotación fueron cubiertas anualmente por el Estado ([20]).

(46) En concreto, en el caso del TMT, el resultado de explotación para el período de referencia, así como la financiación pública concedida, se presentan en el cuadro que figura a continuación.

Cuadro 2

Resultado de explotación del TMT y financiación pública durante el período 2007-2009 (RON)

Año	2007	2008	2009	Total
Costes de explotación	4 855 746	6 143 528	7 135 784	18 135 058
Ingresos de explotación	2 979 561	2 016 657	2 018 773	7 014 991
Resultados de déficit/pérdida de explotación	(1 876 185)	(4 126 871)	(5 117 011)	(11 120 067)
Importe de la compensación pagada con cargo a fondos públicos	1 838 540	4 305 247	4 722 536	10 866 323
Déficit de financiación no cubierto por fondos públicos/sobrecompensación	(37 645)	178 376	(394 475)	(253 744)
Déficit de financiación no cubierto por fondos públicos/sobrecompensación (EUR)	(11 286)	48 440	(93 056)	(152 783)

([19]) Dado que la presente Decisión se refiere a dos decisiones de incoación, la Comisión ha reorganizado la numeración de las medidas contenidas en la Decisión de incoación de 2015 con el fin de mejorar la legibilidad.

([20]) Véase el considerando 29 de la Decisión de incoación de 2011.

(47) En total, el TMT recibió 10 866 323 RON (2 834 420 EUR ([21])) de la medida 1 durante el período 2007-2009. Aunque el resultado de 2008 se cerró con una sobrecompensación, la compensación total para estos tres años fue inferior al resultado de la explotación, dejando un déficit de financiación de 253 744 RON (152 783 EUR).

(48) Según Rumanía, la financiación pública concedida anualmente en el período 2007-2009 representaba una compensación por la prestación de un SIEG, consistente en la gestión global del TMT, y cumplía las condiciones establecidas en la Decisión 2005/842/CE de la Comisión, de 28 de noviembre de 2005, relativa a la aplicación de las disposiciones del artículo 86, apartado 2, del Tratado CE [actualmente artículo 106, apartado 2, del TFUE] a las ayudas estatales en forma de compensación por servicio público concedidas a algunas empresas encargadas de la gestión de servicios de interés económico general («Decisión SIEG de 2005») ([22]).

(49) En concreto:

a) La prestación del SIEG se encomendó al gestor del aeropuerto mediante la Decisión del Gobierno de 1997 por la que se establecen las obligaciones de servicio público («OSP»), los parámetros para calcular la compensación y las disposiciones para evitar cualquier sobrecompensación;

b) El tráfico anual en el aeropuerto no superaba un millón de pasajeros.

(50) La Decisión del Gobierno de 1997 establece que los costes de explotación y de capital de los aeropuertos en cuestión se cubrirían con recursos propios complementados con financiación pública en la medida necesaria. Rumanía considera que este mecanismo evita una sobrecompensación en la medida en que los aeropuertos solo pueden recibir el importe necesario para cubrir todos los costes. Estos importes se abonan a los aeropuertos a principios de año, sobre la base de las previsiones de costes, y cualquier excedente se devuelve al Estado al final del ejercicio. Para el período en cuestión, el presupuesto del aeropuerto fue aprobado mediante decisión del Consejo del Condado de Mureș.

(51) Para 2007, el presupuesto del aeropuerto se aprobó mediante la Decisión n.º 3, de 25 de enero de 2007, del Consejo del Condado de Mureș, que aprueba el presupuesto del Consejo del Condado de Mureș y los importes asignados para la cofinanciación de los programas de desarrollo de las unidades territoriales administrativas del condado de Mureș para 2007.

(52) Para 2008, el presupuesto del aeropuerto se aprobó mediante la Resolución n.º 56, de 27 de marzo de 2008, del Consejo del Condado de Mureș, sobre el presupuesto de ingresos y gastos de 2008 de la Administración de la Región Autónoma Aeroportuaria «Transilvania-Târgu Mureș», así como los objetivos y los criterios de rendimiento del director de la región.

(53) Para 2009, el presupuesto del aeropuerto se aprobó mediante la Decisión n.º 37, de 29 de abril de 2009, del Consejo del Condado de Mureș, relativa a la aprobación del presupuesto de ingresos y gastos de la Administración de la Región Autónoma Aeroportuaria «Transilvania Mureș» para 2009.

4.2. **Medida 2: Financiación de infraestructuras de asistencia en tierra en 2011**

(54) En la Decisión de incoación de 2015 se señalaba que el gestor del aeropuerto recibió apoyo público para la financiación de infraestructuras de asistencia en tierra por un importe total de 3 038 362 RON (716 747 EUR). Según Rumanía, estos pagos fueron aprobados por el Consejo del Condado de Mureș antes de la adopción de la Decisión regional n.º 107/2011, de 18 de agosto de 2011, del Consejo del Condado de Mureș, que, como se explica en el considerando 42, atribuyó al TMT la prestación de SIEG.

(55) Rumanía explicó que, para cumplir sus obligaciones como proveedor de servicios de interés económico general, cualquier aeropuerto está obligado a proporcionar el nivel mínimo de infraestructura de asistencia en tierra necesario para prestar servicio a los movimientos de aeronaves exentas por ley de tasas aeroportuarias ([23]). Además, las autoridades rumanas han explicado que la financiación de la infraestructura de asistencia en tierra se limitó al coste real del equipo, como se muestra en el cuadro que figura a continuación.

([21]) El tipo de cambio en la presente Decisión se calcula como el tipo de cambio oficial medio anual EUR/RON de conformidad con los valores ofrecidos por el Banco Central Europeo (BCE). A este respecto, los tipos de cambio aplicados son los siguientes: 3,34 (2007), 3,68 (2008) y 4,24 (2009).

([22]) DO L 312 de 29.11.2005, p. 67, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2005/842/oj.

([23]) Véase el considerando 143 de la Decisión de incoación de 2015.

Cuadro 3

Financiación pública de la infraestructura de asistencia en tierra en 2011 (RON)

	Coste estimado, IVA incluido	Coste estimado, sin IVA	Valor del IVA (porcentaje del 24 %)	Valor de la ayuda pública ofrecida, IVA incluido
Autobuses de plataforma	205 823	165 986	39 836	205 823
Carro para equipaje	59 163	47 712	11 451	59 163
Unidad de potencia en tierra (500 kVA)	179 676	144 900	34 776	179 676
Escaleras autopropulsadas	919 823	741 800	178 023	919 823
Unidad de deshielo	1 673 876	1 349 900	323 976	1 673 876
TOTAL	**3 038 362**	**2 450 299**	**588 062**	**3 038 362**
TOTAL EN EUR	**716 747**	**578 023**	**138 723**	**716 747**

(56) En total, el TMT recibió 2 450 299 RON (578 023 EUR) ([24]) en 2011 de la medida 2.

(57) Rumanía ha explicado que, según los datos de los registros contables de la Administración, el importe de 588 062 RON que presenta un IVA deducible no se incluyó en el coste de la infraestructura de asistencia en tierra adquirida en 2011, valor que fue deducido del impuesto sobre el valor añadido adeudado al presupuesto del Estado y restablecido posteriormente por la autoridad pública gobernante del Consejo del Condado de Mures.

4.3. Medida 3: Financiación del TMT en el marco de la atribución de SIEG de 2011 desde agosto de 2011 hasta octubre de 2014

(58) De conformidad con el artículo 1, apartado 2, de la Decisión regional de agosto de 2011, las siguientes actividades realizadas por el aeropuerto constituyen un SIEG:

a) la construcción de infraestructuras y equipos aeroportuarios: pistas, terminales, rampas, torres de control del tráfico o instalaciones que las apoyan directamente, entre las que se encuentran instalaciones de extinción de incendios, equipos de seguridad y protección;

b) la explotación de la infraestructura, los equipos y las instalaciones que los apoyan directamente, incluidos el mantenimiento, la reparación, la mejora o la administración de la infraestructura aeroportuaria;

c) la prestación de servicios auxiliares para el transporte aéreo, con excepción de los servicios de asistencia en tierra;

d) la prestación de servicios de control del tráfico aéreo, de extinción de incendios, de emergencia y de seguridad;

e) garantizar, de conformidad con la ley, la presencia de los espacios y servicios necesarios para que las autoridades públicas lleven a cabo actividades específicas de control en el aeropuerto;

([24]) El tipo de cambio en la presente Decisión se calcula como el tipo de cambio oficial medio anual EUR/RON de acuerdo con los valores ofrecidos por el BCE. A este respecto, el tipo de cambio aplicado para el año 2011 es 4,2391.

f) la tramitación de vuelos por aeronaves legalmente exentas del pago de tasas aeroportuarias ([25]), incluido el tratamiento de los pasajeros de dichos vuelos;

g) la adquisición y el mantenimiento del equipo de servicio en tierra necesario para aeronaves legalmente exentas del pago de tasas aeroportuarias, y

h) la protección de la infraestructura aeroportuaria.

(59) Según las autoridades rumanas, las actividades contempladas en las letras d) a h) anteriores no son de carácter económico y entran en el ámbito de competencias de la autoridad pública.

(60) Por lo que se refiere a las letras f) y g), las autoridades rumanas afirman que determinadas categorías de aeronaves están legalmente exentas de todas las tasas aeroportuarias, incluidas las tasas de asistencia en tierra, en todos los aeropuertos rumanos.

(61) De conformidad con el artículo 1, apartado 3, de la Decisión regional de agosto de 2011, no podrán subvencionarse las actividades comerciales que no estén directamente relacionadas con las actividades del aeropuerto ([26]). Además, el artículo 4 de la Decisión regional de agosto de 2011 incluye un mecanismo de revisión de la compensación para cumplir las OSP y evitar una sobrecompensación. El cálculo de la compensación tiene en cuenta todos los costes incurridos en la realización de las actividades relacionadas con el SIEG, así como la parte correspondiente de los costes comunes. Los ingresos que deben tenerse en cuenta para determinar la compensación incluirán todos los ingresos procedentes de las actividades cubiertas por el SIEG y cualquier beneficio procedente de actividades distintas de las relacionadas con el SIEG.

(62) Las autoridades rumanas han subrayado que el gestor del aeropuerto estaba obligado a llevar cuentas separadas para las actividades relativas al SIEG y para las actividades comerciales, y a devolver cualquier posible sobrecompensación constatada por cualquier organismo de control, incluido el departamento especializado de la autoridad pública del país. El gestor del aeropuerto confirma que los estados financieros de 2011 y los estados financieros posteriores se elaboraron de conformidad con los principios de separación de los gastos e ingresos de los SIEG de los relacionados con las actividades comerciales.

(63) Además, de conformidad con la Decisión n.º 158/2012 del Consejo del Condado, por la que se aprueba el presupuesto de ingresos y gastos del gestor del aeropuerto, se encomendó al Consejo del Condado de Mureș la realización de controles y la aprobación de los estados financieros presentados por el gestor del aeropuerto, con el fin de evitar una sobrecompensación y verificar que el gestor del aeropuerto ha cumplido sus OSP. A la luz de los resultados de dichos controles, el Consejo del Condado de Mureș solicitará al gestor del aeropuerto que reembolse cualquier sobrecompensación o, en caso necesario, que proponga una revisión de las actividades relacionadas con el SIEG.

(64) De acuerdo con los estados financieros anuales elaborados por el TMT y verificados por las autoridades rumanas, en el cuadro 4 a continuación se presenta el resultado de explotación del TMT para el período en el que estuvo en vigor la atribución de SIEG de 2011. Como puede verse en el cuadro que figura a continuación, aunque en el primer año la compensación fue positiva, no compensa el nivel de pérdidas totales de los años en los que estuvo en vigor el SIEG.

([25]) De conformidad con el artículo 3, apartado 2, del Código de Aviación rumano, en los aeropuertos abiertos al tráfico comercial, los siguientes tipos de aeronaves están exentos del pago de la tasa por pasajero, la tasa de aterrizaje, la tasa de estacionamiento e iluminación y la tasa por servicios de navegación aérea: a) aeronaves militares rumanas; b) aeronaves militares extranjeras, en virtud de acuerdos bilaterales celebrados a petición del Ministerio de Defensa; c) aeronaves que transporten representantes del Estado en su calidad oficial; d) aeronaves que vuelen en interés de las Naciones Unidas, la Cruz Roja o la Media Luna Roja; e) aeronaves que lleven a cabo misiones de búsqueda y salvamento; f) aeronaves que lleven a cabo misiones humanitarias y de ayuda; g) aeronaves que deban aterrizar debido a dificultades técnicas, condiciones meteorológicas u otras situaciones de emergencia; h) aeronaves que aterricen por orden del Ministerio de Transportes o del Ministerio de Defensa; i) otros tipos de aeronaves según lo establecido por la ley. De conformidad con el artículo 31, apartado 4, las exenciones establecidas en las letras a) a c) solo se aplican en los aeropuertos en los que el Estado rumano es el accionista mayoritario.

([26]) Aunque la atribución de SIEG de 2011 permitía también una ayuda a la inversión, el ámbito de aplicación de la presente Decisión se limita a la evaluación de la ayuda de funcionamiento hasta los importes establecidos en el cuadro 4.

Cuadro 4

Resultado de explotación del TMT y financiación pública durante la atribución de SIEG de 2011 (RON)

Período	2011	2012	2013	Enero-octubre 2014	Total
Costes de explotación	7 924 410	10 517 504	11 605 800	9 115 644	39 163 358
Ingresos de explotación	3 064 460	5 012 189	5 939 214	5 030 556	19 046 419
Resultado de la explotación/ Pérdida	(4 859 950)	(5 505 315)	(5 666 586)	(4 085 088)	(20 116 939)
Importe de la compensación	4 951 625	5 367 648	5 606 274	3 592 570	19 518 117
Déficit de financiación no cubierto por la compensación	91 675	(137 667)	(60 312)	(492 518)	(598 822)
Déficit de financiación no cubierto por la compensación (EUR)	21 626	(30 871)	(13 648)	(110 977)	(134 699)

(65) En total, el TMT recibió 19 518 117 RON (4 449 930 EUR) ([27]) entre 2011 y octubre de 2014 de la medida 3.

4.4. Medida 4: Financiación del TMT en el marco de la atribución de SIEG de 2014 desde el 30 de octubre de 2014 hasta el 9 de mayo de 2019

(66) De conformidad con el artículo 1, apartado 2, de la Decisión regional de octubre de 2014, las siguientes actividades constituyen un SIEG en el TMT:

a) la administración, el mantenimiento rutinario, la reparación, la modernización, la ampliación y la construcción de zonas de movimiento de aeronaves (pista, plataformas), la torre de control, las terminales, la central eléctrica, administrados por el Gobierno, y los equipos conexos: sistemas y equipos de seguridad y protección, sistemas eléctricos, iluminación de pistas, redes de servicios públicos, sistemas de lucha contra incendios y sistemas de control y vigilancia;

b) la organización, el equipamiento, el mantenimiento y la explotación de los flujos de pasajeros en las terminales aeroportuarias, la prestación de servicios de seguridad y protección;

c) los servicios de asistencia en tierra a aeronaves de propiedad estatal, incluida la adquisición de equipos conexos ([28]);

d) la protección de la infraestructura aeroportuaria;

e) las operaciones de búsqueda y salvamento en las instalaciones del aeropuerto;

f) las instalaciones de vigilancia y seguridad para emergencias, prevención y control de incendios;

g) la puesta a disposición de las zonas, instalaciones e infraestructuras requeridas por la administración aduanera, la policía de fronteras, la policía del transporte aéreo, el Ministerio del Interior y el Servicio de Inteligencia rumano para llevar a cabo sus actividades específicas; y

h) la operación gratuita para vuelos de Estado, vuelos militares dentro de determinados ministerios y servicios gubernamentales, vuelos de emergencia y otras situaciones legalmente reguladas.

([27]) El tipo de cambio en la presente Decisión se calcula como el tipo de cambio oficial medio anual EUR/RON de acuerdo con los valores ofrecidos por el BCE. A este respecto, los tipos de cambio aplicados son los siguientes: 4,24 (2011), 4,46 (2012), 4,42 (2013) y 4,44 (2014).

([28]) Por lo que se refiere a la asistencia en tierra, Rumanía alegó que no existe ninguna disposición legal que prohíba expresamente la inclusión de la asistencia en tierra en la categoría de servicios de interés económico general. La actividad de asistencia en tierra es un servicio aeroportuario auxiliar del transporte aéreo y, de no existir este servicio, el aeropuerto de Târgu Mureș no podría cumplir las OSP encomendadas por el Consejo del Condado de Mureș.

(67) Según las autoridades rumanas, el SIEG de 2014 se confeccionó de conformidad con la Comunicación de la Comisión relativa a la aplicación de las normas de la Unión Europea en materia de ayudas estatales a las compensaciones concedidas por la prestación de servicios de interés económico general ([29]) y el Marco de la Unión Europea sobre ayudas estatales en forma de compensación por servicio público (el «Marco SIEG de 2012») ([30]), teniendo también en cuenta las Directrices de 2014 sobre ayudas estatales a aeropuertos y compañías aéreas (las «Directrices de aviación de 2014») ([31]). La Decisión regional de octubre de 2014 permite subvenciones tanto para los costes de inversión como para los costes de explotación, como compensación por la realización del SIEG.

a) De conformidad con el artículo 4, apartado 2, de la Decisión regional de octubre de 2014, los costes de inversión relacionados con el SIEG se compensan sobre la base del déficit de financiación de conformidad con el plan de negocio del gestor del aeropuerto hasta una intensidad del 75 % de los costes subvencionables.

b) De conformidad con el artículo 4, apartado 4, de la Decisión regional de octubre de 2014, la financiación pública de los costes de explotación se fija anualmente sobre la base del déficit de financiación de los costes de explotación de las actividades de los SIEG sobre la base del plan de negocio del gestor del aeropuerto. De conformidad con el artículo 4, apartado 5, la compensación por los costes de explotación durante los cinco primeros años no podrá superar el 80 % del déficit de explotación durante los cinco años anteriores y el 50 % de dicho déficit de explotación durante los cinco años siguientes.

c) De conformidad con el artículo 4, apartado 7, de la Decisión regional de octubre de 2014, el importe de la compensación (tanto para los costes de explotación como para los de inversión) no puede exceder de lo necesario para cubrir los costes ocasionados por la ejecución de las OSP. Según el artículo 4, apartado 9, los costes que deben tenerse en cuenta son únicamente los relacionados con el SIEG y una contribución proporcional de los costes comunes. A su vez, de conformidad con el artículo 4, apartado 10, los ingresos que deben tenerse en cuenta para la compensación incluyen todos los ingresos relacionados con el SIEG, pero también cualquier beneficio procedente de otras actividades no relacionadas del aeropuerto. Por último, de conformidad con el artículo 4, apartado 11, la compensación no debe superar la diferencia entre los costes e ingresos mencionados a fin de evitar una posible sobrecompensación.

(68) De conformidad con el artículo 2, apartados 2 y 3, el SIEG de 2014 abarcaría inicialmente un período de diez años, es decir, hasta el 4 de abril de 2024, para coincidir con el denominado «período transitorio» para las ayudas de funcionamiento con arreglo a las Directrices de aviación de 2014 y preveía una posible revisión en los siguientes supuestos: i) cuatro años después de la atribución inicial, ii) si el tráfico del aeropuerto supera los 700 000 pasajeros al año, o iii) siempre que así lo exija la legislación pertinente. Sin embargo, como se ha mencionado, la Decisión regional de octubre de 2014 solo siguió siendo válida hasta el 9 de mayo de 2019.

(69) Las autoridades rumanas han facilitado información sobre el plan de negocio del TMT para el período 2014-2024 (el «plan de negocio»).

Cuadro 5

Indicadores económicos *ex ante* previstos en el plan de negocio (RON)

	Nov.-dic. de 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Ingresos previstos sobre la base de la información disponible antes del 30 de octubre de 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
Costes previstos sobre la base de la información disponible antes del 30 de octubre de 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]) Comunicación de la Comisión relativa a la aplicación de las normas de la Unión Europea en materia de ayudas estatales a las compensaciones concedidas por la prestación de servicios de interés económico general (DO C 8 de 11.1.2012, p. 4).

([30]) Comunicación de la Comisión relativa a un marco de la Unión Europea sobre ayudas estatales en forma de compensación por servicio público (DO C 8 de 11.1.2012, p. 15).

([31]) Comunicación de la Comisión relativa a las Directrices sobre ayudas estatales a aeropuertos y compañías aéreas (2014) (DO C 99 de 4.4.2014, p. 3).

	Nov.-dic. de 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Déficit previsto de financiación de los costes de explotación sobre la base de la información disponible antes del 30 de octubre de 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
Compensación estimada	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
Compensación estimada (EUR)	547 818	1 281 859	849 025	618 862	495 105	338 450	256 266	194 335	88 120	0	0

(70) Los importes realmente concedidos por las autoridades rumanas en virtud de la atribución de 2014 se presentan en el cuadro que figura a continuación.

Cuadro 6

Financiación en el marco de la atribución de SIEG de 2014

Compensación	Nov.-dic. 2014	2015	2016	2017	2018	Ene.-abr. 2019	Total
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) En total, el TMT recibió 21 719 661 RON (4 795 362 EUR) ([32]) entre noviembre de 2014 y abril de 2019 de la medida 4.

(72) Las autoridades rumanas han explicado que la principal razón por la que la compensación real fue superior a la compensación estimada *ex ante* durante el período 2017-2018 fueron las restricciones de vuelo y la suspensión total de los vuelos entre noviembre de 2016 y junio de 2018, período en que la pista tuvo que ser reconstruida debido a que no cumplía los requisitos técnicos. El 25 de junio de 2018, la actividad operativa del aeropuerto se reanudó tras un período de doce meses de operaciones de vuelo restringidas (del 17 de noviembre de 2016 al 4 de octubre de 2017) y un período de ocho meses de suspensión de los vuelos (del 4 de octubre de 2017 al 25 de junio de 2018).

4.5. Medida 5: Tasas aeroportuarias para las compañías aéreas que operan en el TMT desde el 21 de marzo de 2013 hasta el 16 de febrero de 2019

(73) Las autoridades rumanas indican que:

a) Mediante Decisión del Gobierno n.º 455, de 4 de mayo de 2011, el Estado rumano estableció los principios comunes para la percepción de tasas aeroportuarias en los aeropuertos de Rumanía. Con arreglo a este acto legislativo, las tasas aeroportuarias se aplicarán de manera no discriminatoria a todos los usuarios de los aeropuertos. Además, los gestores de los aeropuertos tendrán derecho a adaptar las tasas aeroportuarias a determinados aspectos de interés público y general, incluidas las consideraciones medioambientales, sobre la base de criterios pertinentes, objetivos y transparentes ([33]). Por último, la Decisión del Gobierno designó a la Regia Autonomă «Autoritatea Aeronautică Civilă Română» (es decir, la autoridad rumana de aviación civil) como autoridad de supervisión independiente, responsable de supervisar la aplicación de las disposiciones de la Decisión del Gobierno n.º 455 ([34]).

([32]) El tipo de cambio en la presente Decisión se calcula como el tipo de cambio oficial medio anual EUR/RON de acuerdo con los valores ofrecidos por el BCE. A este respecto, los tipos de cambio aplicados son los siguientes: 4,44 (2014), 4,46 (2015), 4,49 (2016), 4,57 (2017), 4,65 (2018), 4,75 (2019), 4,84 (2020), 4,92 (2021) y 4,93 (2022).

([33]) Artículo 5 de la Decisión del Gobierno n.º 455, de 4 de mayo de 2011.

([34]) Artículo 14 de la Decisión del Gobierno n.º 455, de 4 de mayo de 2011.

b) La Orden n.º 744/2011 del Ministerio de Transportes e Infraestructuras de Rumanía, de 23 de septiembre de 2011 (la «Orden del Ministerio de Transportes de 2011»), se aplica a las siguientes tasas aeroportuarias: i) tasa de aterrizaje ([35]), ii) tarifa de alumbrado ([36]), iii) tasa de estacionamiento ([37]), iv) tarifa de servicio de pasajeros ([38]), v) tarifa de desarrollo ([39]), vi) tarifa de tránsito ([40]) y vii) tasa de transbordo ([41]). La Orden aclara que la decisión de aplicar cualquiera de las tasas aeroportuarias mencionadas anteriormente corresponde al gestor del aeropuerto ([42]). Por último, la Orden establece que un gestor de aeropuerto puede introducir tasas aeroportuarias en una serie de condiciones específicas ([43]) y que estas deben aplicarse de manera no discriminatoria y sin distorsiones de la competencia entre los usuarios.

c) La Orden del Ministerio de Transportes de 2011 se aplicó al TMT mediante la Decisión n.º 25/2012 del Consejo del Condado de Mureș, de 29 de febrero de 2012 (la «Decisión regional de febrero de 2012»). De conformidad con esta Decisión, las tasas aeroportuarias se aplicarán de manera transparente y no discriminatoria a todos los usuarios de la infraestructura aeroportuaria y serán aprobadas por el Consejo del Condado de Mureș ([44]).

d) El nivel de las tasas aeroportuarias se fijó mediante la Decisión n.º 83/2012 del Consejo del Condado de Mureș, de 6 de julio de 2012 (la «Decisión regional de julio de 2012»), por la que se aprobó la Decisión n.º 7/26 de junio de 2012 del Consejo de Administración del TMT. Solo se aplicaba a las compañías aéreas que operaban en el TMT. Esta Decisión sustituyó a la anterior Decisión n.º 26/2011 del Consejo del Condado de Mureș, de 24 de marzo (la «Decisión regional de marzo de 2011»).

([35]) El anexo 1 de la Orden del Ministerio de Transportes de 2011 establece las siguientes condiciones para la tasa de aterrizaje:
a) La tasa se calcula sobre el peso máximo certificado de despegue de la aeronave.
b) No se tendrán en cuenta las fracciones de una tonelada inferiores a 500 kg y las que superen los 500 kg se considerarán una tonelada; las aeronaves con una masa máxima de despegue inferior a 500 kg se cobrarán por una tonelada.
c) La tasa se aplica a un aterrizaje y a un despegue y da derecho al titular a lo siguiente:
— utilización de las instalaciones aeroportuarias, con excepción de la iluminación;
— utilización de las zonas e instalaciones de terminales, excepto las que se cobren por separado;
— estacionamiento de aeronaves, pero no más de dos horas después del aterrizaje.
d) La tasa también incluirá, cuando proceda, los costes del aeropuerto por las inversiones de capital y las obras de mantenimiento relacionadas con las superficies de movimiento de aeronaves.
e) Con el fin de fomentar una mayor frecuencia de las operaciones, la entidad gestora del aeropuerto podrá aplicar descuentos de hasta el 50 % sobre la tasa de aterrizaje, en función del número de movimientos, en incrementos de hasta el 5 %.

([36]) El anexo 1 de la Orden del Ministerio de Transportes de 2011 establece las siguientes condiciones para la tarifa de alumbrado:
a) La tasa se calculará sobre la base del peso máximo certificado de despegue de la aeronave.
b) No se tendrán en cuenta las fracciones de una tonelada inferiores a 500 kg y las que superen los 500 kg se considerarán una tonelada; las aeronaves con una masa máxima de despegue inferior a 500 kg se cobrarán por una tonelada.
c) La tasa se percibirá por cada aterrizaje y por cada despegue que utilicen la instalación de alumbrado del aeropuerto o los dispositivos de alumbrado.

([37]) El anexo 1 de la Orden del Ministerio de Transportes de 2011 establece las siguientes condiciones para la tasa de estacionamiento:
a) La tasa se calculará sobre la base del peso máximo certificado de despegue de la aeronave y el intervalo de estacionamiento.
b) No se tendrán en cuenta las fracciones de una tonelada inferiores a 500 kg y las que superen los 500 kg se considerarán una tonelada; las aeronaves con una masa máxima de despegue inferior a 500 kg se cobrarán por una tonelada.

([38]) El anexo 1 de la Orden del Ministerio de Transportes de 2011 establece las siguientes condiciones para la tarifa de servicio de pasajeros:
a) La tasa se percibirá por cada pasajero que embarque en el aeropuerto y que salga de él.
b) La tasa no se aplica a los pasajeros en tránsito, a los pasajeros en transbordo ni a los niños menores de dos años.

([39]) El anexo 1 de la Orden del Ministerio de Transportes de 2011 establece las siguientes condiciones para la tarifa de desarrollo:
a) La tasa se percibirá por cada pasajero que embarque en el aeropuerto y que salga de él y se publicará junto con el período de aplicación.
b) La tasa se percibirá durante el período de vigencia de los objetivos de inversión a los que se aplique.
c) La tasa se fijará de manera transparente e informará a los usuarios del aeropuerto de los objetivos de inversión que se financiarán con la tasa y de su duración.

([40]) El anexo 1 de la Orden del Ministerio de Transportes de 2011 establece las siguientes condiciones para la tarifa de tránsito:
a) La tasa se percibirá por cada pasajero que embarque en el aeropuerto y transborde en él.
b) La tasa no se aplica a los niños menores de dos años.
c) La tasa también incluirá, cuando proceda, los costes del aeropuerto a efectos de inversión relacionados con las operaciones de transbordo, así como los costes de seguridad aeroportuaria relacionados con los pasajeros en transbordo.

([41]) El anexo 1 de la Orden del Ministerio de Transportes de 2011 establece las siguientes condiciones para la tasa de transbordo:
a) La tasa se percibirá por cada pasajero que embarque en el aeropuerto y transborde en dicho aeropuerto.
b) La tasa no se aplicará a los niños menores de dos años.
c) La tasa también incluirá, cuando proceda, los costes del aeropuerto a efectos de inversión relacionados con las operaciones de transbordo, sujetos a los requisitos establecidos en el punto 5, letras b) y c), así como los costes de seguridad aeroportuaria relacionados con los pasajeros en transbordo.

([42]) Artículo 1, apartado 3, de la Orden del Ministerio de Transportes de 2011.

([43]) Artículo 4, apartado 1, de la Orden del Ministerio de Transportes de 2011 y su anexo 1.

([44]) Artículo 10, apartado 8, de la Decisión regional de febrero de 2012.

e) La Decisión regional de julio de 2012 se sometió al control de legalidad del Ministerio del Interior, tal como exige la ley. El Ministerio no planteó ningún aspecto de ilegalidad. Las tasas aeroportuarias de la Decisión regional de julio de 2012 se publicaron en la publicación de información aeronáutica de Rumanía («AIP») el 20 de septiembre de 2012. Entraron en vigor seis meses después de su publicación, es decir, el 21 de marzo de 2013, de conformidad con la legislación vigente.

(74) En virtud de la Decisión regional de julio de 2012, el nivel de las tasas aeroportuarias era el presentado en el cuadro 7.

Cuadro 7

Tasas aeroportuarias en el TMT basadas en la Decisión regional de julio de 2012

Tasa	Coste (EUR)
Aterrizaje	1,25/tonelada
Alumbrado de pista	0,40/tonelada
Estacionamiento	0,15/tonelada/hora
Tasa de servicio de pasajeros	1,00/pasajero

(75) Las autoridades rumanas afirmaron que el gestor del aeropuerto no percibió la totalidad de la tasa de servicio de pasajeros de 1 EUR por pasajero. De este importe, se transfirieron 0,275 EUR por pasajero al Centro de Investigación y Análisis para la Seguridad de la Aviación Civil y 0,05 EUR por pasajero embarcado a la autoridad aeronáutica civil rumana (es decir, un total de 0,325 EUR por pasajero embarcado es transferido por el gestor del aeropuerto a estas organizaciones).

(76) En virtud de la Decisión regional de julio de 2012, la tasa de aterrizaje del cuadro 7 puede descontarse si la compañía aérea efectúa más de tres aterrizajes al mes en el aeropuerto. Los descuentos se ofrecieron independientemente del tipo de aeronave con arreglo a la siguiente escala:

Cuadro 8

Descuentos de la tasa de aterrizaje en el TMT sobre la base de la Decisión regional de julio de 2012

Número de aterrizajes/mes	Descuento
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 %
Más de 46	50 %

(77) Rumanía presentó un documento de previsiones económicas que detalla los ingresos procedentes de las tasas aeroportuarias para el período 2011-2015, basado en los datos reales *ex post* para 2011 y en las previsiones *ex ante* para el período 2012-2015 ([45]). Estas previsiones se hicieron antes de la adopción de la Decisión regional de julio de 2012. En el momento en que se elaboraron las previsiones económicas, el principal transportista internacional regular era Wizz Air, que explotaba aeronaves Airbus 320 a ocho destinos: Madrid, Barcelona, Milán (Bérgamo), Roma, París, Budapest, Dortmund y Londres. Tarom operaba vuelos regulares a Bucarest.

(78) El plan de gestión incluido en el documento de previsiones económicas preveía un aumento del número de operaciones de Wizz Air, con la adición de Múnich, Fráncfort y Bolonia (Forli) a las rutas, y el establecimiento de cuatro destinos de Ryanair. Además, otra compañía aérea, Air Patriot, anunció su intención de empezar a efectuar vuelos desde el TMT a Bucarest, Viena y Estambul a partir de enero de 2013 ([46]).

Cuadro 9

Ingresos previstos medios sobre la base de la Decisión regional de julio de 2012 ([47])

Año	Rotaciones de Wizz Air	Rotaciones de otros	Total de ingresos de Wizz Air (EUR)	Total de ingresos de otros (EUR)	Total de ingresos de Wizz Air (RON)	Total de ingresos de otros (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. RAZONES PARA INCOAR EL PROCEDIMIENTO DE INVESTIGACIÓN FORMAL

(79) En la Decisión de incoación de 2011, la Comisión planteó dudas sobre si la medida 1 (considerandos 45 a 50) podía considerarse compatible con el mercado interior.

(80) En la Decisión de incoación de 2015, la Comisión planteó dudas sobre si las medidas 2 a 5 (considerandos 54 a 78) podían considerarse compatibles con el mercado interior.

5.1. Medida 1: Financiación del TMT en el período 2007-2009

(81) La Decisión de incoación de 2011 planteó dudas sobre la calificación como SIEG de la actividad económica de los aeropuertos regionales rumanos, incluido el TMT, en el período 2007-2009.

(82) La Comisión expresó sus dudas sobre si se cumplían los criterios de compatibilidad de la Decisión SIEG de 2005. En particular, a la Comisión le preocupaba un posible error manifiesto en la definición del SIEG, ya que no estaba claro que, sin estos aeropuertos, las regiones afectadas no estarían suficientemente conectadas con el resto del país y con la UE si se dejaran únicamente en manos de las fuerzas del mercado ([48]).

([45]) Las autoridades rumanas han explicado que el documento solo abarcaba cuatro años porque estaba vinculado al mandato del Consejo de Administración. Rumanía ha explicado que esto es coherente con el artículo 8, apartado 1, del Decreto-ley n.º 109/2011, que limitaba el mandato del Consejo de Administración a cuatro años.
([46]) Air Patriot tomó la decisión unilateral de no operar desde el TMT. Las autoridades rumanas desconocen los motivos de tal decisión.
([47]) El cuadro incluye los datos reales de 2011 y las previsiones para el período 2012-2015.
([48]) Considerandos 107 y 108 de la Decisión de incoación de 2011.

(83) La investigación iniciada mediante la Decisión de incoación de 2011 se cerró mediante la Decisión final de 2016 relativa a la financiación concedida por las autoridades rumanas entre 2007 y 2009 a los aeropuertos de Arad, Bacău, Baia Mare, Craiova, Iaşi, Oradea, Satu Mare, Sibiu, Suceava, Tulcea y Constanța.

(84) La Decisión final de 2016 concluyó que la financiación pública de los aeropuertos antes mencionados constituye ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE, ejecutada infringiendo el artículo 108, apartado 3, del TFUE. La investigación de la Comisión constató que la financiación pública a los aeropuertos rumanos no se ajustaba ni a la Decisión SIEG de 2005, ni a la Decisión SIEG de 2012 ([49]) ni al Marco SIEG de 2012, ya que Rumanía no había demostrado que se hubieran encomendado a los gestores de los aeropuertos OSP claramente definidas a través de los presuntos actos de atribución en los que se basó. ([50]) En cambio, la financiación se consideró compatible a la luz de las Directrices de aviación de 2014 ([51]). Así pues, la ayuda se declaró compatible con el mercado interior de conformidad con el artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE.

(85) La investigación sobre la financiación pública concedida al CNIA y al TMT entre 2007 y 2009 siguió abierta, ya que la Comisión consideró que la medida en cuestión se evaluaría mejor en decisiones finales separadas que abarcarían también las medidas investigadas en virtud de la Decisión de incoación de 2015 ([52]).

5.2. **Medida 2: Financiación de infraestructuras de asistencia en tierra en 2011**

(86) Rumanía consideró que la financiación de los servicios de asistencia en tierra estaba vinculada a las tareas de SIEG del TMT. A este respecto, la infraestructura de asistencia en tierra en cuestión parece haber sido utilizada por cada vuelo con origen y destino en el TMT y estaba vinculada a la explotación general del aeropuerto.

(87) En la Decisión de incoación de 2015, la Comisión expresó sus dudas sobre si se había encomendado al TMT un verdadero servicio público y concluyó, con carácter preliminar, que la financiación pública de los servicios de asistencia en tierra podía entonces no constituir una compensación por SIEG.

(88) La Comisión evaluó, además, la financiación de los servicios de asistencia en tierra con arreglo a las Directrices de aviación de 2005. La Comisión llegó a la conclusión preliminar de que la financiación de la infraestructura de asistencia en tierra no constituiría un coste subvencionable a efectos de evaluar la compatibilidad de la ayuda a la inversión ([53]) y llegó a la conclusión de que la financiación era, a primera vista, incompatible con las Directrices de aviación de 2005.

5.3. **Medida 3: Financiación del TMT en el marco de la atribución de SIEG de 2011 desde agosto de 2011 hasta octubre de 2014**

(89) La Decisión de incoación de 2015 planteó dudas en cuanto a la conformidad del SIEG de 2011 con la sentencia Altmark ([54]), ya que el gestor del aeropuerto no fue elegido tras un procedimiento de licitación y no había pruebas de que la compensación se basara en el coste de un operador aeroportuario medio bien gestionado.

(90) Sobre la base de lo anterior, la Comisión consideró que los cuatro criterios Altmark no se cumplían acumulativamente y llegó a la conclusión preliminar de que no podía excluirse la existencia de una ventaja.

([49]) Decisión 2012/21/UE de la Comisión, de 20 de diciembre de 2011, relativa a la aplicación de las disposiciones del artículo 106, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a las ayudas estatales en forma de compensación por servicio público concedidas a algunas empresas encargadas de la gestión de servicios de interés económico general (DO L 7 de 11.1.2012, p. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2012/21(1)/oj).

([50]) Considerandos 111 a 113 y 121 de la Decisión final de 2016.

([51]) Las medidas se declararon compatibles a la luz de los puntos 113, 129, 137 y 172 de las Directrices de aviación de 2014.

([52]) Considerando 69 de la Decisión final de 2016.

([53]) Punto 53, inciso iii), y punto 55, de las Directrices de aviación de 2005.

([54]) Sentencia de 24 de julio de 2003, Altmark Trans y Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

(91) Además, aunque Rumanía alegó que la financiación pública concedida al TMT para el período 2011-2014 constituía una compensación por la prestación de SIEG incluidos en el ámbito de aplicación de la Decisión SIEG de 2005, la Comisión planteó dudas sobre si la compensación estaba claramente definida de antemano de manera transparente y objetiva y era proporcional a los costes de los SIEG. Por las mismas razones, la Comisión expresó sus dudas acerca de que la medida cumpliera los criterios establecidos en el Marco SIEG de 2012 y llegó a la conclusión preliminar de que la ayuda no podía considerarse compatible con dicho Marco ([55]).

(92) La Comisión también evaluó la compatibilidad de la medida con las disposiciones sobre ayudas de funcionamiento de las Directrices de aviación de 2014 ([56]) concedidas antes de la entrada en vigor de estas Directrices. La Comisión expresó sus dudas sobre si la ayuda de funcionamiento concedida al TMT era adecuada para alcanzar el objetivo de interés común, dada la proximidad entre el CNIA y el TMT. La Comisión también planteó dudas sobre si la ayuda de funcionamiento en cuestión se limitaba al mínimo necesario y consideró, con carácter preliminar, que la medida no cumplía las condiciones de compatibilidad establecidas en las Directrices de aviación de 2014.

5.4. **Medida 4: Financiación del TMT en el marco de la atribución de SIEG de 2014 desde el 30 de octubre de 2014 hasta el 9 de mayo de 2019**

(93) La Comisión señaló que el número de pasajeros del TMT superaba los 200 000 en los años anteriores a la entrada en vigor del SIEG de 2014 y, por lo tanto, quedaba fuera del ámbito de aplicación de la Decisión SIEG de 2012 de conformidad con su artículo 2, apartado 1.

(94) La Comisión consideró que su posición en relación con la compensación por SIEG de 2011 era aplicable *mutatis mutandis* también a la compensación por SIEG de 2014. En particular, sobre la base de la información disponible en aquel momento, la Comisión expresó dudas sobre si el SIEG de 2014 define de manera clara y transparente las OSP, los parámetros para calcular la compensación y las disposiciones para evitar cualquier sobrecompensación y si cumple lo dispuesto en los puntos 17 y 18 del Marco SIEG de 2012.

(95) La Comisión evaluó la compatibilidad de la medida con las Directrices de aviación de 2014 y consideró en esa fase que no estaba garantizado el pleno cumplimiento de los requisitos de las Directrices en lo que respecta tanto a las ayudas a la inversión como a las ayudas de funcionamiento.

5.5. **Medida 5: Tasas aeroportuarias para las compañías aéreas que operan en el TMT desde el 21 de marzo de 2013 hasta el 16 de febrero de 2019**

(96) Por lo que se refiere al nivel de las tasas aeroportuarias introducidas en el marco de la medida 5, la Comisión llegó a la conclusión preliminar en la Decisión de incoación de 2015 de que no se respetaba el principio del operador en una economía de mercado («POEM»), lo que dio lugar a la concesión de una ventaja económica.

(97) La Comisión llegó a la conclusión preliminar de que la ventaja económica concedida sobre la base de la Decisión regional de 2012 era selectiva porque solo se concedía a empresas pertenecientes a una parte del sector del transporte aéreo, a saber, las compañías aéreas que volaban desde el TMT. Este enfoque no estaba justificado por la naturaleza y la lógica general del sistema de tasas aeroportuarias. La Comisión cuestionó que el nivel de la tasa por pasajero de 1 EUR fuera especialmente bajo. Además, consideró con carácter preliminar que los descuentos basados en el número de aterrizajes mensuales parecían favorecer a las compañías aéreas con varias rutas o frecuencias elevadas. La conclusión preliminar de la Comisión presentada en la Decisión de incoación de 2015 se basaba en un razonamiento de conformidad con la jurisprudencia establecida en aquel momento.

([55]) Considerando 218 de la Decisión de incoación de 2015.
([56]) Punto 137 de las Directrices de aviación de 2014.

6. OBSERVACIONES DE RUMANÍA

6.1. Observaciones de Rumanía sobre la Decisión de incoación de 2011 *(medida 1)*

(98) Las observaciones de las autoridades rumanas sobre la Decisión de incoación hacían referencia principalmente a las dudas planteadas por la Comisión sobre el régimen de ayudas estatales a la financiación de infraestructuras de aeropuertos con un tráfico anual inferior a un millón de pasajeros, cuya notificación se había retirado.

(99) Por lo que se refiere a la financiación pública de los aeropuertos regionales rumanos, en respuesta a la opinión de la Comisión según la cual la aparente abundancia de aeropuertos en determinadas regiones puede obstaculizar el desarrollo de los aeropuertos en cuestión, Rumanía alegó que la situación de los aeropuertos regionales (con escaso tráfico que no les permite alcanzar un nivel de rentabilidad) se debía principalmente al estado de desarrollo de las regiones en las que estaban situados dichos aeropuertos, y no a la distancia a los aeropuertos vecinos.

(100) Rumanía también aclaró que los importes se concedieron en el momento en que las actividades se llevaron a cabo sobre la base de documentación justificativa y dentro de los límites del presupuesto aprobado.

6.2. Observaciones de Rumanía sobre la Decisión de incoación de 2015

6.2.1. *Financiación de infraestructuras de asistencia en tierra en 2011 (medida 2)*

(101) Las autoridades rumanas sostienen que el coste de la infraestructura de asistencia en tierra puede optar directamente a una compensación por SIEG. Rumanía declara que, para prestar servicios de interés económico general, cada aeropuerto debe garantizar que dispone de una infraestructura mínima de asistencia en tierra para prestar servicio a aeronaves exentas por ley de las tasas aeroportuarias. Los aeropuertos que no lo hagan no podrán llevar a cabo sus actividades de forma segura y protegida.

(102) Las autoridades rumanas aclararon durante la investigación formal que la infraestructura se utilizó para las actividades comerciales del aeropuerto, pero que el objetivo de dicho uso no era aumentar las actividades económicas, sino mantener las existentes a un nivel satisfactorio de conformidad con los requisitos específicos de la aviación.

6.2.2. *Actos de atribución de SIEG (medidas 3 y 4)*

(103) Las autoridades rumanas sostienen que tanto el SIEG de 2011 como el SIEG de 2014 cumplen todos los criterios Altmark y no es probable que confieran ninguna ventaja al TMT. Según Rumanía, en ambos casos, las OSP estaban claramente definidas *ex ante* en los documentos de delegación de servicio público y los mecanismos de cálculo de la compensación para evitar una sobrecompensación se establecieron previamente.

(104) En cuanto al SIEG de 2011, Rumanía aclaró que el TMT está obligado a llevar una contabilidad separada de los ingresos y gastos relacionados con el SIEG y a justificar la compensación solicitada. Además, según las autoridades rumanas, las actividades del TMT están sujetas a una revisión periódica para verificar la base de los costes y el cumplimiento de las obligaciones.

(105) En cuanto al SIEG de 2014, Rumanía alegó que el acto de atribución requiere la preparación de un plan de negocio plurianual, que muestra una reducción gradual de la compensación.

(106) En cuanto a la proximidad del TMT al CNIA, Rumanía alegó que, si bien la distancia entre los dos aeropuertos parece ser relativamente corta (103 km), se tardan dos horas en recorrer esta distancia debido a las carreteras antiguas y al aumento del nivel de tráfico. El transporte ferroviario no está bien desarrollado y no hay conexión de alta velocidad.

6.2.3. *Nivel de las tasas aeroportuarias (medida 5)*

(107) Según las autoridades rumanas, el nivel de las tasas se determinó tras un análisis de rentabilidad *ex ante*, que tuvo en cuenta muchas hipótesis contrafactuales, como habría hecho un inversor privado prudente.

(108) Las autoridades rumanas aclararon que el nivel de las tasas se aplicaba de manera no discriminatoria a todas las compañías aéreas, se publicó en el boletín aeronáutico rumano y tuvo en cuenta el acto de atribución de 2011.

6.2.4. *Financiación con arreglo a la Decisión regional n.º 47/2013 del Consejo del Condado de Mureș*

(109) En la Decisión de incoación de 2015 se invitaba a las autoridades rumanas a aclarar la financiación prevista en la Decisión regional n.º 47/2013 del Consejo del Condado de Mureș y, en particular, si se incluía el estacionamiento de automóviles o cualquier otra infraestructura del TMT.

(110) Las autoridades rumanas han aclarado que la actividad de estacionamiento del aeropuerto no está incluida en las actividades aeronáuticas asignadas al gestor del aeropuerto y, por lo tanto, el Consejo del Condado de Mureș nunca ha asignado fondos públicos para financiar la actividad de estacionamiento, ni para inversiones ni para cubrir los costes de explotación.

6.3. **Observaciones de las partes interesadas**

6.3.1. *Observaciones de las partes interesadas sobre la Decisión de incoación de 2011*

6.3.1.1. Carpatair

(111) Carpatair afirmó que las ayudas de funcionamiento se consideran generalmente ilegales y contrarias a los intereses de la UE, y que solo deberían concederse en circunstancias excepcionales. En opinión de Carpatair, conceder ayudas de funcionamiento a los aeropuertos sería perjudicial para el sector, por los motivos siguientes ([57]):

(1) Daría lugar a una competencia desleal entre los aeropuertos de la UE y permitiría que un aeropuerto que se beneficiara de una ayuda estatal atrajese a compañías aéreas gracias a descuentos en las tasas aeroportuarias. Los aeropuertos que no se beneficiaran de la ayuda no podrían competir de forma eficaz por las compañías aéreas.

(2) La medida llevaría a los aeropuertos que recibieran ayudas de funcionamiento a conceder grandes descuentos en las tasas aeroportuarias, descuentos que no se concederían si los aeropuertos actuaran conforme a las condiciones de mercado.

(112) Carpatair señaló que la ayuda de funcionamiento tiene un efecto negativo en los mercados del transporte aéreo y de los servicios aeroportuarios, puesto que da lugar a una competencia desleal entre aeropuertos y, en última instancia, a una competencia desleal entre las compañías aéreas que explotan vuelos desde dichos aeropuertos. Así pues, las ayudas de funcionamiento provocan una competencia desleal entre los aeropuertos de Rumanía y también afectan negativamente a los aeropuertos de países vecinos, como Hungría ([58]).

6.3.1.2. Asociación de Aeropuertos de Rumanía

(113) La Asociación de Aeropuertos de Rumanía («AAR») es una asociación de empresarios, una entidad jurídica sin ánimo de lucro que representa a los aeropuertos civiles rumanos.

(114) Las observaciones de la AAR sobre la Decisión de incoación se referían a las dudas planteadas por la Comisión sobre el régimen de ayudas estatales para la financiación de infraestructuras para aeropuertos con un tráfico anual inferior a un millón de pasajeros, cuya notificación ha sido retirada.

([57]) Considerando 57 de la Decisión de incoación de 2011.
([58]) Considerando 58 de la Decisión de incoación de 2011.

6.3.2. *Observaciones de las partes interesadas sobre la Decisión de incoación de 2015*

6.3.2.1. Aeropuerto de Cluj-Napoca

6.3.2.1.1. Nivel de las tasas aeroportuarias

(115) El CNIA declaró que una tasa aeroportuaria de 1 EUR por pasajero era demasiado baja para cubrir los costes de explotación del TMT. Además, 0,325 EUR por pasajero de salida cubre la seguridad, que no fue retenida por el gestor del aeropuerto, por lo que cobró efectivamente solo 0,675 EUR por pasajero de salida. Estas tasas bajas impiden que el aeropuerto de Cluj lleve a cabo negociaciones eficaces con las compañías aéreas, falseando así la competencia.

6.3.2.1.2. Actos de atribución de SIEG

(116) El CNIA alegó que la ayuda estatal concedida al TMT para compensar el SIEG cubría realmente los costes de la prestación de los servicios a las compañías aéreas. Según el CNIA, la sobrecompensación del SIEG en el TMT fue posible mediante transferencias presupuestarias del Consejo del Condado de Mureș, sin separar los ingresos y gastos relacionados con el SIEG de los relacionados con las actividades comerciales.

6.3.2.1.3. Financiación con arreglo a la Decisión regional n.º 47/2013 del Consejo del Condado de Mureș

(117) El CNIA alegó que la existencia de una posible ayuda estatal concedida ilegalmente en virtud de la Decisión regional n.º 47/2013 queda demostrada por el hecho de que la Decisión fue anulada por los tribunales nacionales.

6.3.2.1.4. Wizz Air

(118) Wizz Air alega que las tasas aeroportuarias no son selectivas, ya que estaban a disposición de los usuarios existentes o potenciales del TMT.

7. OBSERVACIONES DE RUMANÍA SOBRE LAS OBSERVACIONES DE LAS PARTES INTERESADAS

7.1. Observaciones de Rumanía sobre las observaciones de las partes interesadas sobre la Decisión de incoación de 2011 (medida 1)

(119) Rumanía alega que la mayoría de los aeropuertos regionales rumanos tenían un tráfico anual inferior a 50 000 pasajeros y que ninguno de estos aeropuertos superaría los 300 000 pasajeros en 2015. Por ello, Rumanía considera improbable que la ayuda pública a estos aeropuertos afecte a la competencia y distorsione el intercambio comercial entre los Estados miembros ([59]).

7.2. Observaciones de Rumanía sobre las observaciones de las partes interesadas sobre la Decisión de incoación de 2015

7.2.1. *Nivel de las tasas aeroportuarias (medida 5)*

(120) Las autoridades rumanas alegaron que las tasas aeroportuarias con arreglo a la Decisión regional n.º 83/2012 se fijaron de conformidad con la legislación nacional pertinente en vigor en aquel momento.

(121) Las autoridades rumanas también afirmaron que los descuentos aplicados no fueron creados específicamente por el Consejo del Condado de Mureș y el TMT en beneficio de Wizz Air, sino que, sobre la base del principio de no discriminación e igualdad de oportunidades, se aplicaban más bien a todas las compañías aéreas del aeropuerto.

([59]) Considerando 66 de la Decisión final de 2016.

(122) Los descuentos formaban parte de una estrategia para reducir los riesgos y la dependencia de un número limitado de pequeñas compañías aéreas, así como de una política de crecimiento sostenible de los ingresos aeroportuarios, incluidos los beneficios de las actividades aeroportuarias, vinculados a un aumento del tráfico de pasajeros.

(123) Rumanía, además, alegó que el TMT no aplicaba tasas aeroportuarias muy bajas.

7.2.2. *Actos de atribución de SIEG (medidas 3 y 4)*

(124) Rumanía reiteró que la situación financiera de los aeropuertos regionales (con un tráfico bajo que no les permitía alcanzar un nivel de rentabilidad) se debía principalmente al bajo desarrollo económico de las regiones en las que estaban situados dichos aeropuertos, y no a la distancia a los aeropuertos vecinos.

(125) Además, las autoridades rumanas cuestionan la alegación de supuesta sobrecompensación presentada por el CNIA y confirmaron que los estados financieros del TMT a partir de 2011 se concluyeron de conformidad con los principios de separación de los costes e ingresos de los SIEG de otras actividades empresariales a raíz de la atribución de SIEG de 2011.

8. EVALUACIÓN DE LA MEDIDA 1: FINANCIACIÓN DEL TMT EN EL PERÍODO 2007-2009

8.1. Existencia de ayuda

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

(127) Por consiguiente, para que una medida pueda calificarse como ayuda estatal en el sentido de esta disposición, es necesario que se cumplan las siguientes condiciones acumulativas:

a) que el beneficiario sea una empresa;

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

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

d) que la ventaja sea selectiva, y

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

8.1.1. *Actividad económica y noción de «empresa»*

(128) La Comisión debe determinar en primer lugar si la medida 1 se aplica a las empresas en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE. El concepto de «empresa» abarca cualquier entidad que ejerza una actividad económica, con independencia de su estatuto jurídico y de su modo de financiación ([60]). Cualquier actividad consistente en ofrecer bienes o servicios en un determinado mercado constituye una actividad económica ([61]).

([60]) Sentencia de 18 de junio de 1998, Comisión/Italia, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303; sentencia de 23 de abril de 1991, Höfner y Elser, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161.

([61]) Sentencia de 16 de junio de 1987, Comisión/Italia, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283; sentencia de 18 de junio de 1998, Comisión/Italia, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303.

(129) Es jurisprudencia reiterada que la explotación y la construcción de infraestructuras aeroportuarias deben considerarse una actividad económica que entra en el ámbito de aplicación del control de las ayudas estatales ([62]). Una vez que un gestor aeroportuario realiza actividades económicas ofreciendo servicios aeroportuarios a cambio de una remuneración, independientemente de su estatuto jurídico o de su modo de financiación, constituye una empresa en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

(130) Si bien debe considerarse que los gestores de aeropuertos constituyen empresas en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE, cabe recordar que no todas las actividades de un gestor aeroportuario son necesariamente de carácter económico ([63]).

(131) El Tribunal de Justicia ha dictaminado que las actividades que incumben normalmente al Estado en el ejercicio de sus prerrogativas como poder público no son de carácter económico ni entran en el ámbito de aplicación de las normas sobre ayudas estatales ([64]).

(132) Por lo tanto, la financiación de actividades que entran dentro del ámbito de las competencias públicas o de la infraestructura directamente relacionada con estas actividades no constituye, en general, ayuda estatal ([65]). En un aeropuerto, actividades como el control del tráfico aéreo, las actividades llevadas a cabo por la policía, las aduanas o los servicios de bomberos y las actividades necesarias para proteger la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, así como las inversiones en la infraestructura y el equipamiento necesarios para estas actividades se consideran, en general, no económicas ([66]).

(133) Sin embargo, la financiación pública de actividades de carácter no económico no debe traducirse en una discriminación indebida entre compañías aéreas y gestores de aeropuertos. En efecto, la jurisprudencia reiterada indica que existe una ventaja cuando los poderes públicos eximen a las empresas de los costes inherentes a sus actividades económicas ([67]). Por lo tanto, si, en un ordenamiento jurídico determinado, es normal que las compañías aéreas o los gestores de aeropuertos soporten los costes de determinados servicios, mientras que algunas compañías aéreas o gestores de aeropuertos que prestan los mismos servicios en nombre de los mismos poderes públicos no tienen que soportar dichos costes, estos últimos pueden disfrutar de una ventaja aun cuando dichos servicios se consideren en sí mismos no económicos ([68]).

(134) Como se explica en el considerando 41, el gestor del aeropuerto ha participado y participa en la construcción, el mantenimiento y la explotación de la infraestructura aeroportuaria. Ofrece servicios aeroportuarios y cobra a los usuarios (operadores de aviación comercial y usuarios de aviación general no comercial) por la utilización de la infraestructura aeroportuaria, explotando así comercialmente la infraestructura. Por consiguiente, el gestor del aeropuerto ejerció una actividad económica en el período objeto de evaluación y, por tanto, constituye una empresa en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

(135) Ni Rumanía ni el gestor del aeropuerto alegaron que parte de la financiación para el período 2007-2009 se asignara específicamente como compensación de los costes de competencia pública para el gestor del aeropuerto de TMT. De hecho, el mecanismo de compensación establecido para la financiación del gestor del aeropuerto entre 2007 y 2009 se concibió para cubrir la diferencia entre los ingresos y las pérdidas del gestor del aeropuerto, sin hacer una distinción entre los costes de competencia pública y otros tipos de costes.

([62]) Sentencia de 12 de diciembre de 2000, Aéroports de Paris/Comisión, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, confirmada por la sentencia de 24 de octubre de 2002, Aéroports de Paris/Comisión, C-82/01, ECLI:EU:C:2002:617, apartados 75 a 79. Así lo confirmó la sentencia de 24 de marzo de 2011, Mitteldeutsche Flughafen AG y Flughafen Leipzig Halle GmbH/Comisión (sentencia «aeropuerto de Leipzig-Halle»), asuntos T-443/08 y T-455/08, ECLI:EU:T:2011:117, en particular los apartados 93 y 94; confirmada por la sentencia de 19 de diciembre de 2012, Leipzig-Halle, asunto C-288/11 P, no publicada, ECLI:EU:C:2012:821.

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

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

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

([66]) Véase el punto 35 de las Directrices de aviación de 2014, así como la sentencia de 19 de enero de 1994, SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7, apartado 30, y la sentencia de 26 de marzo de 2009, Selex Sistemi Integrati/Comisión, C-113/07 P, ECLI:EU:C:2009:191, apartado 71.

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

([68]) Punto 37 de las Directrices de aviación de 2014.

(136) Por consiguiente, la Comisión concluye que la medida 1 no constituye una compensación de los costes de competencia pública y, por lo tanto, se aplica a una empresa.

8.1.2. *Recursos estatales e imputabilidad al Estado*

(137) Para que una medida pueda considerarse ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE, debe financiarse con fondos estatales y ser imputable al Estado, es decir, concedida por el propio Estado o por cualquier organismo intermediario que actúe en virtud de los poderes que le hayan sido conferidos ([69]). A efectos de la aplicación del artículo 107 del TFUE, los recursos de las autoridades locales son fondos estatales ([70]).

(138) La financiación pública en el período 2007-2009 fue concedida directamente por el Consejo del Condado de Mureş sobre la base de la Decisión del Gobierno de 1997, es decir, por una autoridad local a través de sus propios recursos.

(139) Por consiguiente, la Comisión considera que la financiación pública en el período 2007-2009 se concedió mediante fondos estatales y fue imputable al Estado.

8.1.3. *Selectividad*

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

(141) En el caso que nos ocupa, la ayuda financiera sobre la base de la Decisión de 1997 es selectiva, ya que la ayuda solo se concedió a determinadas empresas, concretamente al gestor del aeropuerto de TMT. Se trata de una medida individual. Así pues, la medida 1 es selectiva por definición en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

8.1.4. *Ventaja económica*

(142) La financiación pública concedida al gestor del aeropuerto tenía por objeto compensar las pérdidas sufridas en el ejercicio de su actividad ordinaria. Nada en las pruebas fácticas de que dispone la Comisión ni en las observaciones recibidas de Rumanía o de terceros sugiere que la autoridad otorgante pudiera haber esperado un rendimiento financiero como resultado de dichas medidas de financiación cuando decidió concederlas. Por consiguiente, la financiación pública en cuestión no se ajusta al POEM.

(143) Rumanía también alegó que la financiación pública controvertida constituía una compensación por la prestación de un SIEG. En el caso de las empresas a las que se haya encomendado la prestación de un SIEG, para concluir si la medida examinada constituye una ventaja económica en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE, la Comisión debe examinar el cumplimiento de cuatro condiciones acumulativas establecidas por el Tribunal en su sentencia en el asunto Altmark. Los requisitos pueden resumirse como sigue:

a) en primer lugar, el beneficiario debe estar realmente encargado de las OSP, y estas obligaciones deben estar claramente definidas («primer criterio Altmark»);

b) en segundo lugar, los parámetros sobre cuya base se calcula la compensación deben establecerse previamente, de forma objetiva y transparente («segundo criterio Altmark»);

([69]) Sentencia Stardust Marine, ya citada, apartados 53 a 56; sentencia del Tribunal General de 12 de mayo de 2011, asuntos acumulados Region Nord-Pas-de-Calais, T-267/08, ECLI:EU:T:2011:209, y Communauté d'agglomération du Douaisis/Comisión Europea, T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, apartado 108; sentencia del Tribunal de Justicia de 24 de enero de 1978, Van Tiggele, 82/77, ECLI:EU:C:1978:10, apartados 25 y 26; sentencia de 12 de diciembre de 1996, Air France/Comisión («Air France»), T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, apartado 63.

([70]) Sentencia de 12 de mayo de 2011, Nord-Pas-de-Calais, asuntos acumulados T-267/08 y T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, apartado 108.

c) en tercer lugar, la compensación no debe exceder de lo necesario para cubrir total o parcialmente los costes ocasionados por la ejecución de las OSP, teniendo en cuenta al beneficiario de que se trate y un beneficio razonable por la ejecución de estas obligaciones («tercer criterio Altmark»);

d) en cuarto lugar, cuando la empresa encargada de las OSP, en un caso concreto, no se elija en el marco de un procedimiento de contratación pública que permita seleccionar al licitador capaz de prestar dicho servicio al menor coste para la colectividad, el nivel de la compensación necesaria debe determinarse sobre la base de un análisis de los costes que una empresa media, bien gestionada y adecuadamente equipada con los medios necesarios habría soportado para ejecutar dichas obligaciones, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes y un beneficio razonable por la ejecución de las obligaciones («cuarto criterio Altmark»).

8.1.4.1. Cuarto criterio Altmark

(144) El cuarto criterio Altmark establece que la compensación debe ser la mínima necesaria para que no sea calificada de ayuda estatal. Este criterio se satisface si se ha seleccionado al beneficiario de la compensación mediante un procedimiento de licitación que haya permitido la selección de un licitador capaz de prestar los SIEG requeridos al menor coste posible para la comunidad o, en su defecto, si la compensación se ha calculado con referencia a los costes de una empresa eficiente.

(145) En este caso, el beneficiario no ha sido elegido tras un procedimiento de licitación. Tampoco hay pruebas que demuestren que el nivel de compensación se haya determinado sobre la base de un análisis de los costes que una empresa media, bien gestionada y adecuadamente equipada con los medios necesarios para poder satisfacer las exigencias de servicio público requeridas, habría soportado para ejecutar estas obligaciones, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes y un beneficio razonable por la ejecución de estas obligaciones. Por lo tanto, la Comisión considera que no puede considerarse que la financiación pública en cuestión se haya determinado de conformidad con el cuarto criterio Altmark.

(146) En consecuencia, la medida objeto de investigación no cumple el cuarto criterio Altmark.

8.1.4.2. Conclusión

(147) Dado que no se cumplió el cuarto criterio Altmark, la Comisión considera que los cuatro criterios Altmark no se cumplían acumulativamente en el presente caso, sin tener que examinar en detalle los demás criterios Altmark. Dado que tampoco se cumple el POEM, la medida 1 objeto de evaluación otorgó una ventaja económica al gestor del aeropuerto.

8.1.5. *Falseamiento de la competencia y efecto sobre el comercio entre Estados miembros*

(148) Se considera que una medida concedida por el Estado falsea o amenaza falsear la competencia cuando puede mejorar la posición competitiva del beneficiario en comparación con otras empresas con las que compite, como se considera generalmente si se concede una ventaja financiera a una empresa de un sector liberalizado en el que existe o podría existir competencia.

(149) Cuando la ayuda concedida por un Estado miembro refuerza la posición de una empresa con respecto a otras empresas competidoras que operan en el mercado de la EU, debe considerarse que estas últimas se ven afectadas por dicha ayuda ([71]).

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

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

(151) La competencia entre aeropuertos puede medirse con arreglo a los criterios elegidos por las compañías aéreas y, en particular, comparando factores como el tipo de servicios aeroportuarios prestados y sus clientes, la población o la actividad económica, la congestión, la existencia de acceso a la tierra y el nivel de las tasas por el uso de infraestructuras y servicios aeroportuarios ([72]). No es posible excluir ni siquiera a los aeropuertos pequeños del ámbito de aplicación del artículo 107, apartado 1, del TFUE ([73]).

(152) Dado que la medida 1 apoya un aeropuerto regional, el TMT, debe considerarse que puede falsear la competencia y afectar al comercio entre los Estados miembros.

8.1.6. *Conclusión sobre la existencia de ayuda estatal*

(153) Sobre la base de lo anterior, la Comisión concluye que la medida 1 constituye ayuda estatal al gestor del aeropuerto en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

8.2. **Legalidad de la ayuda**

(154) La medida 1 se aplicó antes de su aprobación formal por parte de la Comisión. Por lo tanto, constituye ayuda ilegal, a menos que cumpliera en ese momento las condiciones pertinentes de un acto de la Unión que establezca una exención de la obligación de notificación establecida en el artículo 108 del TFUE para determinadas categorías de ayudas.

(155) En este caso, Rumanía alegó que la financiación pública concedida a varios aeropuertos, incluido el TMT, en el período 2007-2009 suponía una compensación por la prestación de SIEG y cumplía las condiciones de la Decisión SIEG de 2005. Rumanía adujo que la Decisión del Gobierno de 1997 fijaba de manera clara y transparente las OSP, los parámetros para calcular la compensación y las medidas para evitar una posible sobrecompensación.

(156) Sin embargo, como se indica en el considerando 84, la Comisión constató que la Decisión del Gobierno de 1997 no imponía OSP claras a ninguno de los gestores de aeropuertos.

(157) En consecuencia, como se menciona en la Decisión final de 2016, la Comisión concluyó que Rumanía no había demostrado que la financiación pública basada en la Decisión del Gobierno de 1997 encomendara a los gestores de aeropuertos OSP claramente definidas.

(158) Por consiguiente, la ayuda no se ajustaba a la Decisión SIEG de 2005 y, por tanto, se ejecutó infringiendo el artículo 108, apartado 3, del TFUE ([74]). La misma conclusión se aplica a la medida 1 sujeta a la presente Decisión, es decir, la ayuda estatal ejecutada sobre la base de la Decisión del Gobierno de 1997 en favor del TMT, que tampoco se ajustaba al SIEG de 2005 y, por tanto, se ejecutó infringiendo el artículo 108, apartado 3, del TFUE.

8.3. **Compatibilidad con el mercado interior**

(159) Por la misma razón mencionada en el considerando 157, es decir, las OSP no definidas claramente, la medida 1 no puede considerarse compatible con arreglo a la Decisión SIEG de 2012 ni con el Marco SIEG de 2012.

(160) Así pues, la Comisión tiene que verificar si la medida es compatible con el Reglamento general de exención por categorías (el «RGEC») ([75]), que contiene disposiciones sobre las ayudas de funcionamiento a los aeropuertos regionales en determinadas condiciones.

([72]) Punto 43 de las Directrices de aviación de 2014.
([73]) Punto 45 de las Directrices de aviación de 2014.
([74]) Considerandos 111 a 113 y 121 de la Decisión final de 2016.
([75]) Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión, de 17 de junio de 2014, por el que se declaran determinadas categorías de ayudas compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado (DO L 187 de 26.6.2014, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/oj).

8.3.1. *Aplicación del RGEC*

(161) Las disposiciones transitorias del RGEC especifican que se aplica a cualquier ayuda individual concedida antes de su entrada en vigor si cumple todas las condiciones establecidas en el RGEC, a excepción del artículo 9 ([76]).

(162) De conformidad con el artículo 1, apartado 1, letra m), del RGEC, el Reglamento es aplicable a las ayudas a los aeropuertos regionales. Las ayudas de funcionamiento a un aeropuerto serán compatibles con el mercado interior a tenor del artículo 107, apartado 2 o 3, del Tratado siempre que cumplan las condiciones previstas en el artículo 56 *bis*, apartados 3, 4, 10 y 15 a 18, y en el capítulo I del RGEC ([77]).

(163) La medida objeto de evaluación se refiere a la financiación pública concedida al TMT durante el período 2007-2009 para cubrir sus pérdidas de explotación y, por lo tanto, entra en el ámbito de aplicación del RGEC.

(164) Por consiguiente, la Comisión concluye que el RGEC es aplicable a la medida 1 como base de compatibilidad debido a las disposiciones transitorias. Compatibilidad de la medida con las disposiciones pertinentes del RGEC

8.3.1.1. Compatibilidad con el capítulo I del RGEC

(165) *Requisito de transparencia*. El RGEC solo se aplica a las ayudas respecto de las cuales sea posible calcular previamente con precisión el equivalente de subvención bruto de la ayuda sin necesidad de llevar a cabo una evaluación de riesgos ([78]). Esta condición se cumple ya que, como se explica en los considerandos 50 a 53, la financiación pública se concede en forma de subvenciones anuales, con un límite máximo fijado en el importe necesario para explotar el aeropuerto sin ánimo de lucro. Este límite se fija anualmente *ex ante* sobre la base de los presupuestos de ingresos y gastos presentados por el gestor del aeropuerto y aprobados mediante decisiones del Consejo del Condado de Mureș.

(166) *Efecto incentivador* ([79]). En el período 2007-2009, el TMT operó bajo la autoridad del Consejo del Condado de Mureș. De conformidad con las resoluciones del Consejo del Condado de Mureș mencionadas en los considerandos 51 a 53, se solicitaron a la autoridad pública de supervisión fondos públicos para cubrir el déficit financiero del TMT con arreglo a los presupuestos anuales de ingresos y gastos.

(167) *Cálculo de la intensidad de la ayuda y de los costes subvencionables* ([80]). Las autoridades rumanas confirmaron que la financiación pública de los considerandos 46 y 47 se concedió sobre la base de documentos justificativos en los registros de contabilidad pública, gestionados por separado para los costes relacionados con la actividad aeroportuaria. El impuesto sobre el valor añadido no se ha tenido en cuenta en el cálculo de los costes de explotación.

(168) *Acumulación* ([81]). Las autoridades rumanas han confirmado que, durante el período 2007-2009, el TMT no se benefició de ningún otro tipo de ayuda.

(169) *Publicación e información* ([82]). El artículo 58, apartado 1, del RGEC establece que las ayudas concedidas antes de la entrada en vigor del RGEC no tienen que cumplir los requisitos de publicación del artículo 9 para ser consideradas compatibles.

([76]) Artículo 58, apartado 1, del RGEC.
([77]) Artículo 3, leído en relación con el artículo 56 *bis*, apartado 2, del RGEC.
([78]) Artículo 5, apartado 1, del RGEC.
([79]) Artículo 6 del RGEC.
([80]) Artículo 7 del RGEC.
([81]) Artículo 8 del RGEC.
([82]) Artículo 9 del RGEC.

8.3.1.2. Compatibilidad con las condiciones establecidas en el artículo 56 *bis* del RGEC

(170) *El aeropuerto deberá estar abierto a todos los usuarios potenciales* ([83]). El TMT estaba abierto a todos los usuarios potenciales, es decir, a todas las compañías aéreas que habían solicitado el uso de la infraestructura aeroportuaria, indicadas en los considerandos 30 a 36, y que aceptaran las tasas aeroportuarias publicadas en la AIP y aplicadas de manera uniforme, transparente y no discriminatoria.

(171) Las autoridades rumanas han confirmado que todas las compañías aéreas que desearan operar desde el aeropuerto con arreglo al marco regulador descrito anteriormente podían hacerlo. Por lo tanto, varias compañías aéreas operaron en el aeropuerto durante el período 2007-2009: TAROM, Carpatair, Malev, Wizz Air y CimberAir.

(172) *La ayuda no se concederá para la reubicación de aeropuertos existentes ni para la creación de un nuevo aeropuerto de pasajeros* ([84]). Durante el período de referencia, el TMT no ha sido reubicado ni ha pasado de ser un aeródromo a un aeropuerto de pasajeros; la infraestructura aeroportuaria existe y se explota en el mismo emplazamiento desde 1967.

(173) No se concederá ayuda a aeropuertos con un tráfico medio anual superior a 200 000 toneladas de mercancías durante los dos ejercicios económicos anteriores a aquel en el que se conceda efectivamente la ayuda. No deberá esperarse que la ayuda lleve al aeropuerto a aumentar su tráfico medio anual de mercancías por encima de las 200 000 toneladas en los dos ejercicios económicos siguientes a la concesión de la ayuda ([85]). En los dos años anteriores al período 2007-2009 y en los dos años siguientes 2010 y 2011, no se operaron vuelos de carga en el TMT y ningún tráfico de mercancías superó las 200 000 toneladas (considerando 37). Por lo tanto, se cumple esta condición.

(174) No se concederá ayuda de funcionamiento a aeropuertos con un tráfico medio anual superior a 200 000 pasajeros durante los dos ejercicios económicos anteriores a aquel en el que se conceda efectivamente la ayuda ([86]). El número de pasajeros en el TMT en 2005, 2006, 2007 y 2008 no superó el umbral (véase el cuadro 1), por lo que se cumple esta condición.

(175) El importe de la ayuda de funcionamiento no deberá exceder de lo necesario para cubrir las pérdidas de explotación y un beneficio razonable durante el período de referencia. Las ayudas se concederán en forma de pagos periódicos fijados previamente, que no serán aumentados durante el período de concesión de la ayuda, o en forma de importes definidos *a posteriori* basándose en las pérdidas de explotación observadas ([87]). La financiación pública al TMT en el marco de la medida 1 en el período 2007-2009 se muestra en el cuadro 5. Durante todo el período 2007-2009 hubo un déficit de financiación no cubierto por fondos públicos. Por lo tanto, la ayuda no excedió de lo necesario para cubrir las pérdidas de explotación y un beneficio razonable. Las autoridades rumanas han confirmado que los importes se concedieron en cuotas mensuales sobre la base del presupuesto anual elaborado *ex ante* y regularizado *ex post* sobre la base de la ejecución, tal como se indica en las cuentas anuales, con el fin de cubrir las pérdidas de explotación sin registrar un beneficio.

(176) La ayuda de funcionamiento no podrá abonarse para cualquier año natural durante el cual el tráfico anual del aeropuerto sea superior a 200 000 pasajeros ([88]). El número de pasajeros en el TMT ascendió a 156 929 en 2007, a 69 945 en 2008 y a 84 062 en 2009 (véase el cuadro 1). Por lo tanto, se cumple esta condición.

(177) La concesión de la ayuda de funcionamiento no deberá estar condicionada a la celebración de acuerdos con compañías aéreas concretas relativos a tasas aeroportuarias, pagos por comercialización u otros aspectos financieros de las operaciones de las compañías aéreas en el aeropuerto de que se trate ([89]). Las autoridades rumanas han confirmado que la concesión de la ayuda no se supeditó a la celebración de acuerdos especiales con compañías aéreas concretas y que las tasas aeroportuarias eran las mismas para todas las compañías aéreas. Por lo tanto, se cumple esta condición.

([83]) Artículo 56 *bis*, apartado 3, del RGEC.
([84]) Artículo 56 *bis*, apartado 4, del RGEC.
([85]) Artículo 56 *bis*, apartado 10, del RGEC.
([86]) Artículo 56 *bis*, apartado 15, del RGEC.
([87]) Artículo 56 *bis*, apartado 16, del RGEC.
([88]) Artículo 56 *bis*, apartado 17, del RGEC.
([89]) Artículo 56 *bis*, apartado 18, del RGEC.

8.3.1.3. Conclusión de la compatibilidad con las condiciones del RGEC

(178) La medida 1 cumple las condiciones del RGEC y, por lo tanto, es compatible con el mercado interior.

8.3.2. *Conclusión sobre la compatibilidad de la medida 1*

(179) Por las razones expuestas en los considerandos 165 a 177, la Comisión considera que la ayuda de funcionamiento al TMT en el período 2007-2009 es compatible con el mercado interior sobre la base del artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE.

9. EVALUACIÓN DE LA MEDIDA 2: FINANCIACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS DE ASISTENCIA EN TIERRA EN 2011

9.1. **Existencia de ayuda**

(180) Los principios relativos a la existencia de ayuda mencionados en los considerandos 126 a 133, 137, 140, 143 y 148 también se aplican a la medida 2.

9.1.1. *Actividad económica y noción de «empresa»*

(181) En primer lugar, la Comisión debe establecer si la medida 2 se aplica a las empresas en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

(182) Como se indica en el considerando 41, el gestor del aeropuerto participaba en la construcción, el mantenimiento y la explotación de la infraestructura aeroportuaria, así como en la oferta de servicios aeroportuarios, y cobra a los usuarios (operadores de aviación comercial y usuarios de la aviación general no comercial) por la utilización de la infraestructura aeroportuaria, explotando así comercialmente la infraestructura. Por consiguiente, el gestor del aeropuerto ejercía una actividad económica en el momento en que se realizó la inversión y, por tanto, constituye una empresa en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE en el momento en que se concedió la ayuda.

(183) Además, durante la investigación formal, como se indica en el considerando 102, Rumanía confirmó que el equipo financiado por la medida 2 se utilizó para las actividades generales del aeropuerto. Por consiguiente, la Comisión concluye que la medida 2 no constituye una compensación de los costes de competencia pública y, por lo tanto, se aplica a una empresa.

9.1.2. *Recursos estatales e imputabilidad al Estado*

(184) Las autoridades rumanas han confirmado que todas las inversiones indicadas en el cuadro 3 fueron pagadas con cargo al presupuesto del Consejo del Condado de Mureș, en particular: mediante la Decisión regional n.º 15, de 10 de febrero de 2011, se financió el autobús de plataforma; mediante la Decisión regional n.º 94, de 28 de julio de 2011, el carrito para equipajes y la unidad de potencia; mediante la Decisión regional n.º 84, de 22 de junio de 2011, las escaleras y el descongelador.

(185) Por lo tanto, la Comisión considera que la financiación de la infraestructura de asistencia en tierra en 2011 se concedió mediante fondos estatales y era imputable al Estado.

9.1.3. *Selectividad*

(186) La ayuda financiera sobre la base de las Decisiones regionales mencionadas en el considerando 184 es selectiva, ya que solo se concederá a una única empresa, concretamente al gestor del aeropuerto de TMT. Se trata de una medida individual. Por lo tanto, la medida 2 es selectiva por definición en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

9.1.4. *Ventaja económica*

(187) Las autoridades rumanas afirmaron durante el procedimiento de investigación formal que, incluso si el aeropuerto operara en un mercado libre, el bajo nivel de actividad haría imposible que el TMT prestara servicios de asistencia en tierra de manera rentable. Por lo tanto, en el momento de la financiación, las autoridades rumanas consideraban que la inversión era un coste irrecuperable y no se esperaba ningún rendimiento financiero. Así pues, la financiación pública controvertida no es conforme con el POEM.

(188) Rumanía también alegó que la financiación pública representaba una compensación por la prestación de un SIEG. En el caso de una empresa encargada de la prestación de un SIEG, para determinar si la medida examinada constituye una ventaja económica en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE, como se explica en el considerando 143, la Comisión debe examinar acumulativamente si se cumplen los cuatro criterios Altmark.

(189) Como se explica en el considerando 144, el cuarto criterio Altmark se cumple si el beneficiario de la compensación ha sido elegido tras un procedimiento de licitación que permita seleccionar al licitador capaz de prestar el SIEG requerido al menor coste para la colectividad o, en su defecto, si la compensación se ha calculado por referencia a los costes de una empresa eficiente.

(190) En este caso, el beneficiario no fue seleccionado mediante un procedimiento de licitación. Además, las autoridades rumanas no han aportado ninguna prueba de que el nivel de compensación se haya determinado sobre la base de un análisis de los costes que una empresa media bien gestionada y adecuadamente equipada habría soportado para ejecutar las OSP necesarias. Por consiguiente, la Comisión concluye que la financiación pública en cuestión no cumple el cuarto criterio Altmark.

(191) En consecuencia, la medida 2 no cumple el criterio Altmark 4 y, por lo tanto, los criterios Altmark no se cumplen acumulativamente en el presente caso, sin tener que examinar en detalle los demás criterios Altmark. Dado que, como se explica en el considerando 187, la medida 2 no cumple el POEM, otorgó una ventaja económica al gestor del aeropuerto.

9.1.5. *Falseamiento de la competencia y efecto sobre el comercio entre Estados miembros*

(192) Los considerandos 148 a 152 son aplicables a la medida 2. Dado que la medida 2 apoya un aeropuerto regional, el TMT, debe considerarse que puede falsear la competencia y afectar al comercio entre los Estados miembros.

9.1.6. *Conclusión sobre la existencia de ayuda estatal*

(193) Sobre la base de lo anterior, la Comisión concluye que la medida 2 constituye ayuda estatal al gestor del aeropuerto en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

9.2. **Legalidad de la ayuda**

(194) La medida 2 se aplicó antes de su aprobación formal por parte de la Comisión. Por lo tanto, constituye ayuda ilegal, a menos que cumpliera en ese momento las condiciones pertinentes de un acto de la Unión que establezca una exención de la obligación de notificación establecida en el artículo 108 del TFUE para determinadas categorías de ayudas.

(195) En este caso, Rumanía alegó que la inversión se realizó de conformidad con la Decisión del Gobierno de 1997 y que la inversión estaba vinculada a la compensación por la prestación de SIEG. Como se indica en los considerandos 156 y 157(157), Rumanía no demostró que la financiación pública basada en la Decisión del Gobierno de 1997 encomendara a los gestores de aeropuertos OSP claramente definidas, por lo que la ayuda no se ajustaba a la Decisión SIEG de 2005 y, por tanto, se ejecutó infringiendo el artículo 108, apartado 3, del TFUE.

9.3. **Compatibilidad con el mercado interior**

(196) Por las razones expuestas en los considerandos 157 y 159, la medida 2 no puede considerarse compatible con arreglo a la Decisión SIEG de 2012 ni con el Marco SIEG de 2012.

(197) Por lo tanto, la Comisión debe evaluar si la medida es compatible con el RGEC, que contiene disposiciones sobre ayudas a la inversión para aeropuertos regionales en determinadas condiciones.

9.3.1. *Aplicación del RGEC*

(198) Las disposiciones transitorias del RGEC especifican que se aplica a cualquier ayuda individual concedida antes de su entrada en vigor si cumple todas las disposiciones establecidas en el RGEC, a excepción del artículo 9 ([90]).

(199) De conformidad con el artículo 1, apartado 1, letra m), del RGEC, el Reglamento es aplicable a las ayudas a los aeropuertos regionales. Las ayudas a la inversión destinadas a un aeropuerto serán compatibles con el mercado interior a tenor del artículo 107, apartado 3, del Tratado, siempre que cumplan las condiciones previstas en el artículo 56 *bis*, apartados 3 a 14, y en el capítulo I del RGEC ([91]).

(200) El artículo 2, apartado 144, del RGEC define la infraestructura aeroportuaria como la «infraestructura y equipos destinados a la prestación de servicios aeroportuarios por el aeropuerto a compañías aéreas y a los diversos prestadores de servicios, incluyendo pistas, terminales, plataformas, pistas de rodaje, infraestructura centralizada de asistencia en tierra y cualesquiera otras instalaciones que apoye directamente los servicios aeroportuarios, excluida la infraestructura y los equipos necesarios básicamente para el ejercicio de actividades no aeronáuticas». La medida objeto de evaluación se refiere a la financiación pública de infraestructuras de asistencia en tierra en 2011 y, por lo tanto, entra en el ámbito de aplicación del RGEC.

(201) Por consiguiente, la Comisión concluye que, en virtud de las disposiciones transitorias, el RGEC es aplicable a la medida 2 como base para la compatibilidad.

9.3.2. *Compatibilidad de la medida con las disposiciones pertinentes del RGEC*

9.3.2.1. Compatibilidad con el capítulo I del RGEC

(202) *Requisito de transparencia* ([92]). Se cumple esta condición, ya que la financiación pública se concede en forma de subvenciones anuales, con un límite máximo fijado en el importe necesario para la explotación del aeropuerto sin ánimo de lucro. Este límite se fija anualmente *ex ante* sobre la base de los presupuestos de ingresos y gastos presentados por el gestor del aeropuerto y aprobados mediante decisiones del Consejo del Condado de Mureș (véase el considerando 56).

(203) *Efecto incentivador* ([93]). Las autoridades rumanas han explicado que la inversión era necesaria para cumplir el plan obligatorio de gestión de crisis de conformidad con la Decisión del Gobierno n.º 443/2005, por la que se aprueba el programa nacional de seguridad. Las autoridades rumanas han explicado que los equipos disponibles en el aeropuerto en el momento de la inversión suponían un riesgo para las operaciones del aeropuerto y la seguridad de los vuelos. Dado que el TMT no podía realizar la inversión por sí mismo y sin la inversión el aeropuerto no habría podido operar vuelos en condiciones seguras, se cumple la condición del efecto incentivador.

([90]) Artículo 58, apartado 1, del RGEC.
([91]) Artículo 3, leído en relación con el artículo 56 *bis*, apartado 1, del RGEC.
([92]) Artículo 5, apartado 1, del RGEC.
([93]) Artículo 6 del RGEC.

(204) *Cálculo de la intensidad de la ayuda y de los costes subvencionables* ([94]). Las autoridades rumanas han presentado pruebas documentales del pago del equipo y han confirmado que el importe de 588 062 RON correspondiente al IVA deducible no se incluyó en el coste de la infraestructura de asistencia en tierra adquirida en 2011.

(205) *Acumulación* ([95]). Las autoridades rumanas han confirmado que el TMT no se benefició de ningún otro tipo de ayuda para la compra de los artículos.

(206) *Publicación e información* ([96]). El artículo 58, apartado 1, establece que las ayudas concedidas antes de la entrada en vigor del RGEC no tienen que cumplir los requisitos de publicación del artículo 9 para ser consideradas compatibles.

9.3.2.2. Compatibilidad con las condiciones establecidas en el artículo 56 *bis* del RGEC

(207) *El aeropuerto deberá estar abierto a todos los usuarios potenciales* ([97]). El TMT estaba abierto a todos los usuarios potenciales, es decir, a todas las compañías aéreas que habían solicitado el uso de la infraestructura aeroportuaria, indicadas en los considerandos 30 a 36, y que aceptaran las tasas aeroportuarias publicadas en la AIP y aplicadas de manera uniforme, transparente y no discriminatoria.

(208) Las autoridades rumanas han confirmado que todas las compañías aéreas que desearan operar desde el aeropuerto con arreglo al marco regulador descrito anteriormente podían hacerlo. Como se explica en los considerandos 31, 33 y 34, las compañías aéreas que operaban vuelos regulares en el aeropuerto en el momento en que se concedió la inversión eran WizzAir, Malev y Tarom.

(209) *La ayuda no se concederá para la reubicación de aeropuertos existentes ni para la creación de un nuevo aeropuerto de pasajeros* ([98]). Durante el período de referencia, el TMT no ha sido reubicado ni ha pasado de ser un aeródromo a un aeropuerto de pasajeros; la infraestructura aeroportuaria existe y se explota en el mismo emplazamiento desde 1967.

(210) No se concederá ayuda a aeropuertos con un tráfico medio anual superior a 200 000 toneladas de mercancías durante los dos ejercicios económicos anteriores a aquel en el que se conceda efectivamente la ayuda. No deberá esperarse que la ayuda lleve al aeropuerto a aumentar su tráfico medio anual de mercancías por encima de las 200 000 toneladas en los dos ejercicios económicos siguientes a la concesión de la ayuda ([99]) . Durante los períodos 2009-2010 y 2012-2013, no se operaron vuelos de carga en el TMT y ningún tráfico de mercancías superó las 200 000 toneladas (considerando 37). Por lo tanto, se cumple esta condición.

(211) La inversión de que se trate no excederá de lo que sea necesario para dar cabida al tráfico previsto a medio plazo sobre la base de unas previsiones de tráfico razonables ([100]). Las autoridades rumanas han aclarado que la inversión tenía por objeto cumplir las normas de seguridad necesarias para que los vuelos pudieran operar en condiciones óptimas de seguridad (considerando 55). Por lo tanto, la presente medida cumple este requisito.

(212) No se concederá ayuda a la inversión a un aeropuerto situado a menos de 100 kilómetros o 60 minutos de tiempo de desplazamiento en automóvil, autobús, ferrocarril o tren de alta velocidad de un aeropuerto existente desde el que se ofrezcan servicios aéreos regulares, en el sentido del artículo 2, punto 16, del Reglamento (CE) n.º 1008/2008 ([101]). Como se explica en el considerando 29, los aeropuertos más cercanos al TMT son el CNIA, que se encuentra a más de 100 km y 1 hora y 30 minutos en automóvil, y el aeropuerto internacional de Sibiu, que está a unos 120 km, 1 hora y 50 minutos en automóvil. Todos los demás grandes aeropuertos se encuentran a más de dos horas en coche. Por lo tanto, este requisito se cumple en el presente caso.

([94]) Artículo 7 del RGEC.
([95]) Artículo 8 del RGEC.
([96]) Artículo 9 del RGEC.
([97]) Artículo 56 *bis*, apartado 3, del RGEC.
([98]) Artículo 56 *bis*, apartado 4, del RGEC.
([99]) Artículo 56 *bis*, apartado 10, del RGEC.
([100]) Artículo 56 *bis*, apartado 5, del RGEC.
([101]) Artículo 56 *bis*, apartado 6, del RGEC.

(213) Los apartados 5 y 6 no se aplicarán a los aeropuertos con un tráfico medio anual de hasta 200 000 pasajeros durante los dos ejercicios económicos anteriores a aquel en el que se conceda efectivamente la ayuda, si no se espera que la ayuda a la inversión se traduzca en el aumento del tráfico medio anual de pasajeros del aeropuerto en más de 200 000 pasajeros en los dos ejercicios económicos siguientes a la concesión de la ayuda. Las ayudas a la inversión concedidas a estos aeropuertos deberán cumplir lo dispuesto en el apartado 11 o en los apartados 13 y 14 ([102]). Como se indica en el cuadro 1, el tráfico de pasajeros entre 2009 y 2010 fue inferior a 200 000 pasajeros. Aunque el tráfico fue superior a 200 000 pasajeros en 2012 y 2013, como se menciona en el considerando 203, el tipo de equipamiento financiado por la medida 2 no tenía por objeto aumentar el volumen de tráfico en el aeropuerto y no era probable que lo hiciera, sino que solo permitía al aeropuerto operar en condiciones de seguridad. Por lo tanto, la Comisión considera que este requisito se cumpliría en este caso. Dado que el TMT cumple las condiciones exigidas por este considerando, ahora la Comisión solo debe demostrar que el considerando 11 de este artículo se cumple en el presente caso. Por consiguiente, la Comisión no necesita demostrar que se cumplen los considerandos 13 y 14 en el presente caso.

(214) No se concederá ayuda a la inversión a aeropuertos con un tráfico medio anual superior a tres millones de pasajeros durante los dos ejercicios económicos anteriores a aquel en el que se conceda efectivamente la ayuda. No deberá esperarse que la ayuda a la inversión lleve al aeropuerto a aumentar su tráfico medio anual de pasajeros por encima de los tres millones en los dos ejercicios económicos siguientes a la concesión de la ayuda ([103]). Como puede observarse en el cuadro 1, el volumen histórico de pasajeros del TMT es muy inferior a tres millones de pasajeros durante todo el período evaluado. Por lo tanto, este requisito se cumple en el presente caso.

(215) No se concederá ayuda a aeropuertos con un tráfico medio anual superior a 200 000 toneladas de mercancías durante los dos ejercicios económicos anteriores a aquel en el que se conceda efectivamente la ayuda. No deberá esperarse que la ayuda lleve al aeropuerto a aumentar su tráfico medio anual de mercancías por encima de las 200 000 toneladas en los dos ejercicios económicos siguientes a la concesión de la ayuda ([104]). Durante el período 2009-2010 y en los dos años siguientes 2012 y 2013, no se operaron vuelos de carga en el TMT y ningún tráfico de mercancías superó las 200 000 toneladas (considerando 37). Por lo tanto, se cumple esta condición.

(216) El importe de la ayuda a la inversión no deberá exceder de la diferencia entre los costes subvencionables y el beneficio de explotación de la inversión. El beneficio de explotación se deducirá de los costes subvencionables *ex ante*, sobre la base de previsiones realistas o de un mecanismo de reembolso ([105]). El artículo 2, punto 39, del RGEC define «beneficio de explotación» como la «diferencia entre los ingresos actualizados y los costes de explotación actualizados durante la vida económica de la inversión, si esta diferencia es positiva; los costes de explotación comprenden, entre otros, los costes de personal, materiales, servicios contratados, comunicaciones, energía, mantenimiento, alquileres y administración, pero excluyen los gastos de amortización y los costes de financiación si se han cubierto mediante ayudas a la inversión; actualizar los ingresos y los costes de explotación utilizando un tipo de actualización apropiado permite alcanzar un beneficio razonable».

(217) El TMT es un aeropuerto que ha tenido pérdidas durante todo el período evaluado. Como se ha explicado en el cuadro 9, las previsiones de las autoridades rumanas solo esperaban que el TMT fuera rentable, como muy pronto, en 2023. Por lo tanto, en 2011, cuando se realizó la inversión, se realizó sin ninguna expectativa de que la inversión pudiera recuperarse a corto y medio plazo. Así pues, no existe ninguna perspectiva de beneficio de explotación a corto y medio plazo después de que se haya realizado la inversión y, por tanto, la Comisión considera que este considerando no es aplicable en el presente caso.

(218) *Los costes subvencionables serán los correspondientes a inversiones en infraestructuras aeroportuarias, incluidos los costes de planificación* ([106]). Dado que se trata de una inversión en equipos en el sentido del artículo 2, punto 144, del RGEC, los costes subvencionables corresponden al importe total desembolsado por las autoridades rumanas e indicado en el cuadro 3. La Comisión considera que este requisito se cumple en el presente caso.

([102]) Artículo 56 *bis*, apartado 7, del RGEC.
([103]) Artículo 56 *bis*, apartado 9, del RGEC.
([104]) Artículo 56 *bis*, apartado 10, del RGEC.
([105]) Artículo 56 *bis*, apartado 11, del RGEC.
([106]) Artículo 56 *bis*, apartado 12, del RGEC.

9.3.2.3. Conclusión de la compatibilidad con las condiciones del RGEC

(219) Habida cuenta de lo anterior, la medida 2 cumple las condiciones del RGEC.

9.3.3. *Conclusión sobre la compatibilidad de la medida 2*

(220) Por las razones expuestas en los considerandos 198 a 218, la Comisión considera que la ayuda a la inversión concedida al TMT en 2011 es compatible con el mercado interior sobre la base del artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE.

10. EVALUACIÓN DE LA MEDIDA 3: FINANCIACIÓN DEL TMT EN EL MARCO DE LA ATRIBUCIÓN DE SIEG DE 2011 DESDE AGOSTO DE 2011 HASTA OCTUBRE DE 2014

10.1. **Existencia de ayuda**

(221) Los principios del artículo 107, apartado 1, del TFUE establecidos en los considerandos 126 a 133, 137, 140, 143 y 148 son aplicables también a la evaluación de la medida 3.

10.1.1. *Actividad económica y noción de «empresa»*

(222) Como se indica en el considerando 41, el gestor del aeropuerto ejercía una actividad económica en el período objeto de evaluación y, por tanto, constituye una empresa en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

(223) Las autoridades rumanas alegaron que las actividades relacionadas con la seguridad y la protección de las aeronaves, así como el mantenimiento de aeronaves exentas de las tasas aeroportuarias mencionadas en el artículo 1, apartado 2, letras d) a h), de la atribución de SIEG de 2011 (considerando 58) no eran de carácter económico y entraban en el ámbito de competencias de una autoridad pública.

(224) Por lo que se refiere a las actividades mencionadas en el artículo 1, apartado 2, letras d), e) y h), de la atribución de SIEG de 2011 (considerando 58), la Comisión recuerda que el control del tráfico aéreo, la policía, las aduanas, la lucha contra incendios, las actividades necesarias para proteger la aviación civil contra actos de interferencia ilícita y las inversiones en infraestructuras y equipos necesarios para llevar a cabo dichas actividades se consideran, en general, de carácter no económico (considerando 132). Por lo tanto, la Comisión considera que la prestación de servicios de control del tráfico aéreo, servicios de extinción de incendios y servicios de emergencia, que garantizan la seguridad, así como el espacio y los servicios públicos necesarios para que las autoridades públicas lleven a cabo actividades específicas de control en el aeropuerto y la protección de las infraestructuras aeroportuarias, tal como se indican en el artículo 1, apartado 2, letras d), e) y h), de la atribución de SIEG de 2011, no son de carácter económico. Como ya se ha indicado en el considerando 39, el marco regulador que rige las operaciones de los gestores de aeropuertos en Rumanía era coherente en todos los aeropuertos.

(225) La Comisión considera que la financiación de las actividades mencionadas en el artículo 1, apartado 2, letras d), e) y h), de la atribución de SIEG de 2011, entra en el ámbito de las competencias públicas y, por lo tanto, no constituye ayuda estatal.

(226) En cuanto a la financiación de las actividades mencionadas en el artículo 1, apartado 2, letras f) y g), de la atribución de SIEG de 2011 (véase el considerando 58), Rumanía alegó que la infraestructura y el equipo se adquirieron para gestionar los vuelos de aeronaves legalmente exentas del pago de tasas aeroportuarias de conformidad con el artículo 31, apartado 2, del Decreto n.º 29/1997 sobre el Código de Aviación. A modo de ejemplo, Rumanía alegó que, en el momento de la financiación, el TMT utilizaba el método de ir a pie hacia y desde el punto de salida para embarcar y desembarcar pasajeros. La compra de un autobús era necesaria para cumplir los requisitos de transporte de pasajeros en caso de emergencia o de aeronaves en peligro (por ejemplo, debido al terrorismo).

(227) Sin embargo, ni la gestión de vuelos exentos de las tasas aeroportuarias mencionadas en el artículo 1, apartado 2, letra f), de la atribución de SIEG de 2011, ni la compra y el mantenimiento del equipo necesario para gestionar dichos vuelos mencionados en la letra g) son funciones generalmente reservadas al Estado.

(228) Además, la Comisión recuerda que, si la infraestructura se utiliza tanto para actividades económicas como para actividades no económicas, la financiación pública estará sujeta a las normas sobre ayudas estatales en la medida en que cubra los costes vinculados a las actividades económicas ([107]).

([107]) Puntos 34 y 35 de las Directrices de aviación de 2014 y jurisprudencia allí citada.

(229) Rumanía confirmó, en el curso de la investigación formal del caso que nos ocupa, que la infraestructura subyacente también se utilizaba para las actividades económicas del aeropuerto.

10.1.2. *Recursos estatales e imputabilidad al Estado*

(230) La compensación concedida al TMT en virtud del SIEG de 2011 se autorizó mediante la Decisión regional de agosto de 2011 (considerando 58) y se pagó con cargo al presupuesto del Consejo del Condado de Mureș. Esta decisión fue adoptada directamente por el Consejo del Condado de Mureș, un condado local de Rumanía, que forma parte del Estado rumano.

(231) Por lo tanto, la Comisión considera que dicha financiación equivale a fondos estatales y también es imputable al Estado.

10.1.3. *Selectividad*

(232) En el caso que nos ocupa, el apoyo financiero fue propuesto y concedido por el Estado a una única empresa, el gestor del aeropuerto. Se trata de una medida individual. Por lo tanto, la medida 3 es selectiva por definición en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

10.1.4. *Ventaja económica*

(233) La financiación pública concedida al gestor del aeropuerto tenía por objeto compensar las pérdidas sufridas al llevar a cabo su actividad ordinaria o cubrir los costes de inversión. Nada en las pruebas fácticas de que dispone la Comisión o en las observaciones recibidas de Rumanía o de terceros indica que la autoridad otorgante podría haber esperado un rendimiento financiero como resultado de dichas medidas de financiación cuando decidió concederlas.

(234) La Comisión también observa que Rumanía no alegó que la financiación se ajustara al POEM. Como se muestra en el cuadro 4, el TMT registró pérdidas durante todo el período investigado, sin perspectivas de rentabilidad a medio plazo (cuadro 5). Por lo tanto, la Comisión concluye que la financiación objeto de evaluación no se ajustó al POEM.

(235) En el curso de la investigación, Rumanía también alegó que la financiación pública controvertida representaba una compensación por la prestación de un SIEG que cumplía los criterios Altmark.

(236) En el presente caso, no se cumplió el cuarto criterio Altmark, ya que el beneficiario no fue elegido tras un procedimiento de licitación. Tampoco hay pruebas que demuestren que el nivel de compensación se haya determinado sobre la base de un análisis de los costes que una empresa media, bien gestionada y adecuadamente equipada con los medios necesarios para poder satisfacer las exigencias de servicio público requeridas, habría soportado para ejecutar estas obligaciones, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes y un beneficio razonable por la ejecución de estas obligaciones. Por lo tanto, la Comisión cree que no puede considerarse que la financiación pública en cuestión se hubiera determinado basándose en los costes de una empresa eficiente. Dado que no se cumplió el cuarto criterio Altmark, la Comisión considera que los cuatro criterios Altmark no se cumplieron acumulativamente en el presente caso.

(237) En vista de lo anterior, la Comisión concluye que la medida 3 objeto de evaluación confirió una ventaja económica al gestor del aeropuerto.

10.1.5. *Falseamiento de la competencia y efecto sobre el comercio entre Estados miembros*

(238) La evaluación expuesta en el considerando 152 también es aplicable a la financiación pública proporcionada al gestor del aeropuerto en el marco de la atribución de SIEG de 2011 y, por consiguiente, debe considerarse que la financiación puede falsear la competencia y afectar al comercio entre los Estados miembros.

10.1.6. *Conclusión sobre la existencia de ayuda estatal*

(239) Sobre la base de lo anterior, la Comisión concluye que la financiación pública proporcionada al gestor del aeropuerto sobre la base de la atribución de SIEG de 2011 constituye ayuda estatal al gestor del aeropuerto en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE, con excepción de la financiación de actividades que entran en el ámbito de la función pública, como se indica en el considerando 225.

10.2. **Legalidad de la ayuda**

(240) La medida 3 se aplicó antes de la aprobación formal por parte de la Comisión. Por lo tanto, constituye ayuda ilegal, a menos que cumpliera en ese momento las condiciones pertinentes de un acto de la Unión que establezca una exención de la obligación de notificación establecida en el artículo 108 del TFUE para determinadas categorías de ayudas.

(241) En el caso que nos ocupa, Rumanía alegó que la medida 2 cumplía las condiciones de la Decisión SIEG de 2005.

10.2.1. *Conformidad de la atribución de SIEG de 2011 con la Decisión SIEG de 2005*

(242) La Decisión SIEG de 2005 exige, en primer lugar, la existencia de un verdadero SIEG. A este respecto, la Comisión recuerda que los Estados miembros gozan de un amplio margen de apreciación a la hora de definir los SIEG. El examen de la Comisión se limita a evaluar si se ha cometido un error manifiesto en la definición del alcance de las OSP ([108]).

(243) Por lo que se refiere a si la gestión global de un aeropuerto constituye un SIEG, como alegan las autoridades rumanas en el presente caso, la Comisión suele evaluar si, sin el aeropuerto, la zona potencialmente atendida por el aeropuerto estaría aislada del resto de la Unión en una medida que perjudicaría su desarrollo social y económico. Este análisis debe llevarse a cabo caso por caso ([109]).

(244) En el caso que nos ocupa, la Comisión tiene en cuenta los siguientes puntos:

a) El TMT está situado a una distancia de 103 km del CNIA. Las autoridades rumanas han explicado que, en el momento de la publicación de la Decisión regional de agosto de 2011, debido a las circunstancias expuestas en los considerandos 23 a 26, el tiempo de desplazamiento entre los dos aeropuertos era superior a dos horas debido al mal estado de la carretera, que permitía una velocidad media máxima de 65 km/h, y al tráfico pesado. Este tiempo de viaje aumentaría en el caso del transporte en autobús, con un tiempo mínimo de viaje de 3 horas y 10 minutos (incluido el trayecto desde la estación de autobuses de Cluj Napoca hasta el CNIA).

b) Además, las autoridades rumanas han aclarado que, en el momento de la adopción de la Decisión regional de agosto de 2011, sin el TMT, los condados al norte, al este y al sur del condado de Târgu Mureș (es decir, los condados de Harghita, Covasna, parte de Bistrita, Sibiu, Neamt y Brasov) se habrían aislado del resto de la Unión, ya que no había autopistas que conectaran los condados de Mureș, Harghita, Covasna, Bistrita, Neamt, Brasov, Sibiu y CNIA (véanse los considerandos 23 a 26).

c) Además, las autoridades rumanas han explicado que, debido a las montañas de los Cárpatos que rodean el condado de Harghita (unos 300 000 habitantes), el único acceso fácil por carretera es al oeste (hacia el condado de Mureș) y que el TMT es la única pasarela aérea a través de la cual los habitantes de este condado tienen acceso a otras regiones de Europa. Durante la investigación, las autoridades rumanas también plantearon la influencia de las condiciones meteorológicas en la duración del tráfico por carretera entre el condado de Mureș y los condados vecinos. El intervalo de nieve anual en Târgu Mureș puede alcanzar los 190 días/año. Los días más frecuentes con cubierta de nieve (días en los que se obstaculiza el tráfico por carretera) se producen en diciembre (14,4 días), enero (23,2 días) y febrero (17,5 días), con un total de 55,1 días/año. En algunos casos, la cubierta de nieve puede durar todo el mes durante los meses de invierno, es decir, 31 días en diciembre y enero y entre 28 y 29 días en febrero. Las heladas son otra causa de congestión vial. La primera helada de otoño en Târgu Mureș se produce por término medio el 13 de octubre, mientras que la última helada de primavera se registra el 21 de abril. Esto significa que el período medio anual libre de heladas es de 174 días.

d) Además, el transporte ferroviario estaba poco desarrollado en aquel momento, sin conexiones de alta velocidad.

([108]) Sentencia del Tribunal General de 1 de marzo de 2017, SNCM/Comisión, T-454/13, apartado 111; sentencias de 15 de junio de 2005, Olsen/Comisión, T-17/02, ECLI:EU:T:2005:218, apartado 216 y jurisprudencia citada, y de 22 de octubre de 2008, TV2/Danmark y otros/Comisión, T-309/04, T-317/04, T-329/04 y T-336/04, ECLI:EU:T:2008:457, apartado 101 y jurisprudencia citada.

([109]) Punto 72 de las Directrices de aviación de 2014.

e) Durante la investigación, las autoridades rumanas se refirieron al Plan director general de transporte de Rumanía de 2015 ([110]) para demostrar que, a medio plazo, ni el CNIA ni Sibiu podrían hacer frente a su propio tráfico sin inversiones significativas adicionales (el CNIA tendría que construir 23 265 metros cuadrados adicionales en plataformas de aeronaves y 29 066 terminales de pasajeros y Sibiu 460 metros cuadrados de terminales de pasajeros únicamente para satisfacer sus propias necesidades). Por lo tanto, estos dos aeropuertos no estarían en condiciones de asumir el tráfico del TMT en caso de que este dejara de existir.

f) Como se indica en el considerando 21, el condado de Mureș ha experimentado un descenso significativo de la población en las últimas décadas, tendencia que se espera que continúe en los próximos años. Además, como se menciona en el considerando 22, el condado de Mureș se ha beneficiado menos de la ampliación de la UE que sus condados vecinos, y mucho menos del área metropolitana de Bucarest. Reconociendo la importancia de las infraestructuras para el desarrollo regional, las autoridades rumanas han identificado el aeropuerto como un activo clave. Como consecuencia de ello, su renovación se incluyó en el Programa Operativo de Grandes Infraestructuras 2014-2020. Como parte de la estrategia de desarrollo del condado de Mureș, el Consejo del Condado planificó la creación de un parque industrial cerca del aeropuerto, conocido como Parque Industrial de Mureș. ([111]) Las autoridades rumanas han confirmado que el parque ha atraído con éxito a empresas manufactureras y a inversiones extranjeras, contribuyendo así al crecimiento económico regional. En última instancia, el objetivo es desarrollar un nodo de transporte intermodal para seguir apoyando la conectividad y el desarrollo de la zona.

g) Las autoridades rumanas han destacado la importancia del turismo como actividad económica para la dinamización del condado. El turismo en el condado aumentó significativamente en el período 2010-2015, situando al condado de Mureș en el puesto 4 en Rumanía en términos de número de turistas, con un número total de visitantes de 492 181 ([112]). Las atracciones turísticas más visitadas por turistas extranjeros en 2015 fueron Sighișoara, Târgu Mureș y el complejo termal de Sovata. Los turistas extranjeros proceden principalmente de países de la UE, pero también de fuera de la Unión Europea (por ejemplo, Israel). Las autoridades rumanas han indicado que el aeropuerto de Târgu Mureș, con sus conexiones directas con varias grandes ciudades de la UE, ha desempeñado un papel decisivo en el aumento del número de turistas.

h) Por último, las autoridades rumanas han indicado que Târgu Mureș es un centro destacado para el trasplante cardíaco y la medicina de emergencia. El rápido transporte de órganos entre centros nacionales es un aspecto crucial del trasplante de órganos. El objetivo del Hospital Clínico de Emergencia del Condado de Mureș es ampliar su liderazgo del trasplante cardíaco al trasplante pulmonar, el trasplante de riñón o cualquier otro trasplante de órganos y tejidos. Esto está en consonancia con la estrategia del Ministerio de Sanidad rumano, que incluye la creación de un banco de tejidos en Târgu Mureș. El hospital ha destacado que el traslado en helicóptero de pacientes desde otro aeropuerto, situado a mayor distancia, al hospital no puede llevarse a cabo de forma permanente debido a limitaciones meteorológicas o técnicas, que a menudo impiden el traslado, con implicaciones para el paciente.

(245) Habida cuenta de las consideraciones anteriores, la Comisión considera que Rumanía no cometió un error manifiesto de apreciación al considerar que, sin el TMT, algunas zonas de la región central de Rumanía estarían aisladas del resto de la Unión en una medida que perjudicaría su desarrollo social y económico.

(246) En estas circunstancias, la Comisión considera que los elementos comunicados por las autoridades rumanas son suficientes para justificar su decisión de confiar al TMT un SIEG, y que Rumanía no ha incurrido en error manifiesto.

(247) La Decisión SIEG de 2005 [artículo 2, apartado 1, letra d)] también se aplica también a los aeropuertos con menos de 1 000 000 pasajeros durante los dos ejercicios financieros anteriores a aquel en el que se asignó el SIEG.

(248) El TMT tenía menos de 1 000 000 pasajeros al año en 2009 y 2010, es decir, los años anteriores a la atribución del SIEG de 2011 (véase el cuadro 1). Por lo tanto, la Decisión SIEG de 2005 se aplicaba a la medida 2.

([110]) master-planul-general-de-transport_iulie_2015_vol-i.pdf.
([111]) Plan de desarrollo del Condado de Mureș 2014-2020.
Disponible en: anexa_hot107_2014.pdf.
([112]) https://mures.insse.ro/wp-content/uploads/2023/03/Mures_Anuar_statistic_2015.pdf.

(249) Por último, la Decisión SIEG de 2005 establece una serie de condiciones de compatibilidad para la compensación por SIEG a los aeropuertos regionales, tal como se expone a continuación.

(250) *Atribución*. Para que se aplique la Decisión SIEG de 2005, la responsabilidad de gestionar el SIEG se confiará a una empresa mediante uno o varios actos oficiales ([113]). En el caso que nos ocupa, el SIEG se encomendó mediante la Decisión regional de agosto de 2011.

(251) El artículo 4 de la Decisión SIEG de 2005 presenta, además, una serie de características que debe cumplir el acto de atribución, en particular:

1) *La naturaleza y duración de las OSP*. La naturaleza de las OSP se especifica en el artículo 1, apartado 2, de la Ley regional de agosto de 2011. La prestación de las actividades sujetas a OSP está limitada hasta el 1 de enero del año siguiente al año en que el TMT supere el umbral de 1 000 000 pasajeros y, a más tardar, el 31 de diciembre de 2016 ([114]). Además, la Decisión regional de agosto de 2011 establece que, después de esa fecha, se revisará la atribución de SIEG ([115]).

2) *La empresa y territorio afectados*. El SIEG se encomendó al gestor del aeropuerto y el territorio de la atribución se define como una zona geográfica de 24 000 km², con una población aproximada de 1,5 millones de habitantes, compuesta por cuatro condados: Mureș, Bistrita, Harghita y Covasna ([116]).

3) *La naturaleza de cualesquiera derechos exclusivos o especiales atribuidos a la empresa*. Se concede al gestor del aeropuerto el derecho exclusivo a prestar el SIEG ([117]).

4) Los parámetros aplicados al cálculo, el control y la revisión de la compensación.

i) Cálculo de la compensación. Los costes que deben tenerse en cuenta a la hora de determinar el nivel de compensación comprenderán todos los costes fijos y variables, corrientes y de capital en que se incurra al prestar las actividades relacionadas con el SIEG, así como la parte de estas actividades en los costes comunes del gestor del aeropuerto. Los costes de inversión se tendrán en cuenta si están estrictamente vinculados a la prestación de actividades relacionadas con el SIEG ([118]). Los ingresos que deben tenerse en cuenta para determinar la compensación incluirán todos los ingresos obtenidos de las actividades cubiertas por el SIEG y cualquier beneficio obtenido de las demás actividades realizadas por el operador distintas de las relacionadas con el SIEG ([119]).

ii) *Control de la compensación*. El gestor del aeropuerto justificará el importe de la compensación solicitada y elaborará un informe sobre la justificación recibida del presupuesto local. A continuación, el Departamento Económico del Consejo del Condado de Mureș es responsable de verificar la información contenida en dicho informe, así como los estados financieros presentados por el gestor del aeropuerto. Estos controles se llevan a cabo al menos una vez al año, y con mayor frecuencia si se considera necesario ([120]).

iii) Revisión de la compensación y disposiciones para evitar y reembolsar la sobrecompensación. Sobre la base de sus controles periódicos, el Departamento Económico del Consejo del Condado de Mureș solicitará al gestor del aeropuerto el reembolso de cualquier sobrecompensación y, si procede, presentará una propuesta justificada de revisión de las actividades relacionadas con el SIEG ([121]).

(252) Por consiguiente, la Comisión concluye que la Decisión regional de agosto de 2011 cumple las condiciones establecidas en el artículo 4 de la Decisión SIEG de 2005.

([113]) Artículo 4 de la Decisión SIEG de 2005.
([114]) Artículo 2, apartado 2, de la Decisión regional de agosto de 2011.
([115]) Artículo 2, apartado 3, de la Decisión regional de agosto de 2011.
([116]) Artículo 1, apartado 1, de la Decisión regional de agosto de 2011.
([117]) Artículo 3 de la Decisión regional de agosto de 2011.
([118]) Artículo 4, apartado 4, de la Decisión regional de agosto de 2011.
([119]) Artículo 4, apartado 5, de la Decisión regional de agosto de 2011.
([120]) Artículo 5 de la Decisión regional de agosto de 2011.
([121]) Artículo 5, apartado 4, de la Decisión regional de agosto de 2011.

(253) *Compensación* ([122]). El artículo 5 de la Decisión SIEG de 2005 establece los parámetros que debe cumplir la compensación para que se considere compatible con la Decisión.

(254) El importe de la compensación no excederá de lo necesario para cubrir los costes ocasionados por la ejecución de las OSP y un beneficio razonable de cualquier capital propio necesario para el cumplimiento de dichas obligaciones. Como se ilustra en el cuadro 3, el aeropuerto sufrió pérdidas durante el período de atribución (2011-2014). La compensación recibida por el gestor del aeropuerto no era suficiente para cubrir los costes de ejecución de sus obligaciones SIEG. Habida cuenta de lo anterior, debe entenderse que el presente requisito se cumple en el presente caso.

(255) Los costes e ingresos que se tendrán en cuenta comprenderán todos los costes incurridos en el funcionamiento del SIEG y calculados sobre la base de los principios de contabilidad de costes generalmente aceptados. La Comisión entiende que, por las razones expuestas en el considerando 251, los cálculos de costes e ingresos se establecieron de conformidad con el artículo 4, apartados 4 y 5, de la Decisión regional de agosto de 2011, por lo que se cumple este criterio.

(256) *Separación de las cuentas de los costes e ingresos asociados al SIEG de los demás servicios*. Como se explica en el considerando 62, la atribución de 2011 impone una separación clara de las cuentas. Dicha separación se llevó a cabo durante el período de atribución.

(257) Por lo tanto, la Comisión concluye que en el presente caso se cumplen las condiciones establecidas en el artículo 5 de la Decisión SIEG de 2005.

(258) *Control de la sobrecompensación*. El artículo 6 de la Decisión SIEG de 2005 establece varios mecanismos para garantizar que el gestor del aeropuerto no recibiera una sobrecompensación, a saber, la existencia de controles periódicos y de mecanismos para garantizar el reembolso de cualquier sobrecompensación y disposiciones para evitar futuras sobrecompensaciones.

(259) Como se explica en el considerando 251, apartado 4, incisos ii) y iii), el Consejo del Condado de Mureș estableció mecanismos para evitar una sobrecompensación. Además, el Consejo del Condado de Mureș estableció en un conjunto de normas que la futura compensación se calcularía de acuerdo con los resultados de los años anteriores. En otras palabras, si el gestor del aeropuerto recibiera una sobrecompensación en 2012, el exceso se prorrogaría para cubrir la compensación en 2013 ([123]).

(260) Por lo tanto, la Comisión concluye que en el presente caso se cumplen las condiciones establecidas en el artículo 6 de la Decisión SIEG de 2005.

10.2.2. *Conclusión*

(261) La Comisión concluye que la ayuda concedida sobre la base de la atribución de SIEG de 2011 es compatible con el mercado interior sobre la base del artículo 106, apartado 2, del TFUE y estaba exenta de la obligación de notificación previa prevista en el artículo 108, apartado 3, del TFUE.

11. EVALUACIÓN DE LA MEDIDA 4: FINANCIACIÓN DEL TMT EN EL MARCO DE LA ATRIBUCIÓN DE SIEG DE 2014 DESDE EL 30 DE OCTUBRE DE 2014 HASTA EL 9 DE MAYO DE 2019

11.1. **Existencia de ayuda**

(262) Los principios del artículo 107, apartado 1, del TFUE establecidos en los considerandos 126 a 133, 137, 140, 143, 148 y 149 son aplicables también a la evaluación de la medida 4.

([122]) Durante el período evaluado, el gestor del aeropuerto fue compensado por un importe inferior a sus costes reales (cuadro 4). Por lo tanto, la Comisión no analizará las disposiciones del artículo 6 de la Decisión SIEG relativas al beneficio razonable.

([123]) Véase, por ejemplo, la Decisión regional n.º 158 del Consejo del Condado de Mureș, de 20 de diciembre de 2012, según la cual la estimación de la compensación para 2013 y 2014 en el proyecto de presupuesto se basa en los resultados de 2012.

11.1.1. *Actividad económica y noción de «empresa»*

(263) Como se indica en el considerando 41, el gestor del aeropuerto ejercía una actividad económica en el período objeto de evaluación y, por tanto, constituye una empresa en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

(264) Las autoridades rumanas alegaron que el gestor del aeropuerto llevó a cabo determinadas actividades en el ámbito del SIEG de 2014 que entran dentro del ámbito de las competencias públicas. En particular, Rumanía alegó que los costes soportados por el gestor del aeropuerto en nombre de las entidades estatales que operan en las instalaciones aeroportuarias, así como los costes de mantenimiento de vuelos exentos del pago de tasas aeroportuarias, deben considerarse incluidos en el ámbito de las competencias públicas.

(265) La Comisión recuerda que, si la infraestructura se utiliza tanto para actividades económicas como para actividades no económicas, la financiación pública solo entrará en el ámbito de aplicación de las normas sobre ayudas estatales en la medida en que cubra los costes vinculados a las actividades económicas.

(266) Por lo que se refiere al apoyo público utilizado para las actividades contempladas en el artículo 1, apartado 2, letras d) a g), de la atribución de SIEG de 2014 (considerando 66), la Comisión recuerda que las actividades relativas a la policía, las aduanas, la lucha contra incendios, las actividades necesarias para proteger la aviación civil contra actos de interferencia ilícita y las inversiones y el mantenimiento relacionados con la infraestructura y los equipos necesarios para llevar a cabo dichas actividades se consideran, en general, de carácter no económico.

(267) Por consiguiente, la Comisión considera la protección de las infraestructuras aeroportuarias mencionadas en el artículo 1, apartado 2, letra d), de la atribución de SIEG de 2014; las operaciones de búsqueda y salvamento en las instalaciones del aeropuerto a que se refiere su letra e); las instalaciones de vigilancia y seguridad para emergencias y prevención y control de incendios con arreglo a su letra f); y la puesta a disposición de las zonas, instalaciones e infraestructuras necesarias requeridas por la administración aduanera, la policía de fronteras, la policía del transporte aéreo, el Ministerio del Interior y el Servicio de Inteligencia rumano para llevar a cabo sus actividades específicas con arreglo a su letra g), como medidas incluidas en el ejercicio normal de las funciones estatales, en la medida en que correspondan a las categorías mencionadas en el considerando 132 ([124]). Como ya se ha indicado en el considerando 39, el marco regulador que rige las operaciones de los gestores de aeropuertos en Rumanía era coherente en todos los aeropuertos.

(268) Por lo tanto, el apoyo público a esas actividades contempladas en el artículo 1, apartado 2, letras d) a g), de la atribución de SIEG de 2014 entra en el ámbito de las competencias públicas y no constituye ayuda en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

(269) Sin embargo, ni la prestación de servicios gratuitos para vuelos de Estado, vuelos de servicio militar dentro de determinados ministerios y servicios gubernamentales, vuelos de emergencia y otras situaciones legalmente reguladas mencionadas en el artículo 1, apartado 2, letra h), de la atribución de SIEG de 2014, ni los servicios de asistencia en tierra prestados a aeronaves de propiedad estatal, incluida la adquisición de equipos conexos mencionados en la letra c), son funciones generalmente reservadas al Estado.

11.1.2. *Recursos estatales e imputabilidad al Estado*

(270) La compensación concedida al TMT en virtud del SIEG de 2014 se autorizó mediante la Decisión regional de octubre de 2014 (considerando 43) y se pagó con cargo al presupuesto del Consejo del Condado de Mureș. Se trata de una decisión adoptada directamente por el Consejo del Condado de Mureș, un condado local de Rumanía, que forma parte del Estado rumano.

(271) Así pues, la Comisión considera que la financiación proporcionada sobre la base de la Decisión regional de octubre de 2014 representa recursos estatales y también es imputable al Estado.

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

11.1.3. *Selectividad*

(272) En el caso que nos ocupa, el apoyo financiero fue propuesto y concedido por el Estado a una única empresa, el gestor del aeropuerto. Se trata de una medida individual. Por lo tanto, la medida 4 es selectiva por definición en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

11.1.4. *Ventaja económica*

(273) La financiación pública concedida al gestor del aeropuerto tenía por objeto compensar las pérdidas sufridas al llevar a cabo su actividad ordinaria o cubrir los costes de inversión. Nada en las pruebas fácticas de que dispone la Comisión o en las observaciones recibidas de Rumanía o de terceros indica que la autoridad otorgante podría haber esperado un rendimiento financiero como resultado de dichas medidas de financiación cuando decidió concederlas.

(274) La Comisión también observa que Rumanía no alegó que la financiación se ajustara al POEM. Como se muestra en el cuadro 6, el TMT registró pérdidas durante todo el período investigado, sin perspectivas de rentabilidad a medio plazo (cuadro 5). Por lo tanto, la Comisión concluye que la financiación objeto de evaluación no se ajustó al POEM.

(275) En el curso de la investigación, Rumanía también alegó que la medida 4 representaba una compensación por la prestación de un SIEG que cumplía los criterios Altmark.

(276) En el caso que nos ocupa, no se cumplió el cuarto criterio Altmark, ya que el beneficiario no fue elegido tras un procedimiento de licitación. Tampoco hay pruebas que demuestren que el nivel de compensación se haya determinado sobre la base de un análisis de los costes que una empresa media, bien gestionada y adecuadamente equipada con los medios necesarios para poder satisfacer las exigencias de servicio público requeridas, habría soportado para ejecutar estas obligaciones, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes y un beneficio razonable por la ejecución de estas obligaciones. Por lo tanto, la Comisión cree que no puede considerarse que la financiación pública en cuestión se hubiera determinado basándose en los costes de una empresa eficiente. Dado que no se cumplió el cuarto criterio Altmark, la Comisión considera que los cuatro criterios Altmark no se cumplieron acumulativamente en el presente caso.

(277) En vista de lo anterior, la Comisión concluye que la medida 4 confirió una ventaja económica al gestor del aeropuerto.

11.1.5. *Falseamiento de la competencia y efecto sobre el comercio entre Estados miembros*

(278) La evaluación expuesta en el considerando 152 también es aplicable a la financiación pública proporcionada al gestor del aeropuerto en el marco de la atribución de SIEG de 2014 y, por consiguiente, debe considerarse que la financiación puede falsear la competencia y afectar al comercio entre los Estados miembros.

11.1.6. *Conclusión sobre la existencia de ayuda estatal*

(279) Sobre la base de lo anterior, la Comisión concluye que la financiación pública proporcionada al gestor del aeropuerto sobre la base de la atribución de SIEG de 2014 constituye ayuda estatal al gestor del aeropuerto en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE, con excepción de la financiación de actividades que entran en el ámbito de la función pública, como se indica en el considerando 268.

11.2. **Legalidad de la ayuda**

(280) La medida 4 se aplicó antes de su aprobación formal por parte de la Comisión. Por lo tanto, constituye ayuda ilegal, a menos que cumpliera en ese momento las condiciones pertinentes de un acto de la Unión que establezca una exención de la obligación de notificación establecida en el artículo 108 del TFUE para determinadas categorías de ayudas.

(281) Rumanía alegó que la medida 4 cumplía las condiciones de la Decisión SIEG de 2012.

(282) La Decisión SIEG de 2012 se aplica a la compensación por la prestación de servicios de interés económico general en relación con aeropuertos cuyo tráfico medio anual durante los dos ejercicios anteriores a aquel en el que se asignó el SIEG no supere los 200 000 pasajeros. Como se menciona en la Decisión de incoación de 2015, el TMT tuvo más de 200 000 pasajeros al año en 2012 y 2013, es decir, los años anteriores a la atribución del SIEG de 2014 (véase el cuadro 1). Por lo tanto, la Decisión SIEG de 2012 no se aplicaba a la medida 4.

(283) En consecuencia, la medida 4 se ejecutó infringiendo el artículo 108, apartado 3, del TFUE.

11.3. **Compatibilidad con el mercado interior**

(284) De conformidad con las Directrices de aviación de 2014, la compensación por la explotación de un aeropuerto como SIEG puede considerarse compatible con arreglo al artículo 106, apartado 2, del TFUE si se cumplen los criterios establecidos en la sección 4 de las Directrices de aviación de 2014, en particular si la explotación se considera un verdadero SIEG en el sentido de los puntos 69 y 72 de dichas Directrices, y si cumple los criterios de compatibilidad establecidos en la sección 4.2 de dichas Directrices, junto con las normas pertinentes del Marco SIEG de 2012.

(285) El punto 75, letra a), de las Directrices de aviación de 2014 especifica que el Marco SIEG de 2012 se aplica a la evaluación de la compatibilidad de las ayudas a aeropuertos con un tráfico medio anual superior a 200 000 pasajeros durante la vigencia de la atribución del SIEG, como era el caso del TMT (cuadro 1). Por consiguiente, la Comisión evaluará la compatibilidad de la medida 4 sobre la base de los criterios establecidos en el Marco SIEG de 2012 y en las Directrices de aviación de 2014.

(286) El Marco SIEG de 2012 establece una serie de condiciones de compatibilidad para los SIEG, incluidas las relativas a los aeropuertos, entre las que figuran, en particular, la existencia de un acto de atribución, el cálculo de la compensación y la existencia de mecanismos para controlar la sobrecompensación.

11.3.1. *Verdaderos SIEG a que se refiere el artículo 106 del TFUE*

(287) Como primera condición para que la compensación de los servicios de gestión aeroportuaria sea compatible con las normas sobre ayudas estatales, debe encomendarse al prestador de servicios un SIEG auténtico y correctamente definido. Este requisito se establece en el punto 69 de las Directrices de aviación de 2014, junto con la sección 2.2 del Marco SIEG de 2012.

(288) Según el punto 69 de las Directrices de aviación de 2014, un SIEG «debe presentar características especiales en comparación con las actividades económicas ordinarias» y «el objetivo de interés general perseguido por las autoridades públicas no puede ser simplemente el del desarrollo de determinadas regiones o actividades económicas previsto en el artículo 107, apartado 3, letra c), del Tratado».

(289) En el punto 72 de las Directrices de aviación de 2014, la Comisión especifica que la gestión global de un aeropuerto constituye un SIEG en casos bien justificados, si parte de la zona potencialmente atendida por el aeropuerto se aislaría, sin el aeropuerto, del resto de la Unión en una medida que perjudicaría su desarrollo social y económico. Dicha evaluación debe tener debidamente en cuenta otros modos de transporte y, en particular, los servicios ferroviarios de alta velocidad o los enlaces marítimos prestados por transbordadores. En tales casos, las autoridades públicas pueden imponer una OSP a un aeropuerto para garantizar que el aeropuerto permanezca abierto al tráfico comercial.

(290) El mismo razonamiento mencionado en los considerandos 243 a 245, para el SIEG de 2011, también se aplica *mutatis mutandis* al SIEG de 2014, dado que la situación en términos de medios de transporte de la zona no había evolucionado significativamente desde 2011. Por lo tanto, la Comisión considera que también se ha encomendado al TMT un verdadero SIEG en virtud de la atribución de SIEG de 2014.

(291) Por todas las razones expuestas anteriormente, la Comisión considera que la ayuda concedida en virtud de la atribución de SIEG de 2014 debe concederse para un SIEG auténtico y correctamente definido, de conformidad con la sección 2.2 del Marco SIEG de 2012 y los puntos 69 y 72 de las Directrices de aviación de 2014.

11.3.2. *Necesidad de un acto de atribución que concrete las obligaciones de servicio público y los métodos de cálculo de la compensación*

(292) De conformidad con los puntos 15 y 16 del Marco SIEG de 2012, la responsabilidad de la gestión del SIEG debe encomendarse mediante uno o varios actos cuya forma podrá determinar el Estado miembro. El acto o serie de actos debe incluir: a) el contenido y la duración de las OSP; b) la empresa y, en su caso, el territorio de que se trate; c) la naturaleza de cualesquiera derechos exclusivos o especiales atribuidos a las empresas por la autoridad otorgante; d) la descripción del mecanismo de compensación y los parámetros aplicados al cálculo, control y revisión de la compensación; y e) las modalidades para evitar y recuperar las posibles sobrecompensaciones.

(293) En la misma línea, según el punto 69 de las Directrices de aviación de 2014, los SIEG del sector aeroportuario deben estar claramente definidos y encomendarse mediante un acto de una autoridad pública.

(294) El SIEG de 2014 se encomendó mediante la Decisión regional de octubre de 2014, que se elaboró de conformidad con las disposiciones del Marco SIEG de 2012 y las Directrices de aviación de 2014. Como se menciona en el considerando 66, el artículo 1, apartado 2, de la Decisión regional de octubre de 2014 especifica las actividades que constituyen un SIEG en el TMT. Como se menciona en el considerando 268, algunas actividades entran dentro del ámbito de las competencias públicas y, por tanto, escapan al control de las ayudas estatales. Las actividades restantes predominantemente económicas se especifican de forma clara en el artículo 1, apartado 2, letras a), b), c) y h), de la Decisión regional de octubre de 2014 y se identifican como actividades SIEG. Además, como se menciona en el considerando 68, la duración de las OSP se indicó claramente. Asimismo, como se menciona en el considerando 43, la atribución de SIEG de 2014 también especificaba la empresa afectada, a saber, el gestor del aeropuerto. Por último, se concedió al gestor del aeropuerto el derecho exclusivo a prestar el SIEG ([125]). En vista de lo anterior, la Comisión considera que el SIEG de 2014 cumplía lo dispuesto en el punto 16, letras a) y b), del Marco SIEG de 2012 y en el punto 69 de las Directrices de aviación de 2014.

(295) Además, como se menciona en el considerando 67, el artículo 4, apartados 2 a 11, de la Decisión regional de octubre de 2014 detalla el cálculo de la compensación para el SIEG de 2014. Estas disposiciones establecen: los límites de los costes de explotación e inversión subvencionables relacionados con el SIEG que deben cubrirse con la compensación; la inclusión únicamente de los costes relacionados con el SIEG y una cantidad proporcionada de costes comunes; el límite de que la compensación no puede superar los costes necesarios para cumplir las OSP. Es importante señalar que estas disposiciones también establecen que la compensación no puede superar la diferencia entre estos costes, por una parte, y los ingresos relacionados con el SIEG y los beneficios no relacionados con el SIEG del aeropuerto, por otra. En otras palabras, los ingresos del SIEG e incluso los beneficios procedentes de actividades que no son SIEG reducen el importe de la compensación concedida en virtud del SIEG de 2014 con el fin de evitar cualquier posible sobrecompensación. Además, como se menciona en el considerando 62, se han llevado cuentas separadas para las actividades del SIEG y las no incluidas en el SIEG del TMT. En vista de lo anterior, la Comisión considera que el SIEG de 2014 cumple lo dispuesto en el punto 16, letras d) y e), del Marco SIEG de 2012.

11.3.3. *Duración del período de atribución*

(296) El punto 17 del Marco SIEG de 2012 exige que la duración del período de atribución de las OSP esté justificada por criterios objetivos, como la amortización y la depreciación. La Comisión observa que los períodos de amortización y depreciación de los activos fijos más significativos, como los edificios y los equipos para las operaciones aeroportuarias relacionadas con las actividades de SIEG especificadas, suelen tener una duración superior a diez años ([126]). En cualquier caso, como se ha mencionado, el SIEG de 2014 cesó en 2019, mucho antes de lo previsto.

(297) Por las razones expuestas, la Comisión considera que se cumple lo dispuesto en el punto 17 del Marco SIEG de 2012.

([125]) Artículo 2 de la Decisión regional de octubre de 2014.

([126]) Véase el considerando 73 de la Decisión de la Comisión, de 24 de noviembre de 2023, en el asunto SA.106193 (2023/N), Suecia, Skellefteå Airport - Entrustment of a Service of General Economic Interest.

11.3.4. *Cumplimiento de la Directiva 2006/111/CE*

(298) El punto 18 del Marco SIEG de 2012 exige que la empresa en cuestión cumpla, en su caso, la Directiva 2006/111/CE de la Comisión ([127]). Sin embargo, de conformidad con el artículo 5 de dicha Directiva, los respectivos requisitos de transparencia de su artículo 1 no se aplican a las empresas públicas cuyo volumen de negocios neto anual total sea inferior a 40 millones EUR durante el período de los dos ejercicios anteriores a la atribución de fondos públicos o SIEG. A la luz de los ingresos anuales muy limitados del TMT durante 2012 y 2013, como se muestra en el cuadro 4, la Directiva 2006/111/CE no es aplicable al presente caso y, por lo tanto, la evaluación del punto 18 del Marco SIEG de 2012 no es pertinente.

11.3.5. *Cumplimiento de las normas de contratación pública de la Unión*

(299) El punto 19 del Marco SIEG de 2012 exige que la empresa cumpla las normas aplicables de la Unión en el ámbito de la contratación pública, incluidos los requisitos de transparencia, igualdad de trato y no discriminación derivados directamente del Tratado y, en su caso, del Derecho derivado.

(300) De conformidad con el artículo 32, apartado 2, letra b), de la Directiva 2014/24/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ([128]), el uso del procedimiento negociado sin publicación previa está permitido para los servicios que solo puedan ser prestados por un operador económico concreto porque no existe competencia por razones técnicas.

(301) La Comisión observa que el TMT es el único operador económico que puede prestar el SIEG cubierto por el acto de atribución. Como se ha mencionado anteriormente [considerandos 244, letra a), a 245], no existe ningún otro aeropuerto que pueda ofrecer ninguna alternativa válida al TMT en lo que respecta al acceso a Târgu Mureș y sus condados vecinos. Dado que no existe ningún aeropuerto aparte del TMT que pueda ejecutar el SIEG encomendado mediante la concesión de servicios, en este caso la publicación del anuncio de concesión no es necesaria para garantizar la competencia entre aeropuertos.

(302) Habida cuenta de lo anterior, la Comisión considera que el punto 19 del Marco SIEG de 2012 se cumple en este caso.

11.3.6. *Ausencia de discriminación*

(303) El punto 20 del Marco SIEG de 2012 exige que, cuando una autoridad asigne la prestación del mismo SIEG a varias empresas, la compensación debe calcularse sobre la base del mismo método para cada empresa.

(304) Dado que la gestión global del aeropuerto se confió a una única empresa, el punto 20 del Marco SIEG de 2012 no es aplicable en este caso.

11.3.7. *Importe de la compensación*

(305) Los puntos 21 a 50 del Marco SIEG de 2012 se refieren al importe de la compensación.

(306) De conformidad con el punto 24 del Marco SIEG de 2012, el coste neto de la ejecución de las OSP debe calcularse utilizando el método del coste evitado neto ([129]). En el punto 27 del Marco SIEG de 2012, la Comisión permite aplicar métodos alternativos para calcular el coste neto necesario para cumplir las OSP en los casos en que el uso del método del coste evitado neto no sea viable o adecuado.

([127]) Directiva 2006/111/CE de la Comisión, de 16 de noviembre de 2006, relativa a la transparencia de las relaciones financieras entre los Estados miembros y las empresas públicas, así como a la transparencia financiera de determinadas empresas (DO L 318 de 17.11.2006, p. 17, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/111/oj).

([128]) Directiva 2014/24/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, sobre contratación pública y por la que se deroga la Directiva 2004/18/CE (DO L 94 de 28.3.2014, p. 65, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/24/oj).

([129]) El método del coste evitado neto se resume en los puntos 25 y 26 del Marco SIEG de 2012.

(307) El método del coste evitado neto requiere el establecimiento de los costes e ingresos de la empresa en un escenario hipotético en el que no exista el SIEG. En el caso que nos ocupa, todos los servicios no cubiertos por el acto de atribución dependen de la existencia del SIEG. Por lo tanto, no puede aplicarse ningún escenario hipotético pertinente en el que solo se lleven a cabo las demás actividades, lo que significa que no puede utilizarse el método del coste evitado neto.

(308) Por esta razón, el acto de atribución exige al TMT que notifique su coste neto de la obligación de OSP utilizando el método de asignación de costes, un método alternativo, definido en los puntos 28 a 31 del Marco SIEG de 2012. Esto se refleja en la atribución de SIEG de 2014, que requiere el cumplimiento de la metodología basada en la asignación de costes, tal como se define en el Marco SIEG de 2012. La ausencia de sobrecompensación solicitada en el punto 21 del Marco SIEG de 2012 se verifica a continuación.

(309) El importe de la compensación puede establecerse sobre la base de los costes e ingresos previstos, de los costes e ingresos realmente soportados, o de una combinación de ambos ([130]). Los costes que se tendrán en cuenta comprenderán todos los costes incurridos en la prestación del SIEG, que se calcularán sobre la base de los principios de contabilidad de costes generalmente aceptados. El gestor del aeropuerto solo tendrá en cuenta los costes vinculados al SIEG, que podrán incluir todos los costes directos en que se incurra para la ejecución del SIEG y una contribución proporcionada a los costes, comunes tanto al SIEG como a otras actividades. Los costes de inversión se tendrán en cuenta si están estrictamente vinculados a la prestación de las actividades relacionadas con el SIEG ([131]). Los costes relacionados con actividades que no entren en el ámbito de aplicación del SIEG no podrán optar a una compensación que cubra todos los costes directos, una contribución adecuada a los costes comunes y una rentabilidad adecuada de los recursos propios ([132]). En vista de lo anterior, puede concluirse que se respeta el punto 22 del Marco SIEG de 2012.

(310) Los ingresos que se tomarán en cuenta deben incluir al menos todos los ingresos procedentes del SIEG, precisados en el acto de atribución, y los beneficios excesivos generados por derechos especiales o exclusivos, aunque estén vinculados a otras actividades según se prevé en el punto 45, independientemente de si esos beneficios excesivos se consideran ayuda estatal a tenor del artículo 107, apartado 1, del Tratado ([133]). Los ingresos que deben tenerse en cuenta para determinar la compensación comprenderán todos los ingresos obtenidos de las actividades cubiertas por el SIEG, independientemente de que dichos ingresos se clasifiquen como ayuda estatal en el sentido del artículo 107 del Tratado, y cualquier beneficio procedente de otras actividades del gestor del aeropuerto distintas de las relacionadas con el SIEG ([134]). Se cumplen estos requisitos.

(311) *Beneficio razonable* ([135]). La Decisión regional de octubre de 2014 no permite al gestor del aeropuerto obtener un beneficio razonable. Además, según el documento de previsiones económicas mencionado en el considerando 77, no se esperaba que el aeropuerto fuera rentable a medio plazo, y mucho menos en el período 2014-2019. Por lo tanto, se cumplen los puntos 33 a 38 del Marco SIEG de 2012.

(312) *Incentivos para la eficiencia* ([136]). La Decisión regional de octubre de 2014 contiene disposiciones destinadas a garantizar una reducción de la financiación pública que necesita el TMT a medio plazo. En este sentido, se menciona que el TMT debe presentar un plan de negocio plurianual, que debería conducir a una disminución gradual de la compensación ([137]). Como se pone de manifiesto en el cuadro 5, el plan de negocio preveía una reducción de la compensación con el tiempo. Además, la Decisión regional de octubre de 2014 impone una reducción de la financiación concedida al aeropuerto. Se cumple este requisito.

([130]) Punto 22 del Marco SIEG de 2012.
([131]) Artículo 4, apartado 9, de la Decisión regional de octubre de 2014.
([132]) Artículo 4, apartado 11, de la Decisión regional de octubre de 2014.
([133]) Punto 32 del Marco SIEG de 2012.
([134]) Artículo 4, apartado 10, de la Decisión regional de octubre de 2014.
([135]) Puntos 33 a 38 del Marco SIEG de 2012.
([136]) Puntos 39 a 43 del Marco SIEG de 2012.
([137]) Artículo 5, apartado 14, de la Decisión regional de octubre de 2014.

11.3.8. *Separación contable*

(313) De conformidad con el punto 44 del Marco SIEG de 2012, el gestor del aeropuerto debe tener cuentas separadas para los costes e ingresos asociados al SIEG y los de otros servicios. La Decisión regional de octubre de 2014 establece que el gestor del aeropuerto deberá llevar cuentas separadas para las actividades en el ámbito del SIEG ([138]). Las autoridades rumanas confirmaron la separación contable efectiva durante la investigación. Por lo tanto, se cumple este requisito.

11.3.9. *Sobrecompensación*

(314) Los apartados 47 a 50 del Marco SIEG de 2012 establecen las disposiciones para evitar una sobrecompensación. De conformidad con el artículo 6 de la Decisión regional de octubre de 2014, el gestor del aeropuerto está obligado a justificar el importe de la compensación solicitada y a preparar una nota explicativa. Además, la Dirección Económica del Consejo del Condado de Mureș es responsable de comprobar periódicamente la compensación. En caso de sobrecompensación, el Consejo podrá solicitar el reembolso o una revisión de las actividades relacionadas con el SIEG ([139]). Cabe recordar que, además de cumplir las condiciones formales, el aeropuerto registró pérdidas durante todo el período analizado, de modo que no era posible una sobrecompensación *de facto*. Por consiguiente, se cumplen los requisitos relativos a la sobrecompensación del Marco SIEG de 2012.

11.3.10. *Transparencia*

(315) De conformidad con el punto 60 del Marco SIEG de 2012, el Estado miembro de que se trate debe publicar en Internet o por otros medios adecuados información sobre: los resultados de la consulta pública u otros instrumentos adecuados mencionados en el punto 14 del Marco SIEG de 2012, el contenido y la duración de las OSP, la empresa y el territorio de que se trate y los importes de la ayuda concedida a la empresa anualmente.

(316) Tanto la Decisión regional de octubre de 2014 ([140]) como las decisiones por las que se aprueba el presupuesto anual del TMT son actos del Consejo de Târgu Mureș y están a disposición del público en su sitio web. Los artículos 1, 2 y 3 de la Decisión regional de octubre de 2014 definen el alcance y la duración de las OSP, las entidades implicadas y la zona geográfica afectada. Del mismo modo, las decisiones regionales en las que se indica el presupuesto del aeropuerto para los años 2014 ([141]), 2015 ([142]), 2016 ([143]), 2017 ([144]), 2018 ([145]) y 2019 ([146]), y en las que se especifican los importes de la ayuda concedida, también están a disposición del público.

(317) Por lo tanto, la Comisión considera que se cumplen los requisitos de transparencia del Marco SIEG de 2012.

11.3.11. *Conclusión sobre la compatibilidad de la medida 4*

(318) Por las razones expuestas en los considerandos 286 a 298 11.3.4, la Comisión considera que la ayuda al TMT basada en la atribución de SIEG de 2014 es compatible con el mercado interior sobre la base del artículo 106, apartado 2, del TFUE.

12. EVALUACIÓN DE LA MEDIDA 5: TASAS AEROPORTUARIAS PARA LAS COMPAÑÍAS AÉREAS QUE OPERAN EN EL TMT DESDE EL 21 DE MARZO DE 2013 HASTA EL 16 DE FEBRERO DE 2019

12.1. **Existencia de ayuda**

(319) Los principios del artículo 107, apartado 1, del TFUE establecidos en los considerandos 126 a 133, 137, 140, 143, 148 y 149 son aplicables también a la evaluación de la medida 5.

([138]) Artículo 4, apartado 11, de la Decisión regional de octubre de 2014.
([139]) Artículo 6 de la Decisión regional de octubre de 2014.
([140]) Disponible en: PROIECT (cjmures.ro).
([141]) Disponible en: hot016_2014.pdf (cjmures.ro).
([142]) Disponible en: PROIECT (cjmures.ro).
([143]) Disponible en: HOTĂRÂREA NR (cjmures.ro).
([144]) Disponible en: cjmures.ro/Hotariri/Hot2017/hot033_2017.pdf.
([145]) Disponible en: HOTĂRÂREA NR (cjmures.ro).
([146]) Disponible en: cjmures.ro/Hotariri/Hot2019/hot049_2019.pdf.

12.2. **Selectividad**

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

(321) Según reiterada jurisprudencia, la evaluación del requisito de selectividad exige examinar si, en el marco de un régimen jurídico concreto, una medida nacional puede favorecer a determinadas empresas o producciones en comparación con otras que se encuentren, en relación con el objetivo perseguido por tal régimen, en una situación de hecho y de Derecho comparable. El examen de la selectividad requiere una definición previa del marco de referencia en el que se inscribe la medida en cuestión ([147]). Una medida solo es selectiva «si, en el marco de un determinado régimen jurídico, tiene como efecto beneficiar a determinadas empresas en comparación con otras que pertenecen a otros sectores o al mismo sector y se encuentran, a la vista del objetivo perseguido por dicho régimen, en una situación fáctica y jurídica comparable» ([148]). El concepto de ayuda estatal no se refiere a las medidas estatales que diferencian entre empresas si tal diferenciación se deriva de la naturaleza o de la estructura global del sistema del que forman parte ([149]).

(322) Una medida en virtud de la cual una empresa pública establece las condiciones para el uso de sus bienes o servicios no constituye necesariamente una medida selectiva en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE ([150]). El artículo 107, apartado 1, del TFUE no distingue entre medidas que son intervenciones estatales basadas en sus causas y objetivos, sino que las define en relación con sus efectos, es decir, con independencia de las técnicas utilizadas ([151]).

(323) La Decisión regional de julio de 2012 estableció un sistema de tarifas básicas para las tasas aeroportuarias del TMT (cuadro 7). También incluía descuentos sobre las tasas en función del número de aterrizajes en un período de tiempo determinado (cuadro 8).

(324) Las tasas aeroportuarias y los descuentos en la Decisión regional de julio de 2012 fueron propuestos, evaluados y establecidos por los directivos del gestor del aeropuerto de TMT y aprobados por su Consejo de Administración (considerando 73). A continuación, las tasas y los descuentos fueron aprobados por el Consejo del Condado de Mureș.

(325) Habida cuenta de lo anterior, la Comisión considera que la guía de tasas aeroportuarias en cuestión fue elaborada por el operador del TMT, en el ejercicio de su competencia, y solo era aplicable al TMT ([152]). El marco de referencia pertinente para evaluar si se concedió a las compañías aéreas una ventaja selectiva, en el sentido de favorecerlas frente a otras compañías aéreas en una situación fáctica y jurídica comparable, era, por tanto, la guía del aeropuerto que establecía las tasas y descuentos aplicables en el TMT, establecida en la Decisión regional de julio de 2012.

(326) El sistema de tasas aeroportuarias estaba abierto a todas las compañías aéreas que utilizaban o podían utilizar el TMT y que cumplían las condiciones descritas en la Decisión regional de julio de 2012. Por lo tanto, este sistema no parece selectivo ni *de iure* ni *de facto*.

(327) Del mismo modo, los descuentos estaban abiertos a todas las compañías aéreas que utilizaban o podían utilizar el TMT y cumplían las condiciones descritas en la Decisión regional de julio de 2012. Por lo tanto, los descuentos no parecen selectivos *de iure*.

(328) La Comisión analizó, además, si los descuentos previstos en la Decisión regional de julio de 2012 eran selectivos *de facto* al favorecer, desde un punto de vista *ex ante*, a determinadas compañías aéreas que utilizaban el TMT en detrimento de otras compañías aéreas que lo utilizaban.

(329) Las autoridades rumanas han evaluado el impacto del nivel de las tasas aeroportuarias y los descuentos en los ingresos del TMT en el marco de las previsiones económicas elaboradas para el período 2011-2015 (véase el considerando 77).

([147]) Sentencia del Tribunal de Justicia (Gran Sala) de 21 de diciembre de 2016, Comisión/Hansestadt Lübeck («Lübeck»), C-524/14 P, ECLI:EU:C:2016:971, apartados 40 a 67.
([148]) Lübeck, apartado 58.
([149]) Lübeck, apartados 40 a 67 y la jurisprudencia allí citada.
([150]) Véase la nota anterior.
([151]) Véase la nota anterior. Sentencia de 15 de noviembre de 2011, Comisión y España/Gobierno de Gibraltar y Reino Unido, C-106/09 P y C-107/09 P, ECLI:EU:C:2011:732, apartado 87 y jurisprudencia citada en esta sentencia.
([152]) Lübeck, apartado 62.

(330) Esta evaluación, realizada antes de la adopción de la Decisión regional de julio de 2012, tuvo en cuenta el hecho de que tres compañías aéreas habían manifestado su voluntad de explotar servicios regulares desde el TMT. La estimación del tráfico prevista en el análisis de mercado de los servicios aéreos regulares arrojó los siguientes resultados:

Cuadro 10

Número previsto de rotaciones por mes 2013-2016

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

Fuente: Autoridades rumanas

(331) La Comisión observa que, en el momento de la adopción de la Decisión regional de julio de 2012, todas las compañías aéreas que se esperaba que utilizaran el TMT podían beneficiarse significativamente de los descuentos establecidos (el beneficio inferior era un descuento del 25 %) y que dos de las tres compañías aéreas podían incluso beneficiarse del descuento máximo del 45 %. El hecho de que los descuentos sean progresivos de manera lineal y que empiecen a un nivel bajo (5 %) a partir de solo unos pocos aterrizajes (3) también garantiza que no haya efectos de umbral sustanciales: la estructura de la medida no es tal que sus efectos favorezcan significativamente a un determinado grupo de empresas. Asimismo, el criterio en el que se basan los descuentos (número de aterrizajes) no puede, como tal, excluir a algunas compañías aéreas del beneficio (en comparación con otros criterios, como el tamaño de las aeronaves).

(332) La Comisión también señala que el criterio que permite obtener un determinado nivel de descuento es general y aplicable *erga omnes*, ya que solo se refiere al número de rotaciones mensuales y no a criterios que podrían favorecer a determinadas empresas (por ejemplo, frecuencia suficiente, medida por alcanzar un determinado número de pasajeros al mes o tener una flota de aeronaves de tamaño pertinente, medida por operar vuelos con aeronaves por encima de un determinado peso).

(333) Sobre esta base, la Comisión considera que el sistema de tasas aeroportuarias y los descuentos se aplicaron de manera no selectiva también desde un punto de vista *de facto*.

12.2.1. *Conclusión sobre la selectividad*

(334) La Comisión considera que no existe selectividad *de iure*, ya que la Decisión regional de julio de 2012 no impone ninguna restricción a la aplicación de los descuentos, ni en cuanto al tamaño de la aeronave que deba utilizarse ni en cuanto al número mínimo de pasajeros.

(335) Además, la medida tampoco es selectiva *de facto*, ya que, como se explica en el considerando 331, hasta tres compañías aéreas en total, es decir, todas las compañías aéreas que operarían servicios regulares en el aeropuerto en los próximos años, podrían beneficiarse en gran medida del descuento, y el único criterio para beneficiarse de un determinado nivel de descuento no favorece a ninguna empresa concreta.

(336) De lo anterior se desprende que la medida 5 no cumple el requisito de selectividad previsto en el artículo 107, apartado 1, del TFUE.

12.2.2. *Conclusión sobre la existencia de ayuda estatal*

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

(338) Por todo ello, la Comisión llega a la conclusión de que la medida 5 no constituía una ayuda estatal con arreglo al artículo 107, apartado 1, del TFUE.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

1. La financiación pública concedida por Rumanía al gestor del aeropuerto de Târgu Mureș para los períodos 2007-2009, 2011-2014 y 2014-2019 constituye ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

a) La financiación pública en el período 2007-2009 fue concedida ilegalmente por Rumanía, infringiendo el artículo 108, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. La ayuda es compatible con el mercado interior sobre la base del artículo 107, apartado 3, letra c), del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

b) La financiación pública en el período 2011-2014 sobre la base de la atribución de SIEG de 2011 es compatible con el mercado interior sobre la base del artículo 106, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y quedó exenta de la obligación de notificación previa prevista en el artículo 108, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

c) La financiación pública en el período 2014-2019 sobre la base de la atribución de SIEG de 2014 fue concedida ilegalmente por Rumanía, infringiendo el artículo 108, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. La ayuda es compatible con el mercado interior sobre la base del artículo 106, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

2. La financiación pública ejecutada por Rumanía para infraestructuras de asistencia en tierra en el aeropuerto de Târgu Mureș en 2011 constituye ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y fue concedida ilegalmente por Rumanía, infringiendo el artículo 108, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. La ayuda es compatible con el mercado interior a tenor del artículo 107, apartado 3, letra c), del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

3. Las tasas aeroportuarias aplicables en el aeropuerto de Târgu Mureș desde el 21 de marzo de 2013 hasta el 16 de febrero de 2019 no constituyen ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

Artículo 2

El destinatario de la presente Decisión es Rumanía.

Hecho en Bruselas, el 21 de febrero de 2025.

Por la Comisión
Teresa RIBERA
Vicepresidenta Ejecutiva