2025/1191

25.6.2025

DECISÃO (UE) 2025/1191 DA COMISSÃO

de 21 de fevereiro de 2025

relativa ao auxílio estatal SA. 33769 – C/2015 (ex-NN/2015) (ex-2011/CP) concedido pela Roménia ao aeroporto Târgu Mureş Transilvania

[notificada com o número C(2025) 1127]

(Apenas faz fé o texto em língua romena)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

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

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

Considerando o seguinte:

1. PROCEDIMENTO

1.1. Processo relativo ao alegado financiamento público do aeroporto Târgu Mureş Transilvania no período de 2007-2009

(1) Em 17 de maio de 2010, a Roménia notificou à Comissão, nos termos do artigo 108.º, n.º 3, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (a seguir designado por «Tratado» ou «TFUE»), um regime de auxílios que previa a concessão de apoio público a pequenos aeroportos regionais, entre os quais o aeroporto Târgu Mureş Transilvania (a seguir designado por «aeroporto Târgu Mureş», «ATM» ou «o aeroporto»). A notificação foi registada com o número de processo N 185/2010.

(2) Por ofício de 24 de maio de 2011, a Comissão informou a Roménia de que tinha decidido dar início ao procedimento formal de investigação previsto no artigo 108.º, n.º 2, do TFUE, com o número de processo SA.30931 (2011/C) (a seguir designada por «decisão de início do procedimento de 2011») ([2]), a respeito do regime notificado de financiamento público destinado a apoiar o desenvolvimento de infraestruturas aeroportuárias em pequenos aeroportos regionais, bem como do financiamento público concedido aos aeroportos regionais durante o período de 2007-2009 para cobrir as perdas de exploração, que foi levado ao conhecimento da Comissão pela Roménia na fase de apreciação preliminar da notificação. Posteriormente, em 23 de junho de 2011, a Comissão adotou uma retificação a essa decisão.

(3) Por ofício de 25 de julho de 2011, a Roménia retirou a sua notificação. Consequentemente, em 31 de outubro de 2011, a Comissão encerrou a sua investigação a respeito da medida notificada. O procedimento formal de investigação permaneceu aberto relativamente ao financiamento público concedido aos aeroportos regionais da Roménia no período de 2007-2009 para cobrir as perdas de exploração.

([1]) Decisão da Comissão relativa ao auxílio estatal SA.33769 (2015/C) (ex-2015/NN) (ex-2011/CP) – Roménia – Alegado auxílio ao aeroporto Târgu Mureş Transilvania, à Wizz Air, à Ryanair e a outras companhias aéreas (JO C 104 de 18.3.2016, p. 45) (tal como retificada pela Comissão através de uma retificação adotada em 23 de junho de 2011) e Decisão da Comissão relativa ao auxílio estatal SA.30931 (11/C) (ex N 185/10) concedido pela Roménia a favor dos aeroportos regionais da Roménia (JO C 207 de 13.7.2011, p. 3).

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

(4) Por decisão definitiva positiva de 27 de setembro de 2016 (a seguir designada por «decisão definitiva de 2016») ([3]), a Comissão encerrou a investigação no processo SA.30931 em relação a todos os aeroportos em causa, exceto o aeroporto «Avram Iancu», em Cluj (a seguir designado por «aeroporto de Cluj» ou «AICN») e o ATM.

(5) Por conseguinte, a investigação do financiamento público para cobrir as perdas de exploração do ATM entre 2007 e 2009 permaneceu aberta e será apreciada na presente decisão.

1.2. **Processo relativo às alegadas medidas de auxílio às companhias aéreas que operam no e para o aeroporto Târgu Mureş Transilvania e ao respetivo gestor aeroportuário**

(6) Em 13 de outubro de 2011, a Comissão recebeu uma denúncia, em conformidade com o artigo 108.º, n.º 3, do TFUE, relativa a um alegado auxílio estatal ilegal envolvendo o ATM. A denúncia foi registada com o número de processo SA.33769. A denúncia foi completada com a transmissão de informações adicionais à Comissão em 14 de outubro de 2011, 18 de outubro de 2011, 3 de novembro de 2011, 24 de novembro de 2011, 10 de janeiro de 2012 e 8 de novembro de 2012.

(7) Em 1 de março de 2012, a Comissão recebeu uma segunda denúncia relativa a um alegado auxílio estatal ilegal concedido à companhia aérea Wizz Air e ao ATM. O segundo autor da denúncia forneceu informações adicionais à Comissão em 2 de abril de 2012, 20 de abril de 2012 e 15 de outubro de 2012. Esta denúncia e as informações adicionais foram igualmente registadas com o número de processo SA.33769.

(8) Em 15 de outubro de 2012, a Comissão recebeu uma terceira denúncia relativa a um alegado auxílio estatal ilegal concedido ao ATM. A denúncia foi completada com a transmissão de informações adicionais em 7 de dezembro de 2012, 26 de fevereiro de 2013, 27 de fevereiro de 2013, 18 de setembro de 2013, 5 de dezembro de 2013, 12 de fevereiro de 2015 e 18 de fevereiro de 2015. Esta denúncia e as informações suplementares foram igualmente registadas com o número de processo SA.33769.

(9) No período de 2011-2015, realizaram-se várias trocas de informações entre a Comissão, as autoridades romenas e cada um dos autores das denúncias.

(10) Por ofício de 31 de julho de 2015, a Comissão informou a Roménia da sua decisão de dar início ao procedimento formal de investigação previsto no artigo 108.º, n.º 2, do TFUE, no que diz respeito às taxas aeroportuárias impostas às companhias aéreas que operam no ATM, ao financiamento público do SIEG concedido ao gestor aeroportuário para os períodos de 2011-2014 e 2014-2019 e ao financiamento público da aquisição de infraestruturas de assistência em escala em 2011 e de parques de estacionamento no ATM (a seguir designada por «decisão de início do procedimento de 2015») ([4]).

(11) Por ofício de 26 de agosto de 2015, as autoridades romenas solicitaram uma prorrogação do prazo para apresentar a sua posição.

(12) A Comissão recebeu finalmente as observações da Roménia em 2 de outubro de 2015.

(13) A decisão de início do procedimento de 2015 foi publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* em 18 de março de 2016. A Comissão convidou as partes interessadas a apresentarem as suas observações sobre as medidas em causa no prazo de um mês a contar da data de publicação.

(14) A Comissão recebeu observações da Carpatair e das autoridades romenas, em 15 de abril de 2016, da Wizz Air, em 2 de maio de 2016, e do aeroporto de Cluj, em 3 de maio de 2016.

(15) Em 22 de agosto de 2016, a Comissão transmitiu as observações dos terceiros à Roménia. A Roménia respondeu às observações em 22 de setembro de 2016.

(16) A Comissão solicitou informações adicionais às autoridades romenas por ofício de 24 de outubro de 2017. As autoridades romenas responderam a este ofício em 19 de fevereiro de 2018.

([3]) Decisão (UE) 2017/1149 da Comissão, de 27 de setembro de 2016, relativa ao auxílio estatal SA.30931 (11/C) (ex N 185/10) concedido pela Roménia a favor dos aeroportos regionais da Roménia (JO L 166 de 29.6.2017, p. 36, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2017/1149/oj).

([4]) Auxílio estatal — Roménia — Auxílio estatal SA.32963 (2015/C) (ex-2012/NN) (ex-2011/CP) — Auxílio estatal à Wizz Air e ao aeroporto de Cluj-Napoca — Convite à apresentação de observações nos termos do artigo 108.°, n.° 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (JO C 104 de 18.3.2016, p. 77).

1.3. **Etapas processuais comuns às decisões de início do procedimento de 2011 e 2015**

(17) A Comissão recebeu informações adicionais às autoridades romenas em 26 de fevereiro de 2020. Os serviços da Comissão realizaram uma teleconferência com as autoridades romenas em 13 de março de 2020 e enviaram um pedido de informações adicionais em 5 de maio de 2020. As autoridades romenas responderam em 5 de junho de 2020.

(18) A Comissão solicitou informações adicionais às autoridades romenas por ofícios de 14 de fevereiro, 4 de março, 30 de julho e 25 de setembro de 2024. As autoridades romenas responderam em 24 de março, 12 de abril, 30 de agosto e 22 de outubro de 2024.

2. **TÂRGU MUREŞ E DISTRITO DE MUREŞ**

2.1. **Síntese**

(19) Târgu Mureş é uma cidade com 116 000 habitantes ([5]) no distrito de Mureş. Funciona como centro administrativo do distrito, sendo considerada um polo económico suprarregional.

(20) O distrito de Mureş pertence à região Centro da Roménia (ou «Centru», em romeno). A região inclui também os distritos de Alba, Brasov, Covasna, Harghita e Sibiu. Situada no centro da Roménia, a região é equidistante de várias passagens de fronteira.

2.2. **Tendências demográficas e desempenho económico**

(21) Nas últimas décadas, o distrito de Mureş registou um decréscimo populacional constante. Em 1990, a população estava estimada em 621 445 habitantes. Em 2010, este número tinha diminuído para 580 672. Em 2020, a população tinha voltado a decrescer para 557 200 habitantes, indicando as projeções uma redução para 436 600 até 2050. O grupo da população em idade ativa (15-61 anos) deverá também diminuir drasticamente, de 397 400 em 2010 para 255 300 em 2050, o que representa um declínio de 35,8 % ([6]).

(22) Durante a primeira década do século XXI, o crescimento do PIB do distrito de Mureş foi o segundo mais baixo entre os distritos da região Centro, com um atraso significativo em relação a Bucareste ([7]).

2.3. **Infraestruturas rodoviárias**

(23) Em dezembro de 2009, o distrito de Mureş tinha 2 098 quilómetros de estradas, dos quais 414 quilómetros de estradas nacionais e 1 684 quilómetros de estradas distritais. No entanto, apenas 425 quilómetros eram considerados infraestruturas «modernas» ([8]).

(24) No momento da investigação, as infraestruturas rodoviárias do distrito de Mureş careciam de ligações rápidas ao resto do país. A via europeia mais importante com passagem por Târgu Mureş era a E60, que liga a fronteira húngara em Borş a cidades como Oradea, Cluj-Napoca, Târgu Mureş, Braşov, Ploieşti, Bucareste e Constanţa. O distrito de Mureş tinha também acesso a vários outros corredores de transporte importantes: a E68 (que liga a fronteira da Hungria a Sibiu, Braşov e outras grandes cidades), a E81 (que liga a Bulgária à Roménia, passando por Bucareste, Pitesti e Cluj-Napoca) e as vias E574 e E58, que ligam as principais cidades e fronteiras da região ([9]).

([5]) Dados de 2021.

([6]) Agência para o Desenvolvimento da Região Centro. Análise demográfica da região Centro. Disparidades geodemográficas. Tendências e previsões (2010).
Disponível em 31ycx_Analiza si prognoza demografica.pdf.

([7]) O PIB cresceu apenas 39,2 % entre 1999 e 2007, contra 102 % na região de Alba e 84,7 % no distrito de Sibiu, e abaixo da média da região de 59,9 %.
Informações da Agência para o Desenvolvimento da Região Centro. Desemprego na região Centro – Causas e tendências (2010).
Disponível em: pqn30_somaj.pdf.

([8]) Agência para o Desenvolvimento da Região Centro. Infraestruturas de transporte. Fatores-chave no desenvolvimento sustentável da região Centro (2011).
Disponível em: Microsoft Word - Coperta studiu Infrastructura de transport.

([9]) Plano de Mobilidade Urbana Sustentável do município de Târgu Mureș.
Disponível em: PMUD Târgu Mureș.

(25) Os desenvolvimentos de infraestruturas previstos para o futuro incluíam, na altura, a autoestrada A3 da Transilvânia (em romeno, Autostrada A3), que visava ligar Bucareste à fronteira húngara através de Braşov, Târgu Mureş e Cluj-Napoca, passando pelo distrito de Mureş. Além disso, a autoestrada para a Moldávia prevista melhoraria as ligações entre Târgu Mureş e cidades como Roman e Iaşi e a fronteira moldava ([10]).

(26) No momento da investigação, os fluxos de tráfego gerados pelo aeroporto Târgu Mureş Transilvania (ATM) não tinham como contornar o centro de Târgu Mureş, o que, juntamente com a má qualidade dos serviços ferroviários, tinha um impacto negativo na mobilidade a nível distrital. Além disso, em dezembro de 2018, o ATM apenas tinha ligação à saída da A3.

3. AEROPORTO TÂRGU MUREŞ

3.1. O aeroporto

(27) O aeroporto Târgu Mureş Transilvania situa-se 14 km a sudoeste de Târgu Mureş. Trata-se de uma infraestrutura importante para a conectividade regional da região da Transilvânia, sustentando um grande número de postos de trabalho ligados ao setor dos serviços de aviação.

(28) O ATM está 450 km equidistante das principais capitais da região europeia em que se insere: Belgrado, Budapeste, Bucareste e Quixinau. A nível nacional, serve uma região que inclui vários distritos, nomeadamente Mureş, Harghita, Covasna, partes de Bistritsa, Brasov, Suceava e Sibiu, com uma população total a rondar os 2,7 milhões de pessoas.

(29) Os aeroportos mais próximos são o aeroporto de Cluj, a aproximadamente 103 km, ou cerca de 1 hora e 30 minutos de automóvel, e o aeroporto internacional de Sibiu, a cerca de 120 km, ou 1 hora e 50 minutos de automóvel. Todos os outros grandes aeroportos estão a mais de duas horas de automóvel. O quadro seguinte apresenta os números de passageiros do ATM no período de 2005-2019.

Quadro 1

Números de passageiros do ATM entre 2005 e 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 e 2019, várias companhias aéreas asseguraram voos regulares a partir do aeroporto. As atividades das principais companhias aéreas com voos regulares no ATM são descritas nos pontos seguintes.

(31) A Wizz Air iniciou as suas operações no aeroporto em junho de 2006, com uma rota para Budapeste, e expandiu as suas atividades com cinco outras rotas em 2007. Em novembro de 2007, a Wizz Air cessou a sua atividade no aeroporto. Em 2008, a Wizz Air retomou as suas operações no aeroporto, com cinco novas rotas. Em 2009 e 2010, a Wizz Air explorou apenas a rota de Budapeste. Em 2011, a Wizz Air aumentou os seus serviços com a reabertura e a oferta de novas rotas, num total de oito. Desde então, a Wizz Air exerceu atividade no aeroporto, explorando, em média, oito a dez rotas até ao encerramento do aeroporto por motivos técnicos, em 2017. Na sequência da reabertura dos serviços comerciais no ATM, a Wizz Air explorou quatro rotas a partir do ATM, em 2018 e 2019.

([10]) Plano de Mobilidade Urbana Sustentável do município de Târgu Mureș.
Disponível em: PMUD Târgu Mureș.

([11]) Com base nos esclarecimentos prestados pela Roménia, os números finais relativos ao período de 2007-2009 diferem ligeiramente dos constantes da decisão definitiva de 2016. A diminuição do número de passageiros em novembro de 2016 prende-se com o encerramento temporário do aeroporto para renovação da pista e da plataforma de estacionamento e o cancelamento ou transferência de todos os voos para o aeroporto de Cluj. As obras foram concluídas em junho de 2018.
Fonte: https://www.aeroportultransilvania.ro/wp-content/uploads/2014/05/Raportul-anual-al-administratorilor-cu-privire-la-bilantul-31-12-2016.pdf.

(32) Em 2013, a Ryanair explorou duas rotas, para Charleroi e Pisa, e manteve apenas a rota para Charleroi até meados de 2014, altura em que cessou as suas atividades no aeroporto, no qual não explora qualquer rota desde esse ano.

(33) A Malev explorou uma rota para Budapeste entre 2005 e 2012.

(34) A TAROM explorou uma rota para Bucareste, no período de 2005-2014 e em 2018 e 2019.

(35) A Carpatair explorou uma ligação com Timisoara de 2005 a 2008.

(36) Além disso, no período de 2005-2019, várias companhias aéreas ofereceram voos fretados para a Dinamarca (Cimber Air e Wideroe), o Egito (Air Arabia, TAROM e Air Bucharest), Israel (Sun D'Or) e a Turquia (Corendon e TAROM).

(37) Não foram efetuados voos de carga no aeroporto durante o período objeto de investigação. O transporte de mercadorias fez-se sobretudo através do tráfego rodoviário em trânsito.

3.2. **Gestor aeroportuário**

(38) Entre 1990 e 2019, o gestor do ATM foi a Regia Autonomă «Aeroportul Transilvania» Târgu Mureș ([12]). Tal como a maioria dos aeroportos romenos, o ATM fazia parte da Companhia dos Aeroportos Regionais da Roménia (a seguir designada por «RAATR»), sob a tutela do Ministério dos Transportes romeno até 1997.

(39) Nos termos da Decisão n.º 398/1997 do Governo da Roménia (a seguir designada por «Decisão do Governo de 1997») ([13]), 13 aeroportos inseridos na estrutura da RAATR ficaram subordinados às autoridades públicas locais, ou seja, às *Consilii Județene* ou assembleias distritais. Entre esses aeroportos estava o ATM, que ficou subordinado à Assembleia Distrital de Mureș. Por conseguinte, entre 6 de agosto de 1997 e 2019, o gestor aeroportuário operou sob a autoridade da Assembleia Distrital de Mureș ([14]). A Decisão do Governo de 1997 previa que o financiamento dos gestores aeroportuários fosse assegurado pelas suas fontes próprias, bem como por dotações provenientes do orçamento local das assembleias distritais, dentro do limite dos montantes aprovados para o efeito. ([15]) O regime financeiro, a missão e as atribuições de todos os gestores aeroportuários eram iguais para todos os aeroportos ([16]).

(40) Em conformidade com a Decisão do Governo de 1997 ([17]), os ativos e passivos do aeroporto foram assumidos pelo distrito de Mureș em 30 de junho de 1997 ([18]). Os ativos transmitidos, que incluíam o terminal, a pista, os caminhos de rolagem e as plataformas de embarque, foram posteriormente integrados na lista de ativos do distrito de Mureș.

(41) As funções do gestor aeroportuário consistiam em manter e explorar as infraestruturas aeroportuárias, prestando serviços aeroportuários e cobrando aos utilizadores (companhias aéreas comerciais e utilizadores não comerciais da «aviação geral») a utilização dessas infraestruturas.

(42) Em 2011, a Decisão Regional n.º 107/2011, de 18 de agosto de 2011 (a seguir designada por «Decisão Regional de agosto de 2011» ou «atribuição do SIEG de 2011»), atribuiu ao ATM a prestação de um SIEG (a seguir designado por «SIEG de 2011»). Esta decisão vigorou entre 18 de agosto de 2011 e 30 de outubro de 2014.

([12]) Pessoa coletiva autónoma nos termos dos artigos 2.º e 3.º da Lei n.º 15/1990 da Roménia, relativa à reorganização das entidades económicas públicas enquanto sociedades autónomas e sociedades comerciais.
([13]) Decisão n.º 398/1997 do Governo da Roménia relativa à transição de determinadas administrações aeroportuárias autónomas da autoridade do Ministério dos Transportes para a autoridade das assembleias distritais.
([14]) Decisão n.º 37/11.9.1997 da Assembleia Distrital de Mureș.
([15]) Artigo 3.º da Decisão do Governo de 1997.
([16]) Artigo 3.º e anexo II (Regulamento-Quadro relativo à organização e ao funcionamento dos gestores aeroportuários) da Decisão do Governo de 1997.
([17]) Artigo 1.º, n.º 2, da Decisão do Governo de 1997.
([18]) Anexo 3 da Decisão do Governo de 1997.

(43) A Decisão n.º 161/2014 da Assembleia Distrital de Mureș, de 30 de outubro de 2014, com a redação que lhe foi dada pela Decisão n.º 67/2015 da Assembleia Distrital de Mureș, de 18 de junho de 2015 (a seguir designada por «Decisão Regional de outubro de 2014» ou «atribuição do SIEG de 2014»), atribuiu ao gestor aeroportuário um segundo SIEG (a seguir designado por «SIEG de 2014»). Esta decisão era válida até 9 de maio de 2019.

4. DESCRIÇÃO PORMENORIZADA DAS MEDIDAS

(44) A presente decisão abrange cinco medidas ([19]):

— Medida 1 – Financiamento do ATM no período de 2007-2009

— Medida 2 – Financiamento das infraestruturas de assistência em escala do ATM em 2011

— Medida 3 – Financiamento do ATM ao abrigo da atribuição do SIEG de 2011 entre agosto de 2011 e outubro de 2014

— Medida 4 – Financiamento do ATM ao abrigo da atribuição do SIEG de 2014 entre outubro de 2014 e 31 de julho de 2019

— Medida 5 – Taxas aeroportuárias aplicadas às companhias aéreas a operar no ATM entre 21 de março de 2013 e 16 de fevereiro de 2019.

4.1. Medida 1 – Financiamento do ATM no período de 2007-2009

(45) As autoridades romenas explicaram que todos os pequenos aeroportos regionais romenos foram, em geral, deficitários durante o período de 2007-2009, tendo as suas perdas de exploração sido anualmente cobertas pelo Estado ([20]).

(46) No caso específico do ATM, os resultados de exploração do período de referência e o financiamento público concedido são apresentados no quadro seguinte.

Quadro 2

Resultados de exploração do ATM e financiamento público durante o período de 2007-2009 (em leus romenos, RON)

Ano	2007	2008	2009	Total
Custos de funcionamento	4 855 746	6 143 528	7 135 784	18 135 058
Receitas de exploração	2 979 561	2 016 657	2 018 773	7 014 991
Défice/perdas dos resultados de exploração	(1 876 185)	(4 126 871)	(5 117 011)	(11 120 067)
Montante da compensação paga com fundos públicos	1 838 540	4 305 247	4 722 536	10 866 323
Défice de financiamento não coberto por fundos públicos/compensação excessiva	(37 645)	178 376	(394 475)	(253 744)
Défice de financiamento não coberto por fundos públicos/compensação excessiva (EUR)	(11 286)	48 440	(93 056)	(152 783)

([19]) Uma vez que a presente decisão diz respeito a duas decisões de início do procedimento, a Comissão reordenou a numeração das medidas constantes da decisão de início do procedimento de 2015, a fim de melhorar a legibilidade.

([20]) Ver considerando 29 da decisão de início de procedimento de 2011.

(47) No total, o ATM recebeu 10 866 323 RON (2 834 420 EUR ([21])) da medida 1 durante o período de 2007-2009. Embora o resultado de 2008 tenha encerrado com uma compensação excessiva, a compensação total destes três anos foi inferior ao resultado de exploração, deixando um défice de financiamento de 253 744 RON (152 783 EUR).

(48) Segundo a Roménia, o financiamento público concedido anualmente no período de 2007-2009 correspondeu à compensação pela prestação de um SIEG consistindo na gestão global do ATM e cumpriu as condições estabelecidas na Decisão 2005/842/CE da Comissão, de 28 de novembro de 2005, relativa à aplicação do n.º 2 do artigo 86.º do Tratado CE [atual artigo 106.º, n.º 2, do TFUE] aos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público concedidos a certas empresas encarregadas da gestão de serviços de interesse económico geral (a seguir designada por «Decisão SIEG de 2005») ([22]).

(49) Em concreto:

a) A gestão do SIEG foi confiada ao gestor aeroportuário pela Decisão do Governo de 1997, que estabelece as obrigações de serviço público (a seguir designadas por «OSP»), os parâmetros para o cálculo da compensação e as medidas destinadas a evitar eventuais compensações excessivas;

b) O tráfego anual no aeroporto foi inferior a 1 000 000 passageiros.

(50) A Decisão do Governo de 1997 estabelece que os custos de funcionamento e de capital dos aeroportos em causa seriam cobertos por recursos próprios, complementados, na medida do necessário, por financiamento público. A Roménia considera que este mecanismo evita compensações excessivas, na medida em que os aeroportos só podem receber o montante necessário para cobrir todos os custos. Estes montantes são pagos aos aeroportos no início do ano com base nas previsões de custos, sendo o eventual excedente devolvido ao Estado no final do exercício. Relativamente ao período em causa, o orçamento do aeroporto foi aprovado por decisão da Assembleia Distrital de Mureș.

(51) No que respeita a 2007, o orçamento do aeroporto foi aprovado pela Decisão n.º 3 da Assembleia Distrital de Mureș, de 25 de janeiro de 2007, que aprova o orçamento da Assembleia Distrital de Mureș e os montantes afetados ao cofinanciamento dos programas de desenvolvimento das unidades territoriais administrativas do distrito de Mureș de 2007.

(52) Relativamente a 2008, o orçamento do aeroporto foi aprovado pela Deliberação n.º 56 da Assembleia Distrital de Mureș, de 27 de março de 2008, relativa ao orçamento de receitas e despesas da Administração Regional Autónoma do Aeroporto «Transilvania-Târgu Mureș» de 2008 e aos objetivos e critérios de desempenho aplicáveis ao diretor da região.

(53) Quanto a 2009, o orçamento do aeroporto foi aprovado pela Decisão n.º 37 da Assembleia Distrital de Mureș, de 29 de abril de 2009, relativa à aprovação do orçamento de receitas e despesas da Administração Regia Autonomă Aeroportul «Transilvania Mureș» de 2009.

4.2. **Medida 2 – Financiamento das infraestruturas de assistência em escala em 2011**

(54) A decisão de início do procedimento de 2015 observou que o gestor aeroportuário recebeu apoio público para o financiamento das infraestruturas de assistência em escala, no montante total de 3 038 362 RON (716 747 EUR). Segundo a Roménia, esses pagamentos foram aprovados pela Assembleia Distrital de Mureș antes da adoção da Decisão Regional n.º 107/2011 da Assembleia Distrital de Mureș, de 18 de agosto de 2011, a qual, conforme explicado no considerando 42, atribuiu ao ATM a prestação do SIEG.

(55) A Roménia explicou que, para cumprir as suas obrigações enquanto prestador de serviços de interesse económico geral, qualquer aeroporto é obrigado a disponibilizar o nível mínimo de infraestruturas de assistência em escala necessário para servir os movimentos de aeronaves isentas por lei de taxas aeroportuárias ([23]) . Além disso, as autoridades romenas explicaram que o financiamento das infraestruturas de assistência em escala se limitava ao custo real do equipamento, conforme indicado no quadro abaixo.

([21]) A taxa de câmbio na presente decisão é calculada como a taxa de câmbio oficial média anual EUR/RON, de acordo com os valores fornecidos pelo Banco Central Europeu (BCE). A este respeito, as taxas de câmbio aplicadas são as seguintes: 3,34 (2007), 3,68 (2008) e 4,24 (2009).

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

([23]) Ver considerando 143 da decisão de início de procedimento de 2015.

Quadro 3

Financiamento público das infraestruturas de assistência em escala em 2011 (RON)

	Custo estimado, IVA incluído	Custo estimado, sem IVA	Valor do IVA (percentagem de 24 %)	Valor do apoio público prestado, IVA incluído
Autocarros da plataforma de estacionamento	205 823	165 986	39 836	205 823
Carrinho para bagagem de passageiros	59 163	47 712	11 451	59 163
Grupo gerador (500 kVA)	179 676	144 900	34 776	179 676
Autoescadas	919 823	741 800	178 023	919 823
Degelador	1 673 876	1 349 900	323 976	1 673 876
TOTAL	**3 038 362**	**2 450 299**	**588 062**	**3 038 362**
TOTAL EUROS	**716 747**	**578 023**	**138 723**	**716 747**

(56) No total, o ATM recebeu 2 450 299 RON (578 023 EUR) ([24]) da medida 2 em 2011.

(57) A Roménia explicou que, segundo os dados dos registos contabilísticos da administração, o montante de 588 062 RON, que apresentava um IVA dedutível, não foi incluído no custo das infraestruturas de assistência em escala adquiridas em 2011, sendo este valor deduzido do imposto sobre o valor acrescentado devido ao orçamento de Estado e posteriormente recuperado pela autoridade pública da Assembleia Distrital de Mures.

4.3. Medida 3 – Financiamento do ATM ao abrigo da atribuição do SIEG de 2011 entre agosto de 2011 e outubro de 2014

(58) Nos termos do artigo 1.º, n.º 2, da Decisão Regional de agosto de 2011, constituem um SIEG as seguintes atividades levadas a cabo pelo aeroporto:

a) Construção de infraestruturas e equipamentos aeroportuários, nomeadamente pistas, terminais, rampas, torre de controlo do tráfego aéreo ou instalações de apoio direto às mesmas: instalações de combate a incêndios e equipamento de segurança e proteção;

b) Exploração de infraestruturas, equipamentos e instalações de apoio direto aos mesmos, incluindo a manutenção, reparação, modernização ou administração das infraestruturas aeroportuárias;

c) Prestação de serviços auxiliares do transporte aéreo, com exceção dos serviços de assistência em escala;

d) Prestação de serviços de controlo do tráfego aéreo, de combate a incêndios, de emergência ou de segurança;

e) Assegurar, em conformidade com a lei, a existência dos espaços e serviços públicos essenciais necessários para as autoridades públicas exercerem atividades de controlo específicas no aeroporto;

([24]) A taxa de câmbio na presente decisão é calculada como a taxa de câmbio oficial média anual EUR/RON, de acordo com os valores fornecidos pelo BCE. A este respeito, a taxa de câmbio aplicada para o ano de 2011 é de 4,2391.

f) Gestão dos voos por aeronave legalmente isenta do pagamento de taxas aeroportuárias ([25]), incluindo a gestão do tráfego de passageiros desses voos;

g) Aquisição e manutenção do equipamento de assistência em escala necessário para aeronaves legalmente isentas do pagamento de taxas aeroportuárias; e

h) Proteção das infraestruturas aeroportuárias.

(59) De acordo com as autoridades romenas, as atividades referidas nas alíneas d) a h) *supra* não são de natureza económica e inserem-se no âmbito de competências de uma autoridade pública.

(60) No que diz respeito às alíneas f) e g), as autoridades romenas declaram que determinadas categorias de aeronaves estão legalmente isentas de todas as taxas e encargos aeroportuários, incluindo as taxas de assistência em escala, em todos os aeroportos romenos.

(61) Em conformidade com o artigo 1.º, n.º 3, da Decisão Regional de agosto de 2011, não podem ser apoiadas atividades comerciais que não estejam diretamente ligadas às atividades do aeroporto ([26]). Além disso, o artigo 4.º da Decisão Regional de agosto de 2011 inclui um mecanismo de revisão da compensação para cumprir as OSP e evitar as compensações excessivas. O cálculo da compensação tem em conta todos os custos incorridos na realização das atividades relacionadas com o SIEG e uma parte correspondente dos custos comuns. As receitas a ter em conta para determinar a compensação devem incluir todas as receitas provenientes das atividades abrangidas pelo SIEG e quaisquer lucros provenientes de atividades não relacionadas com o SIEG.

(62) As autoridades romenas salientaram que o gestor aeroportuário estava obrigado a manter contas separadas para as atividades relacionadas com o SIEG e para as atividades comerciais, bem como a devolver eventuais montantes de compensação excessiva detetados por qualquer organismo de controlo, nomeadamente pelo serviço especializado da autoridade pública nacional. O gestor aeroportuário confirma que as demonstrações financeiras de 2011 e posteriores foram elaboradas no respeito pelo princípio da separação entre as despesas e receitas do SIEG e as relativas a atividades comerciais.

(63) Além disso, de acordo com a Decisão n.º 158/2012 da Assembleia Distrital que aprova o orçamento de receitas e despesas do gestor aeroportuário, a Assembleia Distrital de Mureș estava incumbida de realizar controlos e aprovar as demonstrações financeiras apresentadas pelo gestor aeroportuário, a fim de evitar compensações excessivas e verificar se o gestor aeroportuário tinha cumprido as suas OSP. À luz das constatações resultantes de tais controlos, a Assembleia Distrital de Mureș deve solicitar ao gestor aeroportuário o reembolso de qualquer compensação excessiva ou, se necessário, propor uma revisão das atividades relacionadas com o SIEG.

(64) Com base nas demonstrações financeiras anuais elaboradas pelo ATM e verificadas pelas autoridades romenas, os resultados de exploração do ATM no período de vigência da atribuição do SIEG de 2011 são apresentados a seguir no quadro 4. Como se pode ver no quadro seguinte, embora tenha sido positiva no primeiro ano, a compensação não permite sanar o nível de perdas totais nos anos de vigência do SIEG.

([25]) Nos termos do artigo 3.º, n.º 2, do Código da Aviação romeno, nos aeroportos abertos ao tráfego comercial, estão isentos do pagamento das taxas de passageiros, de aterragem, de estacionamento e balizagem e de serviços de navegação aérea os seguintes tipos de aeronaves: a) aeronaves militares romenas, b) aeronaves militares estrangeiras, por força de acordos bilaterais celebrados a pedido do Ministério da Defesa, c) aeronaves que transportem representantes do Estado a título oficial, d) aeronaves que voem no interesse da ONU, da Cruz Vermelha ou do Crescente Vermelho, e) aeronaves que realizem missões de busca e salvamento, f) aeronaves que realizem missões humanitárias e de auxílio, g) aeronaves que tenham de aterrar devido a dificuldades técnicas, condições meteorológicas ou outras situações de emergência, h) aeronaves que aterrem mediante instrução do Ministério dos Transportes e/ou do Ministério da Defesa e i) outros tipos de aeronaves previstos na lei. Nos termos do artigo 31.º, n.º 4, as isenções previstas nas alíneas a) a c) apenas são aplicáveis nos aeroportos em que o Estado romeno seja o acionista maioritário.

([26]) Embora a atribuição do SIEG de 2011 também tenha autorizado um auxílio ao investimento, o âmbito da presente decisão cinge-se à apreciação do auxílio ao funcionamento até aos montantes indicados no quadro 4.

Quadro 4

Resultados de exploração do ATM e financiamento público durante o período da atribuição do SIEG de 2011 (RON)

Período	2011	2012	2013	Janeiro – outubro 2014	Total
Custos de funcionamento	7 924 410	10 517 504	11 605 800	9 115 644	39 163 358
Receitas de exploração	3 064 460	5 012 189	5 939 214	5 030 556	19 046 419
Resultados de exploração/ Perda	(4 859 950)	(5 505 315)	(5 666 586)	(4 085 088)	(20 116 939)
Montante da compensação	4 951 625	5 367 648	5 606 274	3 592 570	19 518 117
Défice de financiamento não coberto pela compensação	91 675	(137 667)	(60 312)	(492 518)	(598 822)
Défice de financiamento não coberto pela compensação (EUR)	21 626	(30 871)	(13 648)	(110 977)	(134 699)

(65) No total, o ATM recebeu 19 518 117 RON (4 449 930 EUR) ([27]) da medida 3 entre 2011 e outubro de 2014.

4.4. Medida 4 – Financiamento do ATM ao abrigo da atribuição do SIEG de 2014 entre 30 de outubro de 2014 e 9 de maio de 2019

(66) Nos termos do artigo 1.º, n.º 2, da Decisão Regional de outubro de 2014, constituem um SIEG prestado no aeroporto as seguintes atividades:

a) Administração, manutenção de rotina, reparação, modernização, ampliação e construção de zonas de movimentação de aeronaves (pista, plataformas de estacionamento e outras plataformas), da torre de controlo, de terminais e de instalações elétricas sob a administração do Governo, bem como do equipamento conexo, nomeadamente sistemas e equipamentos de segurança e proteção, sistemas elétricos, luzes de pista, redes de serviços públicos essenciais, sistemas de combate a incêndios e sistema de controlo e monitorização;

b) Organização, equipamento, manutenção e gestão dos fluxos de passageiros nos terminais aeroportuários e prestação de serviços de segurança e proteção;

c) Serviços de assistência em escala a aeronaves do Estado, incluindo a aquisição de equipamento conexo ([28]);

d) Proteção das infraestruturas aeroportuárias;

e) Operações de busca e salvamento nas instalações do aeroporto;

f) Disponibilização de instalações de vigilância e segurança para situações de emergência e prevenção e controlo de incêndios;

g) Disponibilização das zonas, instalações e infraestruturas exigidas pela administração aduaneira, pela polícia de fronteiras, pelo serviço de polícia responsável pelos transportes aéreos, pelo Ministério dos Assuntos Internos e pelo Serviço de Informações romeno para o exercício das suas atividades específicas; e

h) Operações gratuitas de apoio a voos estatais, voos militares no âmbito de determinados ministérios e serviços governamentais, voos de emergência e outras situações legalmente regulamentadas.

([27]) A taxa de câmbio na presente decisão é calculada como a taxa de câmbio oficial média anual EUR/RON, de acordo com os valores fornecidos pelo BCE. A este respeito, as taxas de câmbio aplicadas são as seguintes: 4,24 (2011), 4,46 (2012), 4,42 (2013) e 4,44 (2014).

([28]) No que toca à assistência em escala, a Roménia alegou que não existe qualquer disposição jurídica que proíba explicitamente a inclusão da assistência em escala na categoria dos serviços de interesse económico geral. A atividade de assistência em escala é um serviço aeroportuário auxiliar ao transporte aéreo, sem o qual o aeroporto de Târgu Mureș não teria como cumprir as OSP que lhe são atribuídas pela Assembleia Distrital de Mureș.

(67) Segundo as autoridades romenas, o SIEG de 2014 foi elaborado em conformidade com a Comunicação da Comissão relativa à aplicação das regras em matéria de auxílios estatais da União Europeia à compensação concedida pela prestação de serviços de interesse económico geral ([29]) e o enquadramento da União Europeia aplicável aos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público (a seguir designado por «Enquadramento SIEG de 2012») ([30]), tendo ainda em conta as Orientações relativas aos auxílios estatais a aeroportos e companhias aéreas de 2014 (a seguir designadas por «Orientações relativas à aviação de 2014») ([31]). A Decisão Regional de outubro de 2014 autoriza a concessão de subvenções para custos de investimento e de funcionamento, a título de compensação pela prestação do SIEG.

a) Nos termos do artigo 4.º, n.º 2, da Decisão Regional de outubro de 2014, os custos de investimento relacionados com o SIEG são compensados com base no défice de financiamento e em conformidade com o plano de atividades do gestor aeroportuário, até uma intensidade de 75 % dos custos elegíveis;

b) Nos termos do artigo 4.º, n.º 4, da Decisão Regional de outubro de 2014, o financiamento público dos custos de funcionamento é fixado anualmente com base no défice de financiamento de exploração das atividades do SIEG contempladas no plano de atividades do gestor aeroportuário. Nos termos do artigo 4.º, n.º 5, da mesma decisão, a compensação dos custos de funcionamento nos primeiros cinco anos não pode ser superior a 80 % do défice de exploração nos cinco anos anteriores e a 50 % do défice de exploração nos cinco anos seguintes;

c) Nos termos do artigo 4.º, n.º 7, da Decisão Regional de outubro de 2014, o montante da compensação (dos custos de funcionamento e de investimento) não pode exceder o necessário para cobrir os custos incorridos com o cumprimento das OSP. Nos termos do artigo 4.º, n.º 9, da mesma decisão, os custos a ter em conta são apenas os relativos ao SIEG e uma participação proporcionada nos custos comuns. Por sua vez, nos termos do artigo 4.º, n.º 10, da mesma decisão, as receitas a ter em conta para efeito da compensação incluem todas as receitas relacionadas com o SIEG, mas também os lucros de outras atividades não relacionadas do aeroporto. Por último, nos termos do artigo 4.º, n.º 11, da mesma decisão, a compensação não deve exceder a diferença entre os custos e as receitas acima referidos, a fim de evitar uma eventual compensação excessiva.

(68) Nos termos do artigo 2.º, n.ºs 2 e 3, o SIEG de 2014 abrangeria inicialmente um período de 10 anos, ou seja, até 4 de abril de 2024, a fim de coincidir com o chamado «período de transição» para o auxílio ao funcionamento ao abrigo das Orientações relativas à aviação de 2014, e previa uma eventual revisão nos seguintes cenários: i) volvidos quatro anos sobre a atribuição inicial, ii) se o tráfego do aeroporto ultrapassar os 700 000 passageiros por ano ou iii) sempre que a legislação aplicável o exija. Contudo, conforme referido, a Decisão Regional de outubro de 2014 permaneceu válida apenas até 9 de maio de 2019.

(69) As autoridades romenas forneceram informações sobre o plano de atividades do ATM relativo ao período de 2014-2024 (a seguir designado por «plano de atividades»).

Quadro 5

Indicadores económicos *ex ante* previstos no plano de atividades (RON)

	Nov.-dez. 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Receitas previstas com base nas informações disponíveis até 30 de outubro 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
Custos previstos com base nas informações disponíveis até 30 de outubro 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]) Comunicação da Comissão relativa à aplicação das regras em matéria de auxílios estatais da União Europeia à compensação concedida pela prestação de serviços de interesse económico geral (JO C 8 de 11.1.2012, p. 4).

([30]) Comunicação da Comissão — Enquadramento da União Europeia aplicável aos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público (JO C 8 de 11.1.2012, p. 15).

([31]) Comunicação da Comissão — Orientações relativas aos auxílios estatais a aeroportos e companhias aéreas (2014) (JO C 99 de 4.4.2014, p. 3).

	Nov.-dez. 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Défice de financiamento de exploração previsto com base nas informações disponíveis até 30 de outubro 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
Compensação 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
Compensação estimada (em EUR)	547 818	1 281 859	849 025	618 862	495 105	338 450	256 266	194 335	88 120	0	0

(70) O quadro seguinte apresenta os montantes efetivamente concedidos pelas autoridades romenas ao abrigo da atribuição de 2014.

Quadro 6

Financiamento ao abrigo da atribuição do SIEG de 2014

Compensação	Nov.-dez. 2014	2015	2016	2017	2018	Jan.-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) No total, o ATM recebeu 21 719 661 RON (4 795 362 EUR) ([32]) da medida 4 entre novembro de 2014 e abril de 2019.

(72) As autoridades romenas explicaram que o motivo principal que levou a que a compensação efetiva fosse superior à compensação estimada *ex ante* durante o período de 2017-2018 se prendeu com as restrições de voo e a suspensão total dos voos entre novembro de 2016 e junho de 2018, período em que a pista se encontrou numa situação de incumprimento técnico, a que se seguiu a sua reconstrução. Em 25 de junho de 2018, após um período de 12 meses de operações de voo sob restrições (17 de novembro de 2016 a 4 de outubro de 2017) e outro período de oito meses de suspensão dos voos (4 de outubro de 2017 a 25 de junho de 2018), foi retomada a atividade operacional do aeroporto.

4.5. Medida 5 – Taxas aeroportuárias aplicadas às companhias aéreas a operar no ATM entre 21 de março de 2013 e 16 de fevereiro de 2019

(73) As autoridades romenas indicam que:

a) Através da Decisão n.º 455 do Governo, de 4 de maio de 2011, o Estado romeno estabeleceu os princípios comuns para a cobrança de taxas aeroportuárias nos aeroportos da Roménia. De acordo com este ato legislativo, as taxas aeroportuárias devem ser aplicadas de forma não discriminatória a todos os utilizadores dos aeroportos. Além disso, os gestores aeroportuários têm o direito de adaptar as taxas aeroportuárias a determinados aspetos de interesse público e geral, nomeadamente considerações ambientais, com base em critérios pertinentes, objetivos e transparentes ([33]) . Por último, a decisão do Governo nomeou a *Regia Autonomă «Autoritatea Aeronautică Civilă Română»* (ou seja, a Autoridade da Aviação Civil romena) como autoridade de supervisão independente responsável pela supervisão da aplicação do disposto na Decisão n.º 455 do Governo ([34]);

([32]) A taxa de câmbio na presente decisão é calculada como a taxa de câmbio oficial média anual EUR/RON, de acordo com os valores fornecidos pelo BCE. A este respeito, as taxas de câmbio aplicadas são as seguintes: 4,44 (2014), 4,46 (2015), 4,49 (2016), 4,57 (2017), 4,65 (2018), 4,75 (2019), 4,84 (2020), 4,92 (2021) e 4,93 (2022).

([33]) Artigo 5.º da Decisão n.º 455 do Governo, de 4 de maio de 2011.

([34]) Artigo 14.º da Decisão n.º 455 do Governo, de 4 de maio de 2011.

b) O Despacho n.º 744/2011 do Ministério dos Transportes e das Infraestruturas da Roménia, de 23 de setembro de 2011 (a seguir designado por «Despacho do Ministério dos Transportes de 2011»), aplica-se às seguintes taxas aeroportuárias: i) taxa de aterragem ([35]), ii) taxa de iluminação ([36]), iii) taxa de estacionamento ([37]), iv) taxa de serviço a passageiros ([38]), v) taxa de desenvolvimento ([39]), vi) taxa de trânsito ([40]) e vii) taxa de transbordo ([41]). O despacho esclarece que cabe ao gestor aeroportuário decidir aplicar qualquer das taxas aeroportuárias acima mencionadas ([42]). Por fim, o despacho estipula que um gestor aeroportuário pode introduzir taxas aeroportuárias em determinadas condições específicas ([43]) e que as mesmas devem ser aplicadas de forma não discriminatória e sem distorções da concorrência entre os utilizadores;

c) O Despacho do Ministério dos Transportes de 2011 foi aplicado pelo ATM mediante a Decisão n.º 25/2012 da Assembleia Distrital de Mureș, de 29 de fevereiro de 2012 (a seguir designada por «Decisão Regional de fevereiro de 2012»). Nos termos desta decisão, as taxas aeroportuárias devem ser aplicadas de forma transparente e não discriminatória a todos os utilizadores das infraestruturas aeroportuárias e são aprovadas pela Assembleia Distrital de Mureș ([44]);

d) O nível das taxas aeroportuárias foi fixado pela Decisão n.º 83/2012 da Assembleia Distrital de Mureș, de 6 de julho de 2012 (a seguir designada por «Decisão Regional de julho de 2012»), que aprova a Decisão n.º 7/2012 do Conselho de Administração do ATM, de 26 de junho de 2012. Aplicava-se apenas às companhias aéreas a operar no ATM. Esta decisão substituiu a anterior Decisão n.º 26/2011 da Assembleia Distrital de Mureș, de 24 de março (a seguir designada por «Decisão Regional de março de 2011»);

([35]) O anexo 1 do Despacho do Ministério dos Transportes de 2011 estabelece as seguintes condições para a taxa de aterragem:
a) A taxa é calculada com base na massa máxima certificada à descolagem da aeronave;
b) As frações de uma tonelada inferiores a 500 kg não são tidas em conta e as frações superiores a 500 kg são consideradas uma tonelada; as aeronaves com uma massa máxima à descolagem inferior a 500 kg pagam uma taxa correspondente a uma tonelada;
c) A taxa é cobrada por uma aterragem e uma descolagem e confere ao titular o direito de:
— utilizar as instalações e equipamentos aeroportuários, com exceção da iluminação,
— utilizar as zonas e instalações dos terminais, exceto as sujeitas a uma taxa cobrada separadamente,
— estacionar aeronaves, mas não mais de duas horas após a aterragem;
d) A taxa deve também incluir, se for caso disso, os custos do aeroporto com investimentos de capital e obras de manutenção relacionadas com as áreas de movimentação de aeronaves;
e) A fim de incentivar uma maior frequência das operações, a entidade gestora do aeroporto pode aplicar descontos de até 50 % sobre a taxa de aterragem, em função do número de movimentos, em incrementos de até 5 %.

([36]) O anexo 1 do Despacho do Ministério dos Transportes de 2011 estabelece as seguintes condições para a taxa de iluminação:
a) A taxa é calculada com base na massa máxima certificada à descolagem da aeronave;
b) As frações de uma tonelada inferiores a 500 kg não são tidas em conta e as frações superiores a 500 kg são consideradas uma tonelada; as aeronaves com uma massa máxima à descolagem inferior a 500 kg pagam uma taxa correspondente a uma tonelada;
c) A taxa é cobrada por cada aterragem e cada descolagem que utilize a instalação e/ou os dispositivos de iluminação do aeroporto.

([37]) O anexo 1 do Despacho do Ministério dos Transportes de 2011 estabelece as seguintes condições para a taxa de estacionamento:
a) A taxa é calculada com base na massa máxima certificada à descolagem da aeronave e no tempo de paragem;
b) As frações de uma tonelada inferiores a 500 kg não são tidas em conta e as frações superiores a 500 kg são consideradas uma tonelada; as aeronaves com uma massa máxima à descolagem inferior a 500 kg pagam uma taxa correspondente a uma tonelada.

([38]) O anexo 1 do Despacho do Ministério dos Transportes de 2011 estabelece as seguintes condições para a taxa de serviço a passageiros:
a) A taxa é cobrada por cada passageiro que embarque e parta do aeroporto;
b) A taxa não se aplica a passageiros em trânsito, a passageiros em transbordo e a crianças com idade inferior a dois anos.

([39]) O anexo 1 do Despacho do Ministério dos Transportes de 2011 estabelece as seguintes condições para a taxa de desenvolvimento:
a) A taxa é cobrada por cada passageiro que embarque e parta do aeroporto e publicada juntamente com o período de aplicação;
b) A taxa é cobrada pelo período de duração dos objetivos de investimento aos quais é aplicada;
c) A taxa deve ser fixada de forma transparente, informando os utilizadores do aeroporto dos objetivos de investimento a financiar pela mesma e da sua duração.

([40]) O anexo 1 do Despacho do Ministério dos Transportes de 2011 estabelece as seguintes condições para a taxa de trânsito:
a) A taxa é cobrada por cada passageiro que embarque e com transbordo no aeroporto;
b) A taxa não se aplica a crianças com idade inferior a dois anos;
c) A taxa deve também incluir, se for caso disso, os custos do aeroporto com investimentos relacionados com as operações de transbordo, bem como os custos de segurança aeroportuária relacionados com os passageiros em transbordo.

([41]) O anexo 1 do Despacho do Ministério dos Transportes de 2011 estabelece as seguintes condições para a taxa de transbordo:
a) A taxa é cobrada por cada passageiro que embarque e com transbordo no aeroporto;
b) A taxa não se aplica a crianças com idade inferior a dois anos;
c) A taxa deve também incluir, se for caso disso, os custos do aeroporto com investimentos relacionados com as operações de transbordo, sob reserva dos requisitos estabelecidos no ponto 5, alíneas b) e c), bem como os custos de segurança aeroportuária relacionados com os passageiros em transbordo.

([42]) Artigo 1.º, n.º 3, do Despacho do Ministério dos Transportes de 2011.
([43]) Artigo 4.º, n.º 1, e anexo 1 do Despacho do Ministério dos Transportes de 2011.
([44]) Artigo 10.º, n.º 8, da Decisão Regional de fevereiro de 2012.

e) Conforme exigido por lei, a Decisão Regional de julho de 2012 foi submetida ao Ministério dos Assuntos Internos para controlo da legalidade. O ministério não detetou qualquer tipo de ilegalidade. As taxas aeroportuárias da Decisão Regional de julho de 2012 foram publicadas na publicação de informação aeronáutica (a seguir designada por «AIP») da Roménia, em 20 de setembro de 2012. Entraram em vigor seis meses após a sua publicação, ou seja, em 21 de março de 2013, em conformidade com a legislação em vigor.

(74) Ao abrigo da Decisão Regional de julho de 2012, o nível das taxas aeroportuárias era o apresentado no quadro 7.

Quadro 7

Taxas aeroportuárias no ATM com base na Decisão Regional de julho de 2012

Taxa	Custos (EUR)
Aterragem	1,25/tonelada
Balizagem	0,40/tonelada
Estacionamento	0,15/tonelada/hora
Taxa de serviço aos passageiros	1,00/passageiro

(75) As autoridades romenas declararam que o gestor aeroportuário não recebeu a totalidade da taxa de serviço a passageiros de 1 EUR por passageiro. Deste montante, foram transferidos 0,275 EUR por passageiro para o Centro de Investigação e Análise da Segurança da Aviação Civil e 0,05 EUR por passageiro embarcado para a Autoridade da Aviação Civil romena (ou seja, o gestor aeroportuário transfere um total de 0,325 EUR por passageiro embarcado para estas organizações).

(76) Ao abrigo da Decisão Regional de julho de 2012, a taxa de aterragem indicada no quadro 7 pode ser objeto de desconto se a companhia aérea efetuar mais de três aterragens por mês no aeroporto. Os descontos foram oferecidos independentemente do tipo de aeronave, de acordo com a seguinte escala:

Quadro 8

Descontos sobre a taxa de aterragem no ATM com base na Decisão Regional de julho de 2012

N.º de aterragens/mês	Desconto
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 %
Mais de 46	50 %

(77) A Roménia apresentou um documento de previsões económicas que especifica as receitas provenientes das taxas aeroportuárias no período de 2011-2015, com base em dados reais *ex post* relativos a 2011 e em previsões *ex ante* relativas ao período de 2012-2015 ([45]). Estas previsões económicas foram elaboradas antes da adoção da Decisão Regional de julho de 2012. Na altura da referida elaboração, a principal transportadora internacional regular era a Wizz Air, que operava aeronaves Airbus 320 para oito destinos: Madrid, Barcelona, Milão (Bergamo), Roma, Paris, Budapeste, Dortmund e Londres. A TAROM realizava voos regulares para Bucareste.

(78) O plano de gestão incluído no documento de previsões económicas previa um aumento do número de operações da Wizz Air, com o acrescento de Munique, Frankfurt e Bolonha (Forli) às suas rotas, e a criação de quatro destinos da Ryanair. Além disso, outra companhia aérea, a Air Patriot, anunciou a sua intenção de lançar voos do ATM para Bucareste, Viena e Istambul, a partir de janeiro de 2013 ([46]).

Quadro 9

Receitas médias previstas com base na Decisão Regional de julho de 2012 ([47])

Ano	Rotações da Wizz Air	Rotações de outras companhias	Total Receitas da Wizz Air (EUR)	Total Receitas de outras companhias (EUR)	Total Receitas Wizz Air (RON)	Total das receitas de outras companhias (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. MOTIVOS PARA DAR INÍCIO AO PROCEDIMENTO FORMAL DE INVESTIGAÇÃO

(79) Na decisão de início do procedimento de 2011, a Comissão levantou dúvidas quanto à possibilidade de a medida 1 (considerandos 45 a 50 *supra*) ser considerada compatível com o mercado interno.

(80) Na decisão de início do procedimento de 2015, a Comissão levantou dúvidas quanto à possibilidade de as medidas 2 a 5 (considerandos 54 a 78 *supra*) serem consideradas compatíveis com o mercado interno.

5.1. Medida 1 – Financiamento do ATM no período de 2007-2009

(81) A decisão de início do procedimento de 2011 levantou dúvidas quanto à classificação da atividade económica dos aeroportos regionais romenos, entre os quais o ATM, como SIEG no período de 2007-2009.

(82) A Comissão manifestou dúvidas quanto ao cumprimento dos critérios de compatibilidade da Decisão SIEG de 2005. Mais concretamente, a Comissão manifestou a sua preocupação com um eventual erro manifesto na definição do SIEG, visto que não era claro que, sem estes aeroportos, as regiões em causa ficassem com ligações insuficientes ao resto do país e à UE se as mesmas fossem asseguradas apenas pelas forças de mercado ([48]).

([45]) As autoridades romenas explicaram que o documento abrangia apenas quatro anos porque estava associado ao mandato do Conselho de Administração. A Roménia explicou que tal associação é coerente com o disposto no artigo 8.º, n.º 1, do Despacho de Urgência n.º 109/2011 do Governo, que limitava o mandato do Conselho de Administração a quatro anos.

([46]) A Air Patriot decidiu de forma unilateral não operar a partir do ATM. As autoridades romenas desconhecem os motivos desta decisão.

([47]) O quadro inclui os dados reais relativos a 2011 e as previsões para o período de 2012-2015.

([48]) Considerandos 107 e 108 da decisão de início do procedimento de 2011.

(83) A investigação iniciada pela decisão de início do procedimento de 2011 foi encerrada pela decisão definitiva de 2016 relativamente ao financiamento concedido pelas autoridades romenas entre 2007 e 2009 aos aeroportos de Arad, Bacău, Baia Mare, Craiova, Iaşi, Oradea, Satu – Mare, Sibiu, Suceava, Tulcea e Constanța.

(84) A decisão definitiva de 2016 concluiu que o financiamento público aos aeroportos acima referidos constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, concedido em violação do artigo 108.º, n.º 3, do TFUE. A investigação da Comissão constatou que o financiamento público aos aeroportos romenos não estava em conformidade com a Decisão SIEG de 2005, a Decisão SIEG de 2012 ([49]) ou o Enquadramento SIEG de 2012, porquanto a Roménia não tinha demonstrado que os gestores aeroportuários estavam encarregados de OSP claramente definidas através dos alegados atos de atribuição nos quais se basearam. ([50]) Em contrapartida, o financiamento foi considerado compatível à luz das Orientações relativas à aviação de 2014 ([51]). Deste modo, o auxílio foi declarado compatível com o mercado interno nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE.

(85) A investigação sobre o financiamento público concedido ao AICN e ao ATM entre 2007 e 2009 permaneceu aberta, uma vez que a Comissão considerou que a medida em causa seria mais bem apreciada em decisões finais separadas, o que abrangeria também as medidas investigadas ao abrigo da decisão de início do procedimento de 2015 ([52]).

5.2. **Medida 2 – Financiamento das infraestruturas de assistência em escala em 2011**

(86) A Roménia considerou que o financiamento dos serviços de assistência em escala estava ligado às missões de SIEG do ATM. A este respeito, as infraestruturas de assistência em escala em causa parecem ter sido utilizadas por cada voo para e a partir do ATM e estavam associadas ao funcionamento geral do aeroporto.

(87) Na decisão de início do procedimento de 2015, a Comissão levantou dúvidas quanto ao ATM ter sido incumbido de um verdadeiro serviço público, tendo concluído, a título preliminar, que o financiamento público dos serviços de assistência em escala podia não constituir uma compensação pelo SIEG.

(88) A Comissão analisou ainda o financiamento dos serviços de assistência em escala ao abrigo das Orientações relativas à aviação de 2005, tendo considerado, a título preliminar, que o financiamento das infraestruturas de assistência em escala não constituiria um custo elegível para efeitos da apreciação da compatibilidade do auxílio ao investimento ([53]) e concluído que o financiamento se afigurava, à primeira vista, incompatível com as Orientações relativas à aviação de 2005.

5.3. **Medida 3 – Financiamento do ATM ao abrigo da atribuição do SIEG de 2011 entre agosto de 2011 e outubro de 2014**

(89) A decisão de início do procedimento de 2015 suscitou dúvidas quanto à conformidade do SIEG de 2011 com o acórdão Altmark ([54]), visto que o gestor aeroportuário não foi escolhido na sequência de um procedimento de concurso e não existiam provas de que a compensação se baseasse nos custos de um operador aeroportuário médio bem gerido.

(90) Com base no que precede, a Comissão considerou que as quatro condições estabelecidas no acórdão Altmark não se encontravam cumulativamente preenchidas e concluiu, a título preliminar, que a existência de uma vantagem não podia ser excluída.

([49]) Decisão 2012/21/UE da Comissão, de 20 de dezembro de 2011, relativa à aplicação do artigo 106.°, n.° 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia aos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público concedidos a certas empresas encarregadas da gestão de serviços de interesse económico geral (JO L 7 de 11.1.2012, p. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2012/21(1)/oj).

([50]) Ver considerandos 111 a 113 e 121 da decisão definitiva de 2016.

([51]) As medidas foram declaradas compatíveis à luz dos pontos 113, 129, 137 e 172 das Orientações relativas à aviação de 2014.

([52]) Considerando 69 da decisão definitiva de 2016.

([53]) Pontos 53 iii) e 55 das Orientações relativas à aviação de 2005.

([54]) Acórdão de 24 de julho de 2003, Altmark Trans e Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

(91) Além disso, embora a Roménia tenha alegado que o financiamento público concedido ao ATM no período de 2011-2014 constituía uma compensação pela prestação de SIEG ao abrigo da Decisão SIEG de 2005, a Comissão levantou dúvidas sobre se a compensação tinha sido previamente definida de forma clara, transparente, objetiva e proporcional aos custos do SIEG. Pelos mesmos motivos, a Comissão levantou dúvidas de que a medida cumprisse os critérios estabelecidos no Enquadramento SIEG de 2012 e considerou, a título preliminar, que o auxílio não podia ser considerado compatível ao abrigo do Enquadramento SIEG de 2012 ([55]).

(92) A Comissão apreciou igualmente a compatibilidade da medida com as disposições em matéria de auxílios ao funcionamento das Orientações relativas à aviação de 2014 ([56]), tendo a medida sido aplicada antes da entrada em vigor destas últimas. Dada a proximidade entre o AICN e o ATM, a Comissão levantou dúvidas quanto à adequação dos auxílios ao funcionamento concedidos ao ATM para alcançar o objetivo de interesse comum. De igual modo, a Comissão levantou dúvidas sobre se os auxílios ao funcionamento em causa se tinham limitado ao mínimo necessário e considerou, a título preliminar, que a medida não cumpria as condições de compatibilidade estabelecidas nas Orientações relativas à aviação de 2014.

5.4. **Medida 4 – Financiamento do ATM ao abrigo da atribuição do SIEG de 2014 entre 30 de outubro de 2014 e 9 de maio de 2019**

(93) A Comissão observou que o número de passageiros do ATM ultrapassou os 200 000 nos anos que antecederam a entrada em vigor do SIEG de 2014 e, por conseguinte, nos termos do artigo 2.º, n.º 1, da Decisão SIEG de 2012, não estava abrangido pelo âmbito de aplicação desta última.

(94) A Comissão considerou que a sua posição sobre a compensação pelo SIEG de 2011 era igualmente aplicável, *mutatis mutandis*, à compensação pelo SIEG de 2014. Designadamente, com base nas informações então disponíveis, a Comissão levantou dúvidas sobre se o SIEG de 2014 definia de forma clara e transparente as OSP, os parâmetros de cálculo da compensação e as medidas destinadas a evitar eventuais compensações excessivas e se estava em conformidade com os pontos 17 e 18 do Enquadramento SIEG de 2012.

(95) A Comissão apreciou a compatibilidade da medida com as Orientações relativas à aviação de 2014, tendo considerado, nessa fase, que, relativamente aos auxílios quer ao investimento quer ao funcionamento, não estava assegurado o pleno cumprimento dos requisitos das Orientações.

5.5. **Medida 5 – Taxas aeroportuárias aplicadas às companhias aéreas a operar no ATM entre 21 de março de 2013 e 16 de fevereiro de 2019**

(96) No que respeita ao nível das taxas aeroportuárias introduzidas ao abrigo da medida 5, na decisão de início do procedimento de 2015, a Comissão considerou, a título preliminar, que o princípio do operador numa economia de mercado (a seguir designado por «POEM») não foi respeitado, o que resultou na concessão de uma vantagem económica.

(97) A Comissão chegou à conclusão preliminar de que a vantagem económica concedida com base na Decisão Regional de 2012 era seletiva, porquanto fora concedida apenas a empresas pertencentes a parte do setor dos transportes aéreos, designadamente às companhias aéreas que voavam a partir do ATM. Tal abordagem não tinha justificação nem na natureza nem na lógica geral do sistema de taxas aeroportuárias. A Comissão questionou o nível particularmente baixo da taxa de serviço a passageiros de 1 EUR por passageiro. Além disso, considerou, a título preliminar, que os descontos baseados no número de aterragens por mês pareciam favorecer as companhias aéreas com várias rotas ou frequências elevadas. A conclusão preliminar da Comissão apresentada na decisão de início do procedimento de 2015 teve por base uma fundamentação conforme com a jurisprudência assente nessa altura.

([55]) Considerando 218 da decisão de início do procedimento de 2015.
([56]) Ponto 137 das Orientações relativas à aviação de 2014.

6. OBSERVAÇÕES DA ROMÉNIA

6.1. Observações da Roménia sobre a decisão de início do procedimento de 2011 *(medida 1)*

(98) As observações da Roménia sobre a decisão de início do procedimento referiram-se principalmente às dúvidas suscitadas pela Comissão sobre o regime de auxílio estatal para o financiamento de infraestruturas para aeroportos com um tráfego anual inferior a 1 milhão de passageiros, cuja notificação foi retirada.

(99) No que diz respeito ao financiamento público concedido a aeroportos regionais da Roménia, em resposta à opinião da Comissão segundo a qual a aparente superabundância de aeroportos em determinadas regiões pode obstar ao desenvolvimento dos aeroportos em causa, a Roménia alegou que a situação dos aeroportos regionais (com pouco tráfego, o que não lhes permite atingir um nível de rendibilidade) se devia sobretudo ao estado de desenvolvimento das regiões onde esses aeroportos estavam localizados, e não à distância em relação aos aeroportos vizinhos.

(100) A Roménia esclareceu igualmente que os montantes foram concedidos no momento em que as atividades eram realizadas, com base em documentos comprovativos e dentro dos limites do orçamento aprovado.

6.2. Observações da Roménia sobre a decisão de início do procedimento de 2015

6.2.1. *Financiamento das infraestruturas de assistência em escala em 2011 (medida 2)*

(101) As autoridades romenas defendem que os custos das infraestruturas de assistência em escala são diretamente elegíveis para efeitos da compensação pelos SIEG. A Roménia afirma que, para prestar serviços de interesse económico geral, cada aeroporto tem de assegurar que dispõe de um nível mínimo de infraestruturas de assistência em escala para servir aeronaves isentas por lei de taxas aeroportuárias. Os aeroportos que não o façam não poderão exercer as suas atividades de forma segura.

(102) Durante o procedimento formal de investigação, as autoridades romenas esclareceram que as infraestruturas foram utilizadas nas atividades comerciais do aeroporto, mas que o objetivo dessa utilização não era aumentar as atividades económicas, mas sim manter as existentes a um nível satisfatório, em conformidade com os requisitos específicos da aviação.

6.2.2. *Atos de atribuição de SIEG (medidas 3 e 4)*

(103) As autoridades romenas alegam que tanto o SIEG de 2011 como o SIEG de 2014 cumprem integralmente as condições estabelecidas no acórdão Altmark e não são suscetíveis de conferir qualquer vantagem ao ATM. Segundo a Roménia, em ambos os casos, as OSP foram definidas *ex ante* de forma clara nos documentos de delegação de serviço público e foram previamente estabelecidos mecanismos de cálculo da compensação destinados a evitar compensações excessivas.

(104) No que diz respeito ao SIEG de 2011, a Roménia esclareceu que o ATM está obrigado a manter contas separadas para as receitas e despesas relacionadas com o SIEG e a justificar a compensação solicitada. Além disso, segundo as autoridades romenas, as atividades do ATM estão sujeitas a uma revisão periódica para verificar a base dos custos e o cumprimento das obrigações.

(105) No que se refere ao SIEG de 2014, a Roménia argumentou que o ato de atribuição exige a elaboração de um plano de atividades plurianual que leve a uma redução gradual da compensação.

(106) No que toca à proximidade entre o ATM e o AICN, a Roménia alegou que, embora a distância entre os dois aeroportos aparente ser relativamente curta (103 km), são necessárias duas horas para percorrer esta distância devido à antiguidade das rodovias e ao aumento do nível de tráfego. O transporte ferroviário está insuficientemente desenvolvido, não existindo ligação de alta velocidade.

6.2.3. *Nível das taxas aeroportuárias (medida 5)*

(107) De acordo com as autoridades romenas, o nível das taxas aeroportuárias foi determinado na sequência de uma análise de rendibilidade *ex ante* que teve em conta muitos cenários contrafactuais, como teria feito um investidor privado prudente.

(108) As autoridades romenas esclareceram que o nível das taxas aeroportuárias foi aplicado de forma não discriminatória a todas as companhias aéreas e publicado na publicação de informação aeronáutica romena, e teve em conta o ato de atribuição do SIEG de 2011.

6.2.4. *Financiamento ao abrigo da Decisão Regional n.º 47/2013 da Assembleia Distrital de Mureș*

(109) A decisão de início do procedimento de 2015 convidou as autoridades romenas a esclarecer o financiamento concedido ao abrigo da Decisão Regional n.º 47/2013 da Assembleia Distrital de Mureș e, em especial, se o mesmo incluía o estacionamento automóvel ou qualquer outra infraestrutura do ATM.

(110) As autoridades romenas esclareceram que a atividade de estacionamento do aeroporto não está incluída nas atividades aeronáuticas atribuídas ao gestor aeroportuário, pelo que a Assembleia Distrital de Mureș nunca atribuiu fundos públicos para financiar a atividade de estacionamento, investimentos ou a cobertura de custos de funcionamento.

6.3. **Observações das partes interessadas**

6.3.1. *Observações das partes interessadas sobre a decisão de início de procedimento de 2011*

6.3.1.1. Carpatair

(111) A Carpatair alega que, geralmente, os auxílios ao funcionamento são considerados ilegais e contrários ao interesse da UE, devendo ser concedidos apenas em circunstâncias excecionais. A concessão de auxílios ao funcionamento a favor de aeroportos seria, na opinião da Carpatair, perturbadora para a indústria, pelas seguintes razões ([57]):

(1) criaria uma concorrência desleal entre os aeroportos da UE e permitiria que um aeroporto que beneficiasse de auxílios estatais atraísse transportadoras aéreas através da oferta de descontos sobre as taxas aeroportuárias. Os aeroportos que não beneficiam de auxílios seriam incapazes de competir por transportadoras aéreas de forma eficaz;

(2) a medida incitaria os aeroportos que recebem auxílios ao funcionamento a concederem descontos elevados relativamente nas taxas aeroportuárias, descontos esses que não seriam concedidos se os aeroportos agissem em condições de mercado.

(112) A Carpatair salienta que os auxílios ao funcionamento têm um efeito negativo nos mercados de serviços aeroportuários e do transporte aéreo, uma vez que conduzem a uma concorrência desleal entre os aeroportos e, em última análise, a uma concorrência desleal entre as companhias aéreas que operam a partir desses aeroportos. Como tal, os auxílios ao funcionamento criam uma situação de concorrência desleal entre os aeroportos da Roménia e também afetam negativamente os aeroportos de países vizinhos, como a Hungria ([58]).

6.3.1.2. Associação Romena de Aeroportos

(113) A Associação Romena de Aeroportos (ARA) é uma associação patronal, uma pessoa coletiva sem fins lucrativos que representa os aeroportos civis da Roménia.

(114) As observações da ARA sobre a decisão de início do procedimento referiram-se às dúvidas suscitadas pela Comissão sobre o regime de auxílio estatal para o financiamento de infraestruturas para aeroportos com um tráfego anual inferior a 1 milhão de passageiros, cuja notificação foi retirada.

([57]) Considerando 57 da decisão de início do procedimento de 2011.
([58]) Considerando 58 da decisão de início do procedimento de 2011.

6.3.2. *Observações das partes interessadas sobre a decisão de início de procedimento de 2015*

6.3.2.1. Aeroporto de Cluj-Napoca

6.3.2.1.1. Nível das taxas aeroportuárias

(115) O AICN declarou que uma taxa aeroportuária de 1 EUR por passageiro era demasiado baixa para cobrir os custos de funcionamento do ATM. Além disso, o valor de 0,325 EUR por passageiro embarcado, que cobre a segurança, não foi aplicado pelo gestor aeroportuário, que cobrou assim apenas 0,675 EUR por passageiro embarcado. Estas taxas reduzidas impedem o aeroporto de Cluj de negociar de forma eficaz com as companhias aéreas, distorcendo assim a concorrência.

6.3.2.1.2. Atos de atribuição de SIEG

(116) O AICN alegou que o auxílio estatal concedido ao ATM para compensar o SIEG cobria, efetivamente, os custos da prestação dos serviços às companhias aéreas. Segundo o AICN, a compensação excessiva do SIEG no ATM foi possível através de transferências orçamentais da Assembleia Distrital de Mureș, sem separação entre as receitas e despesas do SIEG e as relativas às atividades comerciais.

6.3.2.1.3. Financiamento ao abrigo da Decisão Regional n.º 47/2013 da Assembleia Distrital de Mureș

(117) O AICN alegou que a existência de um eventual auxílio estatal concedido ilegalmente ao abrigo da Decisão Regional n.º 47/2013 é demonstrada pelo facto de a decisão ter sido anulada pelos tribunais nacionais.

6.3.2.1.4. Wizz Air

(118) A Wizz Air alega que as taxas aeroportuárias não são seletivas, uma vez que eram oferecidas aos utilizadores atuais ou potenciais do ATM.

7. OBSERVAÇÕES DA ROMÉNIA EM RELAÇÃO ÀS OBSERVAÇÕES DAS PARTES INTERESSADAS

7.1. Observações da Roménia em relação às observações das partes interessadas sobre a decisão de início do procedimento de 2011 (medida 1)

(119) A Roménia alega que a maior parte dos seus aeroportos regionais registou um tráfego anual inferior a 50 000 passageiros e que nenhum destes aeroportos excederia 300 000 passageiros até 2015. Nesta base, a Roménia considera que o apoio público a favor desses aeroportos não é suscetível de afetar a concorrência nem de distorcer as trocas comerciais entre os Estados-Membros ([59]).

7.2. Observações da Roménia em relação às observações das partes interessadas sobre a decisão de início do procedimento de 2015

7.2.1. *Nível das taxas aeroportuárias (medida 5)*

(120) As autoridades romenas alegaram que as taxas aeroportuárias ao abrigo da Decisão Regional n.º 83/2012 foram fixadas em conformidade com a legislação nacional aplicável em vigor na altura.

(121) As autoridades romenas declararam também que os descontos aplicados não foram especificamente criados pela Assembleia Distrital de Mureș e pelo ATM em benefício da Wizz Air e que, com base nos princípios da não discriminação e da igualdade de oportunidades, se aplicavam a todas as companhias aéreas no aeroporto.

([59]) Considerando 66 da decisão definitiva de 2016.

(122) Os descontos faziam parte de uma estratégia de redução dos riscos e de dependência de um número limitado de pequenas companhias aéreas, bem como de uma política de crescimento sustentável das receitas aeroportuárias, incluindo os lucros das atividades aeroportuárias, associada a um aumento do tráfego de passageiros.

(123) A Roménia argumentou ainda que o ATM não aplicava taxas aeroportuárias muito reduzidas.

7.2.2. *Atos de atribuição de SIEG (medidas 3 e 4)*

(124) A Roménia reiterou que a situação financeira dos aeroportos regionais (com pouco tráfego, o que não lhes permite atingir um nível de rendibilidade) se devia sobretudo ao estado de baixo desenvolvimento económico das regiões onde esses aeroportos estavam localizados, e não à distância em relação aos aeroportos vizinhos.

(125) Além disso, as autoridades romenas contestam a alegação de compensação excessiva apresentada pelo AICN e confirmaram que, a partir de 2011, na sequência da atribuição do SIEG de 2011, as demonstrações financeiras do ATM foram concluídas em conformidade com o princípio da separação entre as despesas e receitas do SIEG e as das restantes atividades comerciais.

8. APRECIAÇÃO DA MEDIDA 1 – FINANCIAMENTO DO ATM NO PERÍODO DE 2007-2009

8.1. Existência de um auxílio

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

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

a) O beneficiário é uma empresa;

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

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

d) A vantagem é seletiva; e

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

8.1.1. *Atividade económica e conceito de empresa*

(128) A Comissão deve começar por determinar se a medida 1 se aplica a empresas na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE. O conceito de empresa abrange qualquer entidade que exerça uma atividade económica, independentemente do seu estatuto jurídico e modo de financiamento ([60]). Constitui uma atividade económica qualquer atividade que consista na oferta de bens ou serviços num determinado mercado ([61]).

([60]) Acórdão de 18 de junho de 1998, Comissão/Itália, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303; acórdão de 23 de abril de 1991, Höfner e Elser/Macrotron, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161.

([61]) Acórdão de 16 de junho de 1987, Comissão/Itália, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283; acórdão de 18 de junho de 1998, Comissão/Itália, 35/96, ECLI:EU:C:1998:303.

(129) Decorre da jurisprudência constante que a exploração e a construção de infraestruturas aeroportuárias devem ser consideradas atividades económicas abrangidas pelo âmbito de aplicação do controlo dos auxílios estatais ([62]). Sempre que um operador aeroportuário exerça atividades económicas de prestação de serviços aeroportuários remunerados, independentemente do seu estatuto jurídico ou do modo de financiamento, constitui uma empresa na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

(130) Embora se deva considerar que os gestores aeroportuários constituem empresas na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, cumpre recordar que nem todas as atividades de um gestor aeroportuário são necessariamente de natureza económica ([63]).

(131) O Tribunal de Justiça salienta que as atividades que, regra geral, são da responsabilidade do Estado no exercício das suas prerrogativas de poder público, não são de natureza económica e não se inserem no âmbito de aplicação das regras em matéria de auxílios estatais ([64]).

(132) Assim, o financiamento de atividades que se inserem no âmbito de missões de serviço público ou de infraestruturas diretamente relacionadas com essas atividades não constitui, em geral, um auxílio estatal ([65]). Num aeroporto, atividades como o controlo do tráfego aéreo, o policiamento, o controlo aduaneiro, o combate a incêndios, as atividades necessárias para a proteção da aviação civil contra atos de interferência ilegal e os investimentos relativos às infraestruturas e equipamentos necessários para a realização dessas atividades não são considerados, em geral, de natureza económica ([66]).

(133) Todavia, o financiamento público de atividades não económicas não deve conduzir a uma discriminação injustificada entre companhias aéreas e gestores aeroportuários. De facto, a jurisprudência assente determina que existe uma vantagem sempre que as autoridades públicas libertam as empresas dos custos inerentes às suas atividades económicas ([67]). Assim, se num determinado sistema jurídico é normal que as companhias aéreas ou os gestores aeroportuários suportem os custos de determinados serviços, enquanto outras companhias aéreas ou gestores aeroportuários que prestam serviços idênticos em nome das mesmas autoridades públicas não têm de suportar os respetivos custos, estes últimos podem beneficiar de uma vantagem, mesmo que esses serviços sejam considerados, em si mesmos, não económicos ([68]).

(134) Conforme explicado no considerando 41, o gestor aeroportuário dedicou-se e dedica-se à construção, manutenção e exploração de infraestruturas aeroportuárias. Presta serviços aeroportuários e cobra aos utilizadores — companhias aéreas comerciais e utilizadores não comerciais da aviação geral — pela utilização da infraestrutura do aeroporto, explorando assim comercialmente a infraestrutura. O gestor aeroportuário desenvolvia, portanto, uma atividade económica no período objeto de apreciação e, por conseguinte, constitui uma empresa na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

(135) Nem a Roménia nem o gestor aeroportuário alegaram que partes do financiamento relativo ao período de 2007-2009 foram especificamente afetadas, a título de compensação, aos custos decorrentes de missões de serviço público do gestor aeroportuário no ATM. De facto, o mecanismo de compensação criado para o financiamento do gestor aeroportuário entre 2007 e 2009 foi concebido para cobrir a diferença entre as receitas e as perdas do gestor aeroportuário, sem distinguir entre os custos decorrentes de missões de serviço público e outros tipos de custos.

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

([63]) Ponto 34 das Orientações relativas à aviação de 2014. Acórdão de 19 de janeiro de 1994, C-364/92, SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol, ECLI:EU:C:1994:7.

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

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

([66]) Ver ponto 35 das Orientações relativas à aviação de 2014. Também o acórdão de 19 de janeiro de 1994, processo C-364/92, SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol, ECLI:EU:C:1994:7, n.º 30, e o acórdão de 26 de março de 2009, processo C-113/07 P, Selex Sistemi Integrati/Comissão, ECLI:EU:C:2009:191, n.º 71.

([67]) Ver o acórdão de 3 de março de 2005, processo C-172/03, Heiser, EU:C:2005:130, n.º 36, e a jurisprudência citada.

([68]) Ponto 37 das Orientações relativas à aviação de 2014.

(136) Por conseguinte, a Comissão conclui que a medida 1 não constitui uma compensação pelos custos decorrentes de missões de serviço público, pelo que se aplica a uma empresa.

8.1.2. *Recursos estatais e imputabilidade ao Estado*

(137) Para que uma medida seja considerada um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, tem de ser financiada por recursos estatais e imputável ao Estado, ou seja, conferida pelo próprio Estado ou por qualquer organismo intermediário agindo no âmbito de poderes que lhe tenham sido atribuídos ([69]). Para efeitos da aplicação do artigo 107.º do TFUE, os recursos das autoridades locais são considerados recursos do Estado ([70]).

(138) O financiamento público no período de 2007-2009 foi concedido diretamente pela Assembleia Distrital de Mureș com base na Decisão do Governo de 1997, ou seja, por uma autoridade local através dos seus recursos próprios.

(139) Por conseguinte, a Comissão considera que o financiamento público no período de 2007-2009 foi concedido através de recursos estatais e era imputável ao Estado.

8.1.3. *Seletividade*

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

(141) No caso em apreço, o apoio financeiro com base na Decisão de 1997 é seletivo, visto que o auxílio foi concedido apenas a determinadas empresas, mais especificamente ao gestor aeroportuário do ATM. Trata-se de uma medida individual. A medida 1 é, portanto, seletiva na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

8.1.4. *Vantagem económica*

(142) O financiamento público concedido ao gestor aeroportuário destinou-se a compensar as perdas sofridas no exercício das suas atividades normais. Nada nos elementos de prova factuais disponibilizados à Comissão nem nas observações recebidas da Roménia ou de terceiros sugere que a autoridade que concede o auxílio poderia ter esperado qualquer retorno financeiro em resultado dessas medidas de financiamento quando decidiu concedê-lo. Por conseguinte, o financiamento público em causa não está em conformidade com o POEM.

(143) A Roménia alegou também que o financiamento público contestado representava uma compensação pela prestação de um SIEG. Para determinar se a medida sob avaliação constitui ou não uma vantagem económica na aceção do artigo 107.º, n.º 1 do TFUE, no caso de empresas encarregadas de prestar um SIEG, a Comissão tem de verificar se estão cumpridas as quatro condições cumulativas estipuladas pelo Tribunal de Justiça no seu acórdão Altmark. Tais condições podem ser resumidas do seguinte modo:

a) Em primeiro lugar, o beneficiário deve ser efetivamente incumbido do cumprimento de OSP e estas obrigações devem estar claramente definidas («Altmark 1»);

b) Em segundo lugar, os parâmetros com base nos quais será calculada a compensação devem ser previamente estabelecidos de forma objetiva e transparente («Altmark 2»);

([69]) Acórdão Stardust Marine, citado, n.ºs 53 a 56. Acórdão do Tribunal Geral de 12 de maio de 2011, processos apensos Région Nord-Pas-de-Calais, T-267/08, ECLI:EU:T:2011:209 e Communauté d'agglomération du Douaisis/Comissão Europeia, T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, n.º 108. Acórdão do Tribunal de Justiça de 24 de janeiro de 1978, Van Tiggele, 82/77, ECLI:EU:C:1978:10, n.ºs 25 e 26; acórdão de 12 de dezembro de 1996, Air France/Comissão («Air France»), T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, n.º 63.

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

c) Em terceiro lugar, a compensação não deve ultrapassar o que é necessário para cobrir, total ou parcialmente, os custos ocasionados pelo cumprimento das OSP, tendo em conta o respetivo destinatário, assim como um lucro razoável pelo cumprimento dessas obrigações («Altmark 3»);

d) Em quarto lugar, quando a empresa encarregada do cumprimento de OSP, num caso concreto, não for escolhida através de um processo de concurso público que permita selecionar o candidato capaz de fornecer esse serviço ao menor custo para a coletividade, o nível da compensação necessária deve ser determinado com base numa análise dos custos que uma empresa média, bem gerida e adequadamente equipada com os meios necessários teria suportado para cumprir estas obrigações, tendo em conta as receitas obtidas, assim como um lucro razoável relativo ao cumprimento das obrigações («Altmark 4»).

8.1.4.1. Critério Altmark 4

(144) O quarto critério Altmark prevê que a compensação deve ser limitada ao mínimo necessário para que não possa ser considerada como auxílio. Considera-se satisfeito este critério se o beneficiário da compensação tiver sido escolhido na sequência de um procedimento de concurso que permita selecionar a proposta capaz de prestar o SIEG necessário à comunidade ao menor custo ou, na sua falta, se a compensação tiver sido calculada tendo por referência os custos de uma empresa eficiente.

(145) Neste caso, o beneficiário não foi escolhido na sequência de um procedimento de concurso. Também não existem comprovativos de que o nível da compensação tenha sido determinado com base numa análise dos custos que uma empresa média, bem gerida e adequadamente equipada com os meios exigidos para a satisfação das exigências de serviço público requeridas, teria suportado para cumprir essas obrigações, tendo em conta as receitas obtidas e um lucro razoável pela execução dessas obrigações. A Comissão considera, portanto, que não se pode considerar que o financiamento público em causa foi determinado em conformidade com o critério Altmark 4.

(146) Consequentemente, a medida objeto de investigação não cumpre o critério Altmark 4.

8.1.4.2. Conclusão

(147) Não tendo sido cumprido o critério Altmark 4, a Comissão considera que, no caso em apreço, as quatro condições estabelecidas no mesmo acórdão não estavam cumulativamente preenchidas, sem ter de examinar em pormenor as outras condições previstas no acórdão Altmark. Não havendo igualmente conformidade com o POEM, a medida 1 em apreciação conferiu uma vantagem económica ao gestor aeroportuário.

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

(148) Considera-se que uma medida concedida pelo Estado falseia ou ameaça falsear a concorrência quando é suscetível de melhorar a posição concorrencial do beneficiário em relação a outras empresas com as quais concorre. Em geral, tal ocorre se for concedida uma vantagem financeira a uma empresa num setor liberalizado em que existe, ou possa existir, concorrência.

(149) Quando os auxílios concedidos por um Estado-Membro reforçam a posição de uma empresa relativamente a outras empresas concorrentes no comércio intra-UE, deve considerar-se que estas últimas são afetadas por esses auxílios ([71]).

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

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

(151) A concorrência entre aeroportos pode ser apreciada mediante os critérios de escolha das companhias aéreas, nomeadamente a comparação de elementos como a natureza dos serviços aeroportuários prestados e da clientela abrangida, a população ou a atividade económica, o congestionamento, a existência de acesso de superfície e o nível das taxas relativas à utilização da infraestrutura e dos serviços aeroportuários ([72]). Não é possível excluir os aeroportos de pequenas dimensões do âmbito de aplicação do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE ([73]).

(152) Uma vez que apoia um aeroporto regional, o ATM, a medida 1 deve ser considerada suscetível de falsear a concorrência e afetar as trocas comerciais entre os Estados-Membros.

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

(153) Com base no que precede, a Comissão conclui que a medida 1 constitui um auxílio estatal ao gestor aeroportuário na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

8.2. **Legalidade do auxílio**

(154) A medida 1 foi aplicada antes da aprovação formal da Comissão. Por conseguinte, constitui um auxílio ilegal, a menos que, na altura, preenchesse as condições relevantes de um ato da União que preveja uma isenção por categoria da obrigação de notificação prevista no artigo 108.º do TFUE para determinadas categorias de auxílios.

(155) Neste caso, a Roménia alegou que o financiamento público concedido a vários aeroportos, incluindo o ATM, no período de 2007-2009 representava uma compensação pela prestação de SIEG e cumpria as condições previstas na Decisão SIEG de 2005. A Roménia alegou que a Decisão do Governo de 1997 estabelecia, de modo claro e transparente, as OSP, os parâmetros para o cálculo da compensação e as medidas destinadas a evitar eventuais compensações excessivas.

(156) Porém, conforme referido no considerando 84, a Comissão considerou que a Decisão do Governo de 1997 não impunha OSP claras a nenhum dos gestores aeroportuários.

(157) Deste modo, conforme referido na decisão definitiva de 2016, a Comissão concluiu que a Roménia não tinha demonstrado que o financiamento público baseado na Decisão do Governo de 1997 incumbira os gestores aeroportuários de OSP claramente definidas.

(158) Por conseguinte, o auxílio não estava em conformidade com a Decisão SIEG de 2005, tendo, portanto, sido concedido em violação do artigo 108.º, n.º 3, do TFUE ([74]). A mesma conclusão se aplica à medida 1 que é objeto da presente decisão, ou seja, o auxílio estatal concedido com base na Decisão do Governo de 1997 a favor do ATM, que também não estava em conformidade com o SIEG de 2005, tendo, portanto, sido concedido em violação do artigo 108.º, n.º 3, do TFUE.

8.3. **Compatibilidade com o mercado interno**

(159) Pelo mesmo motivo mencionado no considerando 157, ou seja, a ausência de OSP claramente definidas, a medida 1 não pode ser considerada compatível nos termos da Decisão SIEG de 2012 nem com o Enquadramento SIEG de 2012.

(160) Por conseguinte, a Comissão tem de verificar se a medida é compatível com o Regulamento Geral de Isenção por Categoria (a seguir designado por «RGIC») ([75]), o qual inclui disposições em matéria de auxílios ao funcionamento destinados a aeroportos regionais em determinadas condições.

([72]) Ponto 43 das Orientações relativas à aviação de 2014.
([73]) Ponto 45 das Orientações relativas à aviação de 2014.
([74]) Considerandos 111 a 113 e 121 da decisão definitiva de 2016.
([75]) Regulamento (UE) n.º 651/2014 da Comissão, de 17 de junho de 2014, que declara certas categorias de auxílio compatíveis com o mercado interno, em aplicação dos artigos 107.º e 108.º do Tratado (JO L 187 de 26.6.2014, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/oj).

8.3.1. *Aplicação do RGIC*

(161) As disposições transitórias do RGIC especificam que este é aplicável aos auxílios individuais concedidos antes da sua entrada em vigor, se estes satisfizerem todas as condições previstas no mesmo regulamento, com exceção do artigo 9.º ([76]).

(162) Nos termos do artigo 1.º, n.º 1, alínea m), do RGIC, este regulamento é aplicável aos auxílios a favor de aeroportos regionais. Os auxílios ao funcionamento a favor de um aeroporto são compatíveis com o mercado interno, na aceção do artigo 107.º, n.ºs 2 e 3, do Tratado, desde que preencham as condições estabelecidas no artigo 56.º-A, n.ºs 3, 4, 10 e 15 a 18, e no capítulo I do RGIC ([77]).

(163) A medida em apreciação diz respeito ao financiamento público concedido ao ATM, durante o período de 2007-2009, para cobrir as suas perdas de exploração, pelo que se insere no âmbito de aplicação do RGIC.

(164) Por conseguinte, a Comissão conclui que o RGIC é aplicável à medida 1 como base de compatibilidade, devido às disposições transitórias. Compatibilidade da medida com as disposições pertinentes do RGIC

8.3.1.1. Compatibilidade com o capítulo I do RGIC

(165) *Requisito de transparência*. O RGIC aplica-se apenas a auxílios relativamente aos quais é possível calcular com precisão, *ex ante*, o equivalente-subvenção bruto do auxílio, sem qualquer necessidade de proceder a uma avaliação de risco ([78]). Esta condição está preenchida, uma vez que, conforme explicado nos considerandos 50 a 53, o financiamento público é concedido sob a forma de subvenções anuais, com um limite máximo fixado no montante necessário para explorar o aeroporto sem obter lucro. Este limite é fixado anualmente ex ante, com base nos orçamentos de receitas e despesas apresentados pelo gestor aeroportuário e aprovados por decisões da Assembleia Distrital de Mureș.

(166) *Efeito de incentivo*. ([79]) No período de 2007-2009, o ATM funcionou sob a autoridade da Assembleia Distrital de Mureș. Nos termos das deliberações da Assembleia Distrital de Mureș referidas nos considerandos 51 a 53, foram solicitados à autoridade pública de supervisão fundos públicos para cobrir o défice financeiro do ATM, de acordo com os orçamentos anuais de receitas e despesas.

(167) *Cálculo da intensidade do auxílio e dos custos elegíveis*. ([80]) As autoridades romenas confirmaram que o financiamento público referido nos considerandos 46 e 47 foi concedido com base em documentos comprovativos extraídos dos registos contabilísticos públicos, geridos separadamente no que respeita aos custos relacionados com a atividade aeroportuária. O imposto sobre o valor acrescentado não foi tido em conta no cálculo dos custos de funcionamento.

(168) *Cumulação* ([81]). As autoridades romenas confirmaram que, no período de 2007-2009, o ATM não beneficiou de qualquer outro tipo de auxílio.

(169) *Publicação e informação* ([82]). O artigo 58.º, n.º 1, do RGIC prevê que os auxílios concedidos antes da entrada em vigor do mesmo regulamento não têm de cumprir os requisitos de publicação estabelecidos no artigo 9.º para serem considerados compatíveis.

([76]) Artigo 58.º, n.º 1, do RGIC.
([77]) Artigo 3.º em conjugação com o artigo56.º-A, n.º 2, do RGIC.
([78]) Artigo 5.º, n.º 1, do RGIC.
([79]) Artigo 6.º do RGIC.
([80]) Artigo 7.º do RGIC.
([81]) Artigo 8.º do RGIC.
([82]) Artigo 9.º do RGIC.

8.3.1.2. Compatibilidade com as condições estabelecidas no artigo 56.º-A do RGIC

(170) *O aeroporto deve estar aberto a todos os utilizadores potenciais* ([83]). O ATM esteve aberto a todos os potenciais utilizadores, ou seja, a todas as companhias aéreas, indicadas nos considerandos 30 a 36, que solicitaram a utilização das infraestruturas aeroportuárias, aceitando as taxas aeroportuárias publicadas na AIP e aplicadas de forma uniforme, transparente e não discriminatória.

(171) As autoridades romenas confirmaram que todas as companhias aéreas com a intenção de operar a partir do aeroporto no respeito pelo quadro regulamentar acima descrito puderam fazê-lo. Consequentemente, várias companhias aéreas operaram no aeroporto no período de 2007-2009: a TAROM, a Carpatair, a Malev, a Wizz Air e a Cimberair.

(172) *Não devem ser concedidos auxílios para a relocalização de aeroportos existentes nem para a criação de novos aeroportos de passageiros* ([84]). Durante o período de referência, o ATM não foi relocalizado nem transformado de um aeródromo num aeroporto de passageiros. As infraestruturas aeroportuárias existem e são exploradas no mesmo local desde 1967.

(173) O auxílio não deve ser concedido aos aeroportos com um volume de tráfego anual médio de mercadorias superior a 200 000 toneladas nos dois exercícios financeiros que antecedem o ano de concessão do auxílio. O auxílio não deve levar a que o volume de tráfego anual médio de mercadorias do aeroporto aumente para um valor superior a 200 000 toneladas nos dois exercícios financeiros a seguir à concessão do auxílio ([85]). Nos dois anos anteriores ao período de 2007-2009 e nos dois anos seguintes, 2010 e 2011, não foram operados voos de carga no ATM e o tráfego de mercadorias não foi superior a 200 000 toneladas (considerando 37). Por conseguinte, esta condição está preenchida.

(174) Não devem ser concedidos auxílios ao funcionamento a favor de aeroportos com um volume de tráfego anual médio superior a 200 000 passageiros nos dois exercícios financeiros que antecedem o ano de concessão do auxílio ([86]). O número de passageiros do ATM em 2005, 2006, 2007 e 2008 não excedeu o limiar (ver quadro 1), pelo que esta condição está preenchida.

(175) O montante de auxílio ao funcionamento não deve exceder o que é necessário para cobrir as perdas operacionais e um lucro razoável no período relevante. O auxílio deve ser concedido quer através de pagamentos periódicos fixados *ex ante*, que não podem aumentar durante o período de vigência do auxílio, quer sob a forma de montantes definidos *ex post* com base nas perdas operacionais observadas ([87]). O financiamento público do ATM ao abrigo da medida 1 no período de 2007-2009 é apresentado no quadro 5. Ao longo de todo o período de 2007-2009, houve um défice de financiamento não coberto por fundos públicos. Assim, o auxílio não excedeu o montante necessário para cobrir as perdas de exploração e obter um lucro razoável. As autoridades romenas confirmaram que os montantes foram concedidos em prestações mensais a partir do orçamento anual elaborado ex ante e regularizado ex post com base na execução, conforme indicado nas contas anuais, para cobrir as perdas de exploração sem registar lucros.

(176) Não devem ser pagos os auxílios ao funcionamento relativamente a anos civis em que o volume de tráfego anual do aeroporto seja superior a 200 000 passageiros ([88]). O número de passageiros do ATM ascendeu a 156 929 em 2007, 69 945 em 2008 e 84 062 em 2009 (ver quadro 1). Por conseguinte, esta condição está preenchida.

(177) A concessão do auxílio ao funcionamento não pode ser condicionada à celebração de acordos com determinadas companhias aéreas no que se refere às taxas aeroportuárias, pagamentos de marketing ou outros aspetos financeiros das operações da companhia aérea no aeroporto em causa ([89]). As autoridades romenas confirmaram que a concessão do auxílio não estava condicionada à celebração de acordos especiais com determinadas companhias aéreas e que as taxas aeroportuárias eram as mesmas para todas as companhias aéreas. Por conseguinte, esta condição está preenchida.

([83]) Artigo 56.º-A, n.º 3, do RGIC.
([84]) Artigo 56.º-A, n.º 4, do RGIC.
([85]) Artigo 56.º-A, n.º 10, do RGIC.
([86]) Artigo 56.º-A, n.º 15, do RGIC.
([87]) Artigo 56.º-A, n.º 16, do RGIC.
([88]) Artigo 56.º-A, n.º 17, do RGIC.
([89]) Artigo 56.º-A, n.º 18, do RGIC.

8.3.1.3. Conclusão sobre a compatibilidade com as condições do RGIC

(178) A medida 1 cumpre as condições do RGIC, sendo, portanto, compatível com o mercado interno.

8.3.2. *Conclusão sobre a compatibilidade da medida 1*

(179) Pelos motivos expostos nos considerandos 165 a 177 *supra*, a Comissão considera que o auxílio ao funcionamento concedido ao ATM no período de 2007-2009 é compatível com o mercado interno com base no artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE.

9. APRECIAÇÃO DA MEDIDA 2 – FINANCIAMENTO DAS INFRAESTRUTURAS DE ASSISTÊNCIA EM ESCALA EM 2011

9.1. Existência de um auxílio

(180) Os princípios relativos à existência de um auxílio mencionados nos considerandos 126 a 133, 137, 140, 143 e 148 aplicam-se também à medida 2.

9.1.1. *Atividade económica e conceito de empresa*

(181) A Comissão deve começar por determinar se a medida 2 se aplica a empresas na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

(182) Conforme referido no considerando 41, o gestor aeroportuário dedicava-se à construção, manutenção e exploração de infraestruturas aeroportuárias e à prestação de serviços aeroportuários, e cobra taxas aos utilizadores — companhias aéreas comerciais e utilizadores não comerciais da aviação geral — pela utilização das infraestruturas aeroportuárias, efetuando assim a exploração comercial das mesmas. Deste modo, o gestor aeroportuário exercia uma atividade económica aquando da realização do investimento, pelo que constituía uma empresa, na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, no momento da concessão do auxílio.

(183) Além disso, durante o procedimento formal de investigação referido no considerando 102, a Roménia confirmou que o equipamento financiado pela medida 2 foi utilizado na atividade geral do aeroporto. Por conseguinte, a Comissão conclui que a medida 2 não constitui uma compensação pelos custos decorrentes de missões de serviço público, pelo que se aplica a uma empresa.

9.1.2. *Recursos estatais e imputabilidade ao Estado*

(184) As autoridades romenas confirmaram que todos os investimentos indicados no quadro 3 foram pagos pelo orçamento da Assembleia Distrital de Mureș. Mais exatamente, foram financiados, mediante a Decisão Regional n.º 15, de 10 de fevereiro de 2011, o autocarro da plataforma de estacionamento, mediante a Decisão Regional n.º 94, de 28 de julho de 2011, o carro para bagagem e o gerador, e mediante a Decisão Regional n.º 84, de 22 de junho de 2011, as escadas e o degelador.

(185) Por conseguinte, a Comissão considera que o financiamento das infraestruturas de assistência em escala em 2011 foi concedido através de recursos estatais e era imputável ao Estado.

9.1.3. *Seletividade*

(186) O apoio financeiro com base nas decisões regionais enumeradas no considerando 184 é seletivo, visto que o auxílio será concedido apenas a uma única empresa, mais especificamente ao gestor aeroportuário do ATM. Trata-se de uma medida individual. A medida 2 é, portanto, seletiva na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

9.1.4. *Vantagem económica*

(187) As autoridades romenas declararam, durante o procedimento formal de investigação, que, mesmo funcionando o aeroporto num mercado livre, o baixo nível de atividade tornaria impossível ao ATM prestar serviços de assistência em escala de forma rentável. Assim, no momento do financiamento, as autoridades romenas consideraram que o investimento era um custo irrecuperável, não esperando qualquer retorno financeiro. Por conseguinte, o financiamento público em causa não está em conformidade com o POEM.

(188) A Roménia alegou também que o financiamento público representava uma compensação pela prestação de um SIEG. No caso de uma empresa encarregada de prestar um SIEG, para determinar se a medida em apreciação constitui ou não uma vantagem na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, conforme explicado no considerando 143 *supra*, a Comissão deve examinar de forma cumulativa se estão preenchidas as quatro condições estabelecidas no acórdão Altmark.

(189) Como se explicou no considerando 144, considera-se satisfeito o critério Altmark 4 se o beneficiário da compensação tiver sido escolhido na sequência de um procedimento de concurso que permita selecionar a proposta capaz de prestar o SIEG necessário à comunidade ao menor custo ou, na sua falta, se a compensação tiver sido calculada tendo por referência os custos de uma empresa eficiente.

(190) No caso em apreço, o beneficiário não foi selecionado através de um procedimento de concurso. Além disso, as autoridades romenas não apresentaram quaisquer provas de que o nível de compensação foi determinado com base numa análise dos custos que uma empresa média, bem gerida e adequadamente equipada teria suportado para cumprir as OSP necessárias. Por conseguinte, a Comissão conclui que o financiamento público em causa não cumpre o critério Altmark 4.

(191) Consequentemente, a medida 2 não cumpre o critério Altmark 4, pelo que, no caso em apreço, as condições estabelecidas no acórdão Altmark não se encontram cumulativamente preenchidas, sem ter de examinar em pormenor as outras condições previstas no acórdão Altmark. Conforme explicado no considerando 187, a medida 2 não está em conformidade com o POEM, pelo que conferiu uma vantagem económica ao gestor aeroportuário.

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

(192) Os considerandos 148 a 152 são aplicáveis à medida 2. Uma vez que apoia um aeroporto regional, o ATM, a medida 2 deve ser considerada suscetível de falsear a concorrência e afetar as trocas comerciais entre os Estados-Membros.

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

(193) Com base no que precede, a Comissão conclui que a medida 2 constitui um auxílio estatal ao gestor aeroportuário na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

9.2. **Legalidade do auxílio**

(194) A medida 2 foi aplicada antes da aprovação formal da Comissão. Por conseguinte, constitui um auxílio ilegal, a menos que, na altura, preenchesse as condições relevantes de um ato da União que preveja uma isenção por categoria da obrigação de notificação prevista no artigo 108.º do TFUE para determinadas categorias de auxílios.

(195) Neste caso, a Roménia alegou que o investimento foi efetuado em conformidade com a Decisão do Governo de 1997 e estava ligado à compensação pela prestação de SIEG. Conforme referido nos considerandos 156 e 157(157), a Roménia não demonstrou que o financiamento público baseado na Decisão do Governo de 1997 incumbiu os gestores aeroportuários de OSP claramente definidas, pelo que o auxílio não estava em conformidade com a Decisão SIEG de 2005, tendo, portanto, sido concedido em violação do artigo 108.º, n.º 3, do TFUE.

9.3. **Compatibilidade com o mercado interno**

(196) Pelos motivos expostos nos considerandos 157 e 159, a medida 2 não pode ser considerada compatível nos termos da Decisão SIEG de 2012 nem com o Enquadramento SIEG de 2012.

(197) Por conseguinte, a Comissão tem de apreciar se a medida é compatível com o RGIC, o qual inclui disposições em matéria de auxílios ao investimento destinados a aeroportos regionais em determinadas condições.

9.3.1. *Aplicação do RGIC*

(198) As disposições transitórias do RGIC especificam que este é aplicável aos auxílios individuais concedidos antes da sua entrada em vigor, se estes satisfizerem todas as condições previstas no mesmo regulamento, com exceção do artigo 9.º ([90]).

(199) Nos termos do artigo 1.º, n.º 1, alínea m), do RGIC, este regulamento é aplicável aos auxílios a favor de aeroportos regionais. Os auxílios ao investimento a favor de um aeroporto são compatíveis com o mercado interno, na aceção do artigo 107.º, n.º 3, do Tratado, desde que preencham as condições estabelecidas no artigo 56.º-A, n.ºs 3 a 14, e no capítulo I do RGIC ([91]).

(200) O artigo 2.º, n.º 144, do RGIC define infraestruturas aeroportuárias como «infraestruturas e equipamentos para a prestação de serviços aeroportuários pelo aeroporto às companhias aéreas e aos vários prestadores de serviços, incluindo pistas, terminais, plataformas de estacionamento, caminhos de circulação, infraestruturas centralizadas de assistência em escala, bem como quaisquer outras instalações que apoiem diretamente os serviços aeroportuários, excluindo infraestruturas e equipamentos que, em primeira linha, são necessários para a prossecução de atividades não aeronáuticas». A medida em apreciação diz respeito ao financiamento público das infraestruturas de assistência em escala em 2011, pelo que se insere no âmbito de aplicação do RGIC.

(201) Por conseguinte, a Comissão conclui que, por força das disposições transitórias, o RGIC é aplicável à medida 2 enquanto base de compatibilidade.

9.3.2. *Compatibilidade da medida com as disposições pertinentes do RGIC*

9.3.2.1. Compatibilidade com o capítulo I do RGIC

(202) *Requisito de transparência* ([92]). Esta condição está preenchida, uma vez que o financiamento público é concedido sob a forma de subvenções anuais, com um limite máximo fixado no montante necessário para explorar o aeroporto sem obter lucro. Este limite é fixado anualmente *ex ante*, com base nos orçamentos de receitas e despesas apresentados pelo gestor aeroportuário e aprovados por decisões da Assembleia Distrital de Mureș (ver considerando 56).

(203) *Efeito de incentivo*. ([93]) As autoridades romenas explicaram que o investimento era necessário para cumprir o plano obrigatório de gestão de crises, em conformidade com a Decisão n.º 443/2005 do Governo, que aprova o programa de segurança nacional. As autoridades romenas explicaram também que o equipamento disponível no aeroporto aquando do investimento representava um risco para as operações aeroportuárias e para a segurança dos voos. Uma vez que o ATM não tinha como assegurar, por si só, o investimento e que, sem este, o aeroporto não teria podido operar voos em condições de segurança, a condição do efeito de incentivo está preenchida.

([90]) Artigo 58.º, n.º 1, do RGIC.
([91]) Artigo 3.º em conjugação com o artigo56.º-A, n.º 1, do RGIC.
([92]) Artigo 5.º, n.º 1, do RGIC.
([93]) Artigo 6.º do RGIC.

(204) *Cálculo da intensidade do auxílio e dos custos elegíveis* ([94]). As autoridades romenas apresentaram provas documentais do pagamento do equipamento e confirmaram a exclusão do montante de 588 062 RON, correspondente ao IVA dedutível, dos custos das infraestruturas de assistência em escala adquiridas em 2011.

(205) *Cumulação* ([95]). As autoridades romenas confirmaram que o ATM não beneficiou de qualquer outro tipo de auxílio para adquirir o equipamento.

(206) *Publicação e informação*. ([96]) O artigo 58.º, n.º 1, prevê que os auxílios concedidos antes da entrada em vigor do mesmo regulamento não têm de cumprir os requisitos de publicação estabelecidos no artigo 9.º para serem considerados compatíveis.

9.3.2.2. Compatibilidade com as condições estabelecidas no artigo 56.º-A do RGIC

(207) *O aeroporto deve estar aberto a todos os utilizadores potenciais* ([97]). O ATM esteve aberto a todos os potenciais utilizadores, ou seja, a todas as companhias aéreas, indicadas nos considerandos 30 a 36, que solicitaram a utilização das infraestruturas aeroportuárias, aceitando as taxas aeroportuárias publicadas na AIP e aplicadas de forma uniforme, transparente e não discriminatória.

(208) As autoridades romenas confirmaram que todas as companhias aéreas com a intenção de operar a partir do aeroporto no respeito pelo quadro regulamentar acima descrito puderam fazê-lo. Conforme explicado nos considerandos 31, 33 e 34, as companhias aéreas que operavam voos regulares no aeroporto aquando da concessão do investimento eram a Wizz Air, a Malev e a TAROM.

(209) *Não devem ser concedidos auxílios para a relocalização de aeroportos existentes nem para a criação de novos aeroportos de passageiros* ([98]). Durante o período de referência, o ATM não foi relocalizado nem transformado de um aeródromo num aeroporto de passageiros. As infraestruturas aeroportuárias existem e são exploradas no mesmo local desde 1967.

(210) O auxílio não deve ser concedido aos aeroportos com um volume de tráfego anual médio de mercadorias superior a 200 000 toneladas nos dois exercícios financeiros que antecedem o ano de concessão do auxílio. O auxílio não deve levar a que o volume de tráfego anual médio de mercadorias do aeroporto aumente para um valor superior a 200 000 toneladas nos dois exercícios financeiros a seguir à concessão do auxílio ([99]) . Nos períodos de 2009-2010 e 2012-2013, não foram operados voos de carga no ATM e o tráfego de mercadorias não foi superior a 200 000 toneladas (considerando 37). Por conseguinte, esta condição está preenchida.

(211) O investimento em questão não pode exceder o que é necessário para ter em conta o tráfego previsto a médio prazo com base em projeções realistas do tráfego ([100]). As autoridades romenas esclareceram que o investimento se destinava a cumprir as normas de segurança necessárias para permitir que os voos operassem nas melhores condições de segurança (considerando 55). Este requisito é, portanto, satisfeito pela medida em apreço.

(212) Não pode ser concedido um auxílio ao investimento a favor de um aeroporto situado a uma distância inferior a 100 quilómetros ou a um tempo de viagem inferior a 60 minutos em automóvel, autocarro, comboio ou comboio de alta velocidade relativamente a um aeroporto existente a partir do qual operam serviços aéreos regulares, na aceção do artigo 2.º, n.º 16, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 ([101]). Conforme explicado no considerando 29, os aeroportos mais próximos do ATM são o AICN, que se encontra a mais de 100 km de distância, ou 1 hora e 30 minutos de automóvel, e o aeroporto internacional de Sibiu, a aproximadamente 120 km, ou 1 hora e 50 minutos de automóvel. Todos os outros grandes aeroportos estão a mais de duas horas de automóvel. Esta condição está, portanto, preenchida no caso vertente.

([94]) Artigo 7.º do RGIC.
([95]) Artigo 8.º do RGIC.
([96]) Artigo 9.º do RGIC.
([97]) Artigo 56.º-A, n.º 3, do RGIC.
([98]) Artigo 56.º-A, n.º 4, do RGIC.
([99]) Artigo 56.º-A, n.º 10, do RGIC.
([100]) Artigo 56.º-A, n.º 5, do RGIC.
([101]) Artigo 56.º-A, n.º 6, do RGIC.

(213) Os n.os 5 e 6 não se aplicam aos aeroportos com um volume de tráfego anual médio inferior a 200 000 passageiros nos dois exercícios financeiros que antecedem o ano em que o auxílio é efetivamente concedido, desde que o auxílio ao investimento não leve a que o volume de tráfego anual médio do aeroporto aumente para um valor superior a 200 000 passageiros nos dois exercícios financeiros a seguir à concessão do auxílio. Os auxílios ao investimento concedidos a esses aeroportos devem estar em conformidade com o disposto no n.º 11 ou nos n.os 13 e 14 ([102]). Tal como apresentado no quadro 1, em 2009 e 2010, o tráfego de passageiros foi inferior a 200 000 passageiros. Embora o tráfego tenha ficado acima dos 200 000 passageiros em 2012 e 2013, conforme referido no considerando 203, o tipo de equipamento financiado pela medida 2 não se destinava nem era suscetível de aumentar o volume de tráfego no aeroporto, permitindo apenas que o aeroporto funcionasse em condições de segurança. Assim, a Comissão considera que este requisito estaria cumprido no caso em apreço. Uma vez que o ATM preenche as condições exigidas por este considerando, cabe agora apenas à Comissão demonstrar que o considerando 11 deste artigo se encontra preenchido no caso em apreço. Deste modo, a Comissão não tem de demonstrar que os considerandos 13 e 14 estão preenchidos no caso em apreço.

(214) Não deve ser concedido auxílio ao investimento a aeroportos com um volume de tráfego anual médio superior a três milhões de passageiros nos dois exercícios financeiros que antecedem o ano de concessão do auxílio. O auxílio ao investimento não deve levar a que o volume de tráfego anual médio do aeroporto aumente para um valor superior a três milhões de passageiros nos dois exercícios financeiros a seguir à concessão do auxílio ([103]). Como se pode ver no quadro 1, o histórico do volume de passageiros do ATM fica bastante aquém dos três milhões de passageiros durante todo o período objeto de apreciação. Por conseguinte, esta condição está preenchida no caso em apreço.

(215) O auxílio não deve ser concedido aos aeroportos com um volume de tráfego anual médio de mercadorias superior a 200 000 toneladas nos dois exercícios financeiros que antecedem o ano de concessão do auxílio. O auxílio não deve levar a que o volume de tráfego anual médio de mercadorias do aeroporto aumente para um valor superior a 200 000 toneladas nos dois exercícios financeiros a seguir à concessão do auxílio ([104]). Em 2009 e 2010, e em dois anos posteriores, 2012 e 2013, não foram operados voos de carga no ATM e o tráfego de mercadorias não foi superior a 200 000 toneladas (considerando 37). Por conseguinte, esta condição está preenchida.

(216) O montante de auxílio ao investimento não deve exceder a diferença entre os custos elegíveis e o lucro operacional do investimento. O lucro operacional deve ser deduzido dos custos elegíveis *ex ante*, com base em projeções razoáveis, ou através de um mecanismo de recuperação (*claw-back*) ([105]). O artigo 2.º, ponto 39, do RGIC define lucro operacional como «a diferença entre o valor das receitas atualizadas e os custos de funcionamento atualizados durante o período de vida económica do investimento, sempre que esta diferença for positiva. Os custos de funcionamento incluem custos como custos do pessoal, materiais, serviços contratados, comunicações, energia, manutenção, aluguer, administração, mas excluem os encargos de amortização e os custos de financiamento, se estes tiverem sido cobertos pelo auxílio ao investimento. A atualização das receitas e dos custos de funcionamento através de uma taxa de atualização adequada permite a obtenção de um lucro razoável».

(217) O ATM foi um aeroporto deficitário ao longo do período de apreciação. Tal como indicado no quadro 9, as projeções das autoridades romenas previam que o ATM não se tornasse rentável antes de 2023. Assim, aquando da realização do investimento em 2011, não havia qualquer expectativa de que este pudesse ser recuperado a curto e médio prazo. Por conseguinte, não existe qualquer perspetiva de obtenção de um lucro operacional a curto e médio prazo após a realização do investimento, pelo que a Comissão considera que este considerando não é aplicável no caso em apreço.

(218) *Os custos elegíveis são os custos relativos aos investimentos nas infraestruturas aeroportuárias, incluindo custos de planeamento* ([106]). Dado que se trata de um investimento em equipamento na aceção do artigo 2.º, ponto 144, do RGIC, os custos elegíveis correspondem ao montante total desembolsado pelas autoridades romenas, indicado no quadro 3. A Comissão considera que este requisito está preenchido no caso em apreço.

([102]) Artigo 56.º-A, n.º 7, do RGIC.
([103]) Artigo 56.º-A, n.º 9, do RGIC.
([104]) Artigo 56.º-A, n.º 10, do RGIC.
([105]) Artigo 56.º-A, n.º 11, do RGIC.
([106]) Artigo 56.º-A, n.º 12, do RGIC.

9.3.2.3. Conclusão sobre a compatibilidade com as condições do RGIC

(219) Tendo em conta o que precede, a medida 2 cumpre as condições estabelecidas no RGIC.

9.3.3. *Conclusão sobre a compatibilidade da medida 2*

(220) Pelos motivos expostos nos considerandos 198 a 218 *supra*, a Comissão considera que o auxílio ao investimento concedido ao ATM em 2011 é compatível com o mercado interno com base no artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE.

10. APRECIAÇÃO DA MEDIDA 3 – FINANCIAMENTO DO ATM AO ABRIGO DA ATRIBUIÇÃO DO SIEG DE 2011 ENTRE AGOSTO DE 2011 E OUTUBRO DE 2014

10.1. **Existência de um auxílio**

(221) Os princípios do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, conforme estabelecidos nos considerandos 126 a 133, 137, 140, 143 e 148, são também aplicáveis à apreciação da medida 3.

10.1.1. *Atividade económica e conceito de empresa*

(222) Conforme estabelecido no considerando 41, o gestor aeroportuário desenvolvia uma atividade económica no período objeto de apreciação e, por conseguinte, constitui uma empresa na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

(223) As autoridades romenas alegaram que as atividades relacionadas com a segurança e a proteção das aeronaves, bem como com a manutenção de aeronaves isentas das taxas aeroportuárias, enumeradas no artigo 1.º, n.º 2, alíneas d) a h), do ato de atribuição do SIEG de 2011 (considerando 58), não eram de natureza económica e inseriam-se no âmbito de competências de uma autoridade pública.

(224) No que respeita às atividades enumeradas no artigo 1.º, n.º 2, alíneas d), e) e h), do ato de atribuição do SIEG de 2011 (considerando 58), a Comissão recorda que o controlo do tráfego aéreo, o policiamento, o controlo aduaneiro, o combate a incêndios, as atividades necessárias para a proteção da aviação civil contra atos de interferência ilegal e os investimentos relativos às infraestruturas e equipamentos necessários para a realização dessas atividades não são considerados, em geral, de natureza económica (considerando 132). Por conseguinte, a Comissão considera que a prestação de serviços de controlo do tráfego aéreo, de combate a incêndios, de emergência ou de segurança, bem como a existência dos espaços e serviços públicos essenciais necessários para as autoridades públicas exercerem as atividades de controlo específicas no aeroporto e de proteção das infraestruturas aeroportuárias enumeradas no artigo 1.º, n.º 2, alíneas d), e) e h), do ato de atribuição do SIEG de 2011 não são de natureza económica. Conforme referido anteriormente no considerando 39, o quadro regulamentar que rege as operações dos gestores aeroportuários na Roménia era coerente em todos os aeroportos.

(225) A Comissão considera que o financiamento das atividades enumeradas no artigo 1.º, n.º 2, alíneas d), e) e h), do ato de atribuição do SIEG de 2011 se insere no âmbito de missões de serviço público, pelo que não constitui um auxílio estatal.

(226) No que diz respeito ao financiamento das atividades enumeradas no artigo 1.º, n.º 2, alíneas f) e g), do ato de atribuição do SIEG de 2011 (ver considerando 58), a Roménia alegou que as infraestruturas e o equipamento foram adquiridos para gerir os voos de aeronaves legalmente isentas do pagamento de taxas aeroportuárias, nos termos do artigo 31.º, n.º 2, do Despacho n.º 29/1997 do Governo relativo ao Código da Aviação. A título de exemplo, a Roménia alegou que, no momento do financiamento, o ATM aplicava o método pedonal (*walk-on/walk-off*) para embarcar e desembarcar passageiros. A aquisição de um autocarro era necessária para satisfazer os requisitos de transporte de passageiros em situações de emergência ou de aeronave em perigo (por exemplo, devido a um ato de terrorismo).

(227) Contudo, nem a gestão dos voos isentos das taxas aeroportuárias referidos no artigo 1.º, n.º 2, alínea f), do ato de atribuição do SIEG de 2011, nem a aquisição e manutenção do equipamento necessário para gerir os voos enumerados na alínea g) são funções geralmente reservadas ao Estado.

(228) Além disso, a Comissão relembra que, se uma infraestrutura for utilizada simultaneamente para atividades económicas e não económicas, o financiamento público será abrangido pelas regras em matéria de auxílios estatais na medida em que abrange os custos relacionados com as atividades económicas ([107]).

([107]) Pontos 34 e 35 das Orientações relativas à aviação de 2014 e jurisprudência citada.

(229) No decurso do procedimento formal de investigação do caso em apreço, a Roménia confirmou que a infraestrutura subjacente foi também utilizada para as atividades económicas do aeroporto.

10.1.2. *Recursos estatais e imputabilidade ao Estado*

(230) A compensação concedida ao ATM ao abrigo do SIEG de 2011 foi autorizada pela Decisão Regional de agosto de 2011 (considerando 58) e paga a partir do orçamento da Assembleia Distrital de Mureș. Esta decisão foi tomada diretamente pela Assembleia Distrital de Mureș, um distrito da Roménia que faz parte deste Estado.

(231) Por conseguinte, a Comissão considera que esse financiamento provém de recursos estatais e é igualmente imputável ao Estado.

10.1.3. *Seletividade*

(232) No processo vertente, o apoio financeiro foi proposto e concedido pelo Estado a uma única empresa, o gestor aeroportuário. Trata-se de uma medida individual. A medida 3 é, portanto, seletiva na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

10.1.4. *Vantagem económica*

(233) O financiamento público concedido ao gestor aeroportuário destinou-se a compensar as perdas sofridas no exercício das suas atividades normais ou cobrir os custos de investimento. Nada nos elementos de prova factuais disponibilizados à Comissão nem nas observações recebidas da Roménia ou de terceiros sugere que a autoridade que concede o auxílio poderia ter esperado qualquer retorno financeiro em resultado dessas medidas de financiamento quando decidiu concedê-lo.

(234) A Comissão observa igualmente que a Roménia não alegou que o financiamento estava em conformidade com o POEM. Tal como indicado no quadro 4, o ATM foi deficitário durante todo o período objeto de investigação, sem perspetivas de obter lucros a médio prazo (Quadro 5). Por conseguinte, a Comissão conclui que o financiamento em apreciação não estava em conformidade com o POEM.

(235) No decurso da investigação, a Roménia alegou igualmente que o financiamento público contestado representava uma compensação pela prestação de um SIEG que cumpria as condições estabelecidas no acórdão Altmark.

(236) No caso em apreço, não se encontrava preenchida a quarta condição do acórdão Altmark, porquanto o beneficiário não foi escolhido na sequência de um procedimento de concurso. Também não existem comprovativos de que o nível da compensação tenha sido determinado com base numa análise dos custos que uma empresa média, bem gerida e adequadamente equipada com os meios exigidos para a satisfação das exigências de serviço público requeridas, teria suportado para cumprir essas obrigações, tendo em conta as receitas obtidas e um lucro razoável pela execução dessas obrigações. A Comissão considera, portanto, que não se pode considerar que o financiamento público em causa foi determinado com base nos custos de uma empresa eficiente. Não tendo sido cumprida a quarta condição do acórdão Altmark, a Comissão considera que, no caso em apreço, as quatro condições estabelecidas no mesmo acórdão não estavam cumulativamente preenchidas.

(237) Tendo em conta o que precede, a Comissão conclui que a medida 3 em apreciação conferiu uma vantagem económica ao gestor aeroportuário.

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

(238) A apreciação referida no considerando 152 é igualmente aplicável ao financiamento público concedido ao gestor aeroportuário ao abrigo da atribuição do SIEG de 2011, pelo que o financiamento deve ser considerado suscetível de falsear a concorrência e afetar as trocas comerciais entre os Estados-Membros.

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

(239) Com base no que precede, a Comissão conclui que o financiamento público concedido ao gestor aeroportuário com base na atribuição do SIEG de 2011 constitui um auxílio estatal ao gestor aeroportuário na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, com exceção do financiamento das atividades inseridas no âmbito de missões de serviço público a que se refere o considerando 225.

10.2. **Legalidade do auxílio**

(240) A medida 3 foi aplicada antes da aprovação formal da Comissão. Por conseguinte, constitui um auxílio ilegal, a menos que, na altura, preenchesse as condições relevantes de um ato da União que preveja uma isenção por categoria da obrigação de notificação prevista no artigo 108.º do TFUE para determinadas categorias de auxílios.

(241) No caso em apreço, a Roménia alegou que a medida 2 cumpria as condições da Decisão SIEG de 2005.

10.2.1. *Conformidade da atribuição do SIEG de 2011 com a Decisão SIEG de 2005*

(242) A Decisão SIEG de 2005 requer, em primeiro lugar, a existência de um verdadeiro SIEG. A este respeito, a Comissão recorda que os Estados-Membros dispõem de uma ampla margem discricionária para definir os SIEG. O controlo da Comissão limita-se a apreciar se foi cometido um erro manifesto na definição do âmbito das OSP ([108]).

(243) Quanto à questão de saber se, como alegaram as autoridades romenas no caso em apreço, a gestão global de um aeroporto constitui um SIEG, a Comissão aprecia normalmente se, sem o aeroporto, a zona potencialmente servida pelo mesmo ficaria de tal forma isolada do resto da União que o seu desenvolvimento económico e social seria prejudicado. Essa análise deve ser realizada caso a caso ([109]).

(244) No caso em apreço, a Comissão tem em conta os seguintes aspetos:

a) O ATM encontra-se a uma distância de 103 km do AICN. As autoridades romenas explicaram que, no momento da publicação da Decisão Regional de agosto de 2011, devido às circunstâncias explicadas nos considerandos 23 a 26, o tempo de viagem entre os dois aeroportos era superior a duas horas, devido ao mau estado da estrada, que permitia uma velocidade máxima média de 65 km/h, e ao tráfego intenso. O tempo de viagem seria ainda maior no transporte por autocarro, com um tempo mínimo de viagem de 3 horas e 10 minutos (incluindo a viagem do terminal de autocarros de Cluj Napoca para o AICN);

b) Além disso, as autoridades romenas esclareceram que, no momento da adoção da Decisão Regional de agosto de 2011, sem o ATM, os distritos a norte, leste e sul do distrito de Târgu Mureş (ou seja, os distritos de Harghita, Covasna, parte de Bistritsa, Sibiu, Neamt e Brasov) ficariam isolados do resto da União, visto que não havia uma autoestrada a ligar Mureş, Harghita, Covasna, Bistritsa, Neamt, Brasov, Sibiu e o AICN (ver considerandos 23 a 26);

c) Além disso, as autoridades romenas explicaram que, devido à cordilheira dos Cárpatos que rodeia o distrito de Harghita (com cerca de 300 000 habitantes), o único acesso rodoviário fácil é para oeste (na direção do distrito de Mureş), pelo que, para os habitantes deste distrito, o ATM é a única porta de acesso por via aérea a outras regiões europeias. Durante a investigação, as autoridades romenas salientaram também a influência das condições meteorológicas na duração do tráfego rodoviário entre o distrito de Mureş e os distritos limítrofes. Em Târgu Mureş, a época da queda de neve pode chegar aos 190 dias/ano. As maiores frequências de dias com o solo coberto de neve (nos quais o tráfego rodoviário se torna difícil) ocorrem em dezembro (14,4 dias), janeiro (23,2 dias) e fevereiro (17,5 dias), num total de 55,1 dias/ano. Em certos casos, a camada de neve pode durar o mês inteiro durante os meses de inverno, ou seja, 31 dias em dezembro e janeiro e 28 ou 29 dias em fevereiro. A geada constitui outra causa de congestionamento rodoviário. Em Târgu Mureş, a primeira geada de outono ocorre, em média, a 13 de outubro, registando-se a última geada da primavera em 21 de abril. Assim, o período anual médio sem geada equivale a 174 dias;

d) Além disso, na altura, o transporte ferroviário era subdesenvolvido, sem ligações de alta velocidade;

([108]) Acórdão do Tribunal Geral de 1 de março de 2017, SNCM/Comissão, T-454/13, n.º 111, acórdãos do Tribunal de Primeira Instância de 15 de junho de 2005, Olsen/Comissão, T-17/02, ECLI:EU:T:2005:218, n.º 216 e jurisprudência citada, e de 22 de outubro de 2008, TV2/Danmark e outros/Comissão, T-309/04, T-317/04, T-329/04 e T-336/04, ECLI:EU:T:2008:457, n.º 101 e jurisprudência citada.

([109]) Ponto 72 das Orientações relativas à aviação de 2014.

e) Durante a investigação, as autoridades romenas remeteram para o Plano Diretor Geral dos Transportes da Roménia de 2015 ([110]) para provar que, a médio prazo, nem o AICN nem o aeroporto de Sibiu conseguiriam dar conta do seu próprio tráfego sem investimentos adicionais significativos (o AICN teria de construir mais 23 265 m² nas plataformas de estacionamento de aeronaves e 29 066 m² nos terminais de passageiros, e o aeroporto de Sibiu 460 m² nos terminais de passageiros, apenas para satisfação das próprias necessidades). Deste modo, estes dois aeroportos não estariam em condições de acolher o tráfego do ATM se este deixasse de existir;

f) Conforme descrito no considerando 21, o distrito de Mureș registou um declínio demográfico significativo nas últimas décadas, prevendo-se que esta tendência se mantenha nos próximos anos. Além disso, conforme referido no considerando 22, o distrito de Mureș beneficiou menos com o alargamento da UE do que os distritos limítrofes, e muito menos do que a área metropolitana de Bucareste. Reconhecendo a importância da infraestrutura para o desenvolvimento regional, as autoridades romenas identificaram o aeroporto como um ativo fundamental. Consequentemente, a sua renovação foi incluída no Programa Operacional «Grande Infraestrutura» de 2014-2020. No âmbito da estratégia de desenvolvimento do distrito de Mureș, a Assembleia Distrital planeou a criação de um parque industrial perto do aeroporto, denominado Parque Industrial de Mureș. ([111]) As autoridades romenas confirmaram que o parque foi bem-sucedido na atração de empresas transformadoras e investimento estrangeiro, contribuindo para o crescimento económico a nível regional. Em última análise, o objetivo consiste em desenvolver um nó de transporte intermodal para continuar a apoiar a conectividade e o desenvolvimento da zona;

g) As autoridades romenas frisaram a importância do turismo enquanto atividade económica de dinamização do distrito. O turismo no distrito aumentou significativamente no período de 2010-2015, colocando o distrito de Mureș em quarto lugar, com um total de 492 181 visitantes, na tabela do número de turistas na Roménia. ([112]) Em 2015, as atrações turísticas mais visitadas pelos turistas estrangeiros foram Sighișoara, Târgu Mureș e a estância termal de Sovata. Os turistas estrangeiros provêm sobretudo de países da UE, mas também de países terceiros (por exemplo, Israel). As autoridades romenas indicaram que, graças às suas ligações diretas a várias grandes cidades da UE, o aeroporto de Târgu Mureș teve um papel decisivo no aumento do número de turistas;

h) Por último, as autoridades romenas indicaram que Târgu Mureș é um importante centro de transplantação cardíaca e medicina de urgência. O transporte rápido de órgãos entre centros nacionais é fundamental no domínio da transplantação. O Hospital Clínico de Emergência do distrito de Mureș tem por objetivo alargar a sua liderança da transplantação cardíaca para a transplantação pulmonar, renal e de outros órgãos e tecidos. Este objetivo está em consonância com a estratégia do Ministério da Saúde romeno, que inclui a criação de um banco de tecidos em Târgu Mureș. O hospital salientou que, devido a condicionalismos meteorológicos ou técnicos muitas vezes impeditivos da transferência, com implicações para o doente, não é possível transferir doentes por helicóptero para o hospital de forma permanente a partir de outro aeroporto mais distante.

(245) Tendo em conta o que precede, a Comissão considera que a Roménia não cometeu um erro manifesto de apreciação ao concluir que, sem o ATM, certas zonas da região Centro da Roménia ficariam de tal forma isoladas do resto da União que o seu desenvolvimento económico e social seria prejudicado.

(246) Nestas circunstâncias, a Comissão considera que os elementos comunicados pelas autoridades romenas são suficientes para sustentar a decisão de atribuir um SIEG ao ATM e que a Roménia não cometeu um erro manifesto de apreciação.

(247) A Decisão SIEG de 2005 [artigo 2.º, n.º 1, alínea d)] também se aplica apenas aos aeroportos com menos de 1 000 000 de passageiros nos dois exercícios anteriores ao da atribuição do SIEG.

(248) O ATM teve menos de 1 000 000 de passageiros por ano em 2009 e 2010, ou seja, nos anos anteriores à atribuição do SIEG de 2011 (ver quadro 1). Por conseguinte, a Decisão SIEG de 2005 aplicava-se à medida 2.

([110]) master-planul-general-de-transport_iulie_2015_vol-i.pdf.
([111]) Plano de Desenvolvimento do Distrito de Mureș 2014-2020.
Disponível em: anexa_hot107_2014.pdf.
([112]) https://mures.insse.ro/wp-content/uploads/2023/03/Mures_Anuar_statistic_2015.pdf.

(249) Por último, a Decisão SIEG de 2005 estabelece uma série de condições de compatibilidade para efeitos da compensação pela prestação de SIEG a conceder aos aeroportos regionais, descritas a seguir.

(250) *Atribuição*. Para que a Decisão SIEG de 2005 seja aplicável, a responsabilidade pela gestão do SIEG deve ser confiada a uma empresa através de um ou vários atos oficiais. ([113]) No caso em apreço, o SIEG foi atribuído através da Decisão Regional de agosto de 2011.

(251) O artigo 4.º da Decisão SIEG de 2005 enuncia ainda uma série de aspetos que o ato de atribuição deve respeitar, nomeadamente:

1) *A natureza e a duração das OSP*. A natureza das OSP é especificada no artigo 1.º, n.º 2, da Decisão Regional de agosto de 2011. A realização das atividades associadas às OSP está limitada a 1 de janeiro do ano seguinte ao ano em que o ATM ultrapassar o limiar de 1 000 000 de passageiros, o mais tardar até 31 de dezembro de 2016 ([114]). Além disso, a Decisão Regional de agosto de 2011 estipula que, após essa data, a atribuição do SIEG é revista ([115]);

2) *A empresa e o território em causa*. O SIEG foi atribuído ao gestor aeroportuário, sendo o território da atribuição definido como uma área geográfica de 24 000 km² com uma população aproximada de 1,5 milhões de habitantes, que inclui quatro distritos: Mureș, Bistrita, Harghita e Covasna ([116]).

3) *A natureza de quaisquer direitos exclusivos ou especiais atribuídos à empresa*. É concedido ao gestor aeroportuário o direito exclusivo de prestar o SIEG ([117]);

4) Os parâmetros para o cálculo da compensação e respetivo controlo e revisão.

i) Cálculo da compensação. Os custos a ter em conta na determinação do nível da compensação devem incluir todos os custos fixos e variáveis, correntes e de capital incorridos na prestação das atividades relacionadas com o SIEG, bem como a parte dessas atividades nos custos comuns do gestor aeroportuário. Os custos de investimento serão tidos em conta se estiverem estritamente ligados à prestação de atividades relacionadas com o SIEG ([118]). As receitas a ter em conta para efeitos da determinação da compensação devem incluir todas as receitas obtidas com as atividades abrangidas pelo SIEG e quaisquer lucros provenientes de outras atividades exercidas pelo operador que não estejam relacionadas com o SIEG ([119]);

ii) *Controlo da compensação*. O gestor aeroportuário deve fundamentar o montante de compensação solicitado e elaborar um relatório sobre a fundamentação e a justificação do montante recebido do orçamento local. Em seguida, cabe ao Departamento Económico da Assembleia Distrital de Mureș verificar as informações constantes desse relatório, bem como as demonstrações financeiras apresentadas pelo gestor aeroportuário. Estes controlos são efetuados pelo menos uma vez por ano ou com maior frequência, se tal for considerado necessário ([120]);

iii) Revisão da compensação e medidas destinadas a evitar eventuais compensações excessivas e respetivas modalidades de reembolso. Com base nos seus controlos regulares, o Departamento Económico da Assembleia Distrital de Mureș deve solicitar ao gestor aeroportuário o reembolso de qualquer compensação excessiva e, se for caso disso, apresentar uma proposta fundamentada de revisão das atividades relacionadas com o SIEG ([121]).

(252) Por conseguinte, a Comissão conclui que as condições estabelecidas no artigo 4.º da Decisão SIEG de 2005 são preenchidas pela Decisão Regional de agosto de 2011.

([113]) Artigo 4.º da Decisão SIEG de 2005.
([114]) Artigo 2.º, n.º 2, da Decisão Regional de agosto de 2011.
([115]) Artigo 2.º, n.º 3, da Decisão Regional de agosto de 2011.
([116]) Artigo 1.º, n.º 1, da Decisão Regional de agosto de 2011.
([117]) Artigo 3.º da Decisão Regional de agosto de 2011.
([118]) Artigo 4.º, n.º 4, da Decisão Regional de agosto de 2011.
([119]) Artigo 4.º, n.º 5, da Decisão Regional de agosto de 2011.
([120]) Artigo 5.º da Decisão Regional de agosto de 2011.
([121]) Artigo 4.º, n.º 5, da Decisão Regional de agosto de 2011.

(253) *Compensação* ([122]). O artigo 5.º da Decisão SIEG de 2005 estabelece os parâmetros que a compensação deve cumprir para ser considerada compatível com a mesma decisão.

(254) O montante da compensação não deve ultrapassar o necessário para cobrir os custos ocasionados pelo cumprimento das OSP, assim como uma rendibilidade razoável de quaisquer capitais próprios para a execução dessas obrigações. Tal como indicado no quadro 3, o aeroporto sofreu perdas ao longo do período de atribuição (2011-2014). A compensação recebida pelo gestor aeroportuário não foi suficiente para cobrir os custos de cumprimento das suas obrigações decorrentes do SIEG. Tendo em conta o que precede, deve entender-se que a presente condição se encontra preenchida no caso em apreço.

(255) Os custos e receitas a ter em conta devem incluir todos os custos incorridos na gestão do SIEG e calculados com base em princípios de contabilização de custos normalmente reconhecidos. A Comissão entende que, pelos motivos explicados no considerando 251, os cálculos dos custos e das receitas foram estabelecidos em conformidade com o artigo 4.º, n.ºs 4 e 5, da Decisão Regional de agosto de 2011, pelo que este critério está preenchido.

(256) *Separação entre as contas dos custos e das receitas associados ao SIEG e as de outros serviços*. Conforme explicado no considerando 62, a atribuição de 2011 impõe uma separação clara das contas, a qual foi aplicada durante o período de atribuição.

(257) Por conseguinte, a Comissão conclui que as condições estabelecidas no artigo 5.º da Decisão SIEG de 2005 estão preenchidas no caso em apreço.

(258) *Controlo do excesso de compensação*. O artigo 6.º da Decisão SIEG de 2005 estabelece vários mecanismos para assegurar que o gestor aeroportuário não receba uma compensação excessiva, nomeadamente a existência de controlos regulares e de mecanismos para assegurar o reembolso de eventuais compensações excessivas, bem como disposições para evitar compensações excessivas futuras.

(259) Conforme explicado no considerando 251, alínea d), subalíneas b) e c), a Assembleia Distrital de Mureș criou mecanismos para evitar compensações excessivas. Além disso, a Assembleia Distrital de Mureș estipulou, num conjunto de regras, que a compensação futura seria calculada de acordo com os resultados dos exercícios anteriores. Por outras palavras, se o gestor aeroportuário recebesse uma compensação excessiva em 2012, o excesso transitaria e seria deduzido da compensação de 2013 ([123]).

(260) Por conseguinte, a Comissão conclui que as condições estabelecidas no artigo 6.º da Decisão SIEG de 2005 estão preenchidas no caso em apreço.

10.2.2. *Conclusão*

(261) A Comissão conclui que o auxílio concedido com base na atribuição do SIEG de 2011 é compatível com o mercado interno nos termos do artigo 106.º, n.º 2, do TFUE e estava isento da obrigação de notificação prévia prevista no artigo 108.º, n.º 3, do TFUE.

11. **APRECIAÇÃO DA MEDIDA 4 – FINANCIAMENTO DO ATM AO ABRIGO DA ATRIBUIÇÃO DO SIEG DE 2014 ENTRE 30 DE OUTUBRO DE 2014 E 9 DE MAIO DE 2019**

11.1. **Existência de um auxílio**

(262) Os princípios do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, conforme estabelecidos nos considerandos 126 a 133, 137, 140, 143, 148 e 149, são também aplicáveis à apreciação da medida 4.

([122]) Durante o período de apreciação, o gestor aeroportuário foi compensado num montante inferior aos seus custos efetivos (Quadro 4). Consequentemente, a Comissão não analisará o disposto no artigo 6.º da Decisão SIEG no que respeita ao lucro razoável.

([123]) Ver, por exemplo, a Decisão Regional n.º 158 da Assembleia Distrital de Mureș, de 20 de dezembro de 2012, a qual estabelece que a estimativa da compensação para 2013 e 2014 incluída no projeto de orçamento se baseia nos resultados de 2012.

11.1.1. *Atividade económica e conceito de empresa*

(263) Conforme estabelecido no considerando 41, o gestor aeroportuário desenvolvia uma atividade económica no período objeto de apreciação e, por conseguinte, constitui uma empresa na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

(264) As autoridades romenas alegaram que o gestor aeroportuário realizou determinadas atividades no âmbito do SIEG de 2014 que se inserem no âmbito de missões de serviço público. Mais concretamente, a Roménia alegou que os custos incorridos pelo gestor aeroportuário em nome de entidades estatais a operar nas instalações aeroportuárias, bem como os custos incorridos com a assistência a voos isentos do pagamento de taxas aeroportuárias, devem ser considerados como inserindo-se no âmbito de missões de serviço público.

(265) A Comissão relembra que, se uma infraestrutura for utilizada simultaneamente para atividades económicas e não económicas, o financiamento público será abrangido apenas pelas regras em matéria de auxílios estatais na medida em que abrange os custos relacionados com as atividades económicas.

(266) Relativamente ao apoio público às atividades previstas no artigo 1.º, n.º 2, alíneas d) a g), do ato de atribuição do SIEG de 2014 (considerando 66), a Comissão relembra que as atividades relacionadas com o policiamento, o controlo aduaneiro e o combate a incêndios, as atividades necessárias para a proteção da aviação civil contra atos de interferência ilegal e os investimentos relativos às infraestruturas e equipamentos necessários para a realização dessas atividades não são considerados, em geral, de natureza económica.

(267) Por conseguinte, a Comissão considera que a proteção das infraestruturas aeroportuárias referida no artigo 1.º, n.º 2, alínea d), do ato de atribuição do SIEG de 2014, as operações de busca e salvamento nas instalações do aeroporto referidas na alínea e), a disponibilização de instalações de vigilância e segurança para situações de emergência e prevenção e controlo de incêndios prevista na alínea f) e a disponibilização, prevista na alínea g), das zonas, instalações e infraestruturas exigidas pela administração aduaneira, pela polícia de fronteiras, pelo serviço de polícia responsável pelos transportes aéreos, pelo Ministério dos Assuntos Internos e pelo Serviço de Informações romeno para o exercício das suas atividades específicas constituem medidas abrangidas pelo exercício normal de funções do Estado, na medida em que se enquadram nas categorias referidas no considerando 132 ([124]). Conforme referido anteriormente no considerando 39, o quadro regulamentar que rege as operações dos gestores aeroportuários na Roménia era coerente em todos os aeroportos.

(268) Por conseguinte, o apoio público às atividades previstas no artigo 1.º, n.º 2, alíneas d) a g), do ato de atribuição do SIEG de 2014 insere-se no âmbito de missões de serviço público e não constitui um auxílio na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

(269) No entanto, nem as operações gratuitas de apoio a voos estatais, voos militares no âmbito de determinados ministérios e serviços governamentais, voos de emergência e outras situações legalmente regulamentadas referidas no artigo 1.º, n.º 2, alínea h), do ato de atribuição do SIEG de 2014, nem os serviços de assistência em escala a aeronaves do Estado, incluindo a aquisição de equipamento conexo, referidos na alínea c) são funções geralmente reservadas ao Estado.

11.1.2. *Recursos estatais e imputabilidade ao Estado*

(270) A compensação concedida ao ATM ao abrigo do SIEG de 2014 foi autorizada pela Decisão Regional de outubro de 2014 (considerando 43) e paga a partir do orçamento da Assembleia Distrital de Mureș. Esta decisão foi tomada diretamente pela Assembleia Distrital de Mureș, um distrito da Roménia que faz parte deste Estado.

(271) Por conseguinte, a Comissão considera que o financiamento concedido com base na Decisão Regional de outubro de 2014 provém de recursos estatais e é igualmente imputável ao Estado.

([124]) Decisão (UE) 2015/1226 da Comissão, de 23 de julho de 2014, relativa ao auxílio estatal SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN) concedido pela França a favor da Câmara de Comércio e Indústria de Angoulême, da SNC-Lavalin, da Ryanair e da Airport Marketing Services (JO L 201 de 30.7.2015, p. 48, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2015/1226/oj).

11.1.3. *Seletividade*

(272) No processo vertente, o apoio financeiro foi proposto e concedido pelo Estado a uma única empresa, o gestor aeroportuário. Trata-se de uma medida individual. A medida 4 é, portanto, seletiva na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

11.1.4. *Vantagem económica*

(273) O financiamento público concedido ao gestor aeroportuário destinou-se a compensar as perdas sofridas no exercício das suas atividades normais ou cobrir os custos de investimento. Nada nos elementos de prova factuais disponibilizados à Comissão nem nas observações recebidas da Roménia ou de terceiros sugere que a autoridade que concede o auxílio poderia ter esperado qualquer retorno financeiro em resultado dessas medidas de financiamento quando decidiu concedê-lo.

(274) A Comissão observa igualmente que a Roménia não alegou que o financiamento estava em conformidade com o POEM. Tal como indicado no quadro 6, o ATM foi deficitário durante todo o período objeto de investigação, sem perspetivas de obter lucros a médio prazo (Quadro 5). Por conseguinte, a Comissão conclui que o financiamento em apreciação não estava em conformidade com o POEM.

(275) No decurso da investigação, a Roménia alegou igualmente que a medida 4 representava uma compensação pela prestação de um SIEG que cumpria as condições estabelecidas no acórdão Altmark.

(276) No caso em apreço, não se encontrava preenchida a quarta condição do acórdão Altmark, porquanto o beneficiário não foi escolhido na sequência de um procedimento de concurso. Também não existem comprovativos de que o nível da compensação tenha sido determinado com base numa análise dos custos que uma empresa média, bem gerida e adequadamente equipada com os meios exigidos para a satisfação das exigências de serviço público requeridas, teria suportado para cumprir essas obrigações, tendo em conta as receitas obtidas e um lucro razoável pela execução dessas obrigações. A Comissão considera, portanto, que não se pode considerar que o financiamento público em causa foi determinado com base nos custos de uma empresa eficiente. Não tendo sido cumprida a quarta condição do acórdão Altmark, a Comissão considera que, no caso em apreço, as quatro condições estabelecidas no mesmo acórdão não estavam cumulativamente preenchidas.

(277) Tendo em conta o que precede, a Comissão conclui que a medida 4 conferiu uma vantagem económica ao gestor aeroportuário.

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

(278) A apreciação referida no considerando 152 é igualmente aplicável ao financiamento público concedido ao gestor aeroportuário ao abrigo da atribuição do SIEG de 2014, pelo que o financiamento deve ser considerado suscetível de falsear a concorrência e afetar as trocas comerciais entre os Estados-Membros.

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

(279) Com base no que precede, a Comissão conclui que o financiamento público concedido ao gestor aeroportuário com base na atribuição do SIEG de 2014 constitui um auxílio estatal ao gestor aeroportuário na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, com exceção do financiamento das atividades inseridas no âmbito de missões de serviço público a que se refere o considerando 268.

11.2. **Legalidade do auxílio**

(280) A medida 4 foi aplicada antes da aprovação formal da Comissão. Por conseguinte, constitui um auxílio ilegal, a menos que, na altura, preenchesse as condições relevantes de um ato da União que preveja uma isenção por categoria da obrigação de notificação prevista no artigo 108.º do TFUE para determinadas categorias de auxílios.

(281) A Roménia alegou que a medida 4 cumpria as condições da Decisão SIEG de 2012.

(282) A Decisão SIEG de 2012 aplica-se à compensação pela prestação de serviços de interesse económico geral no que respeita aos aeroportos que tenham registado um tráfego médio anual não superior a 200 000 passageiros durante os dois exercícios anteriores ao da atribuição do SIEG. Conforme referido na decisão de início do procedimento de 2015, o ATM teve mais de 200 000 passageiros por ano em 2012 e 2013, ou seja, nos anos anteriores à atribuição do SIEG de 2014 (ver quadro 1). Por conseguinte, a Decisão SIEG de 2012 não se aplicava à medida 4.

(283) Consequentemente, a medida 4 foi aplicada em violação do artigo 108.º, n.º 3, do TFUE.

11.3. **Compatibilidade com o mercado interno**

(284) Em conformidade com as Orientações relativas à aviação de 2014, a compensação pela exploração de um aeroporto a título de SIEG pode ser considerada compatível nos termos do artigo 106.º, n.º 2, do TFUE se estiverem preenchidos os critérios estabelecidos na secção 4 das Orientações relativas à aviação de 2014, designadamente se a exploração for considerada um verdadeiro SIEG na aceção dos pontos 69 e 72 das referidas orientações e preencher os critérios de compatibilidade estabelecidos na secção 4.2 das mesmas orientações, em conjugação com as regras pertinentes do Enquadramento SIEG de 2012.

(285) O ponto 75, alínea a), das Orientações relativas à aviação de 2014 especifica que o Enquadramento SIEG de 2012 se aplica à apreciação da compatibilidade dos auxílios a aeroportos com um tráfego médio anual superior a 200 000 passageiros durante a atribuição do SIEG, o que se verificou com o ATM (Quadro 1). Por conseguinte, a Comissão apreciará a compatibilidade da medida 4 com base nos critérios estabelecidos no Enquadramento SIEG de 2012 e nas Orientações relativas à aviação de 2014.

(286) O Enquadramento SIEG de 2012 estabelece uma série de condições de compatibilidade aplicáveis aos SIEG, nomeadamente no que se refere aos aeroportos, mais precisamente, a existência de um ato de atribuição, o cálculo da compensação e a existência de mecanismos de controlo do excesso de compensação.

11.3.1. *Verdadeiro SIEG na aceção do artigo 106.º do TFUE*

(287) A primeira condição para que a compensação dos serviços de gestão aeroportuária seja compatível com as regras em matéria de auxílios estatais é a de que o prestador de serviços seja encarregado de um SIEG verdadeiro e corretamente definido. Este requisito é estabelecido no ponto 69 das Orientações relativas à aviação de 2014, em conjugação com a secção 2.2 do Enquadramento SIEG de 2012.

(288) De acordo com o ponto 69 das Orientações relativas à aviação de 2014, um SIEG «deve apresentar características especiais comparativamente às atividades económicas normais» e «o objetivo de interesse geral prosseguido pelas autoridades públicas não pode ser simplesmente o desenvolvimento de determinadas atividades ou regiões económicas, tal como previsto no artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do Tratado».

(289) No ponto 72 das Orientações relativas à aviação de 2014, a Comissão especifica que a gestão global de um aeroporto pode ser, em casos bem justificados, considerada um SIEG, mais concretamente, se parte da área potencialmente servida pelo aeroporto ficasse, sem o aeroporto, isolada do resto da União, de uma forma que prejudicasse o seu desenvolvimento económico e social. Essa apreciação deve ter devidamente em conta outros modos de transporte e, em especial, os serviços de comboios de alta velocidade ou as ligações marítimas servidas por *ferries*. Nesses casos, as autoridades públicas podem impor uma OSP a um aeroporto para assegurar que o aeroporto continue aberto ao tráfego comercial.

(290) Os mesmos fundamentos apresentados nos considerandos 243 a 245, a propósito do SIEG de 2011, aplicam-se também, *mutatis mutandis*, ao SIEG de 2014, uma vez que, em termos de meios de transporte da zona, a situação não evoluiu significativamente desde 2011. Por conseguinte, a Comissão considera que o ATM está igualmente encarregado de um verdadeiro SIEG ao abrigo da atribuição do SIEG de 2014.

(291) Por todos os motivos acima expostos, a Comissão considera que o auxílio concedido ao abrigo da atribuição do SIEG de 2014 deve ser concedido a um SIEG genuíno e corretamente definido, em conformidade com a secção 2.2 do Enquadramento SIEG de 2012 e os pontos 69 e 72 das Orientações relativas à aviação de 2014.

11.3.2. *Necessidade de um ato de atribuição que defina as obrigações de serviço público e as modalidades do cálculo da compensação*

(292) Nos termos dos pontos 15 e 16 do Enquadramento SIEG de 2012, a responsabilidade pela gestão dos SIEG deve ser atribuída através de um ou mais atos, cuja forma pode ser determinada pelo Estado-Membro em causa. O ato ou atos devem indicar, nomeadamente, a) o teor e a duração das OSP, b) a empresa e, se for caso disso, o território em causa, c) a natureza de quaisquer direitos exclusivos ou especiais atribuídos à empresa pela autoridade que os concedeu, d) a descrição do mecanismo de compensação e os parâmetros para o cálculo da compensação e respetivo acompanhamento e revisão, e e) as medidas destinadas a evitar e a recuperar uma eventual compensação em excesso.

(293) Na mesma ordem de ideias, de acordo com o ponto 69 das Orientações relativas à aviação de 2014, os SIEG do setor aeroportuário devem ser claramente definidos e atribuídos através de um ato de uma autoridade pública.

(294) O SIEG de 2014 foi atribuído pela Decisão Regional de outubro de 2014, a qual foi elaborada em conformidade com as disposições do Enquadramento SIEG de 2012 e as Orientações relativas à aviação de 2014. Conforme referido no considerando 66, o artigo 1.º, n.º 2, da Decisão Regional de outubro de 2014 especifica as atividades que constituem um SIEG no ATM. Conforme mencionado no considerando 268, certas atividades inserem-se no âmbito de missões de serviço público e, por conseguinte, não são abrangidas pelo controlo dos auxílios estatais. As restantes atividades predominantemente económicas estão claramente especificadas no artigo 1.º, n.º 2, alíneas a), b), c) e h), da Decisão Regional de outubro de 2014, sendo identificadas como atividades do SIEG. Além disso, conforme referido no considerando 68, a duração da OSP foi claramente indicada. Acresce que, conforme mencionado no considerando 43, a atribuição do SIEG de 2014 especificou também a empresa em causa, designadamente o gestor aeroportuário. Por último, foi concedido ao gestor aeroportuário o direito exclusivo de prestar o SIEG ([125]). Tendo em conta o que precede, a Comissão considera que o SIEG de 2014 cumpriu o disposto no ponto 16, alíneas a) e b), do Enquadramento SIEG de 2012 e no ponto 69 das Orientações relativas à aviação de 2014.

(295) Além disso, conforme referido no considerando 67, o artigo 4.º, n.ºs 2 a 11, da Decisão Regional de outubro de 2014 estabelece de forma pormenorizada o cálculo da compensação pelo SIEG de 2014. Estas disposições estabelecem os limites dos custos de funcionamento e de investimento relacionados com o SIEG elegíveis a cobrir pela compensação, a inclusão apenas dos custos relacionados com o SIEG e de um montante proporcional de custos comuns, e o limite pelo qual a compensação não pode ultrapassar os custos necessários para o cumprimento da OSP. Importa observar que estas disposições preveem também que a compensação não pode ultrapassar a diferença entre, por um lado, estes custos e, por outro, as receitas relacionadas com o SIEG e os lucros não relacionados com o SIEG do aeroporto. Por outras palavras, a fim de evitar eventuais compensações excessivas, as receitas do SIEG e mesmo os lucros das atividades não relacionadas com o SIEG reduzem o montante da compensação concedida ao abrigo do SIEG de 2014. Além disso, conforme referido no considerando 62, foram mantidas contas separadas para as atividades do SIEG e não relacionadas com o SIEG do ATM. Tendo em conta o que precede, a Comissão considera que o SIEG de 2014 cumpre o disposto no ponto 16, alíneas d) e e), do Enquadramento SIEG de 2012.

11.3.3. *Duração do período de atribuição*

(296) O ponto 17 do Enquadramento SIEG de 2012 exige que a duração do período de atribuição de OSP seja justificada por critérios objetivos, tais como as amortizações e depreciações. A Comissão observa que, normalmente, os períodos de amortização e depreciação de imobilizações financeiras mais significativas, tais como os edifícios e o equipamento das operações aeroportuárias relacionadas com as atividades especificadas do SIEG, vão além dos 10 anos ([126]). Em todo o caso, tal como referido, o SIEG de 2014 cessou em 2019, muito antes do que estava previsto.

(297) Pelos motivos acima expostos, a Comissão considera cumprido o disposto no ponto 17 do Enquadramento SIEG de 2012.

([125]) Artigo 2.º da Decisão Regional de outubro de 2014.

([126]) Ver, para referência, o considerando 73 da Decisão da Comissão, de 24 de novembro de 2023, no processo SA.106193 (2023/N) – Aeroporto de Skellefteå na Suécia – Atribuição de um serviço de interesse económico geral.

11.3.4. *Observância da Diretiva 2006/111/CE*

(298) O ponto 18 do Enquadramento SIEG de 2012 exige que a empresa em causa cumpra, se for caso disso, o disposto na Diretiva 2006/111/CE da Comissão ([127]). No entanto, nos termos do artigo 5.º da referida diretiva, os requisitos de transparência estabelecidos no seu artigo 1.º não são aplicáveis às empresas públicas cujo volume de negócios líquido total tenha sido inferior a 40 milhões de EUR durante o período dos dois exercícios anteriores ao da disponibilização de fundos públicos ou da atribuição da gestão de um SIEG. Tendo em conta as receitas anuais bastante limitadas do ATM em 2012 e 2013, conforme indica o quadro 4**,** a Diretiva 2006/111/CE não é aplicável ao caso em apreço, pelo que a apreciação do ponto 18 do Enquadramento SIEG de 2012 não é nele pertinente.

11.3.5. *Observância das regras da União em matéria de contratos públicos*

(299) O ponto 19 do Enquadramento SIEG de 2012 exige que a empresa cumpra as regras da União aplicáveis em matéria de contratos públicos, incluindo quaisquer requisitos em matéria de transparência, igualdade de tratamento e não discriminação diretamente resultantes do Tratado e, quando aplicável, do direito secundário da União.

(300) Nos termos do artigo 32.º, n.º 2, alínea b), da Diretiva 2014/24/UE do Parlamento Europeu e do Conselho ([128]), o procedimento por negociação sem publicação prévia de anúncio de concurso pode ser utilizado quando os serviços só puderem ser fornecidos por um determinado operador económico e não existir concorrência por razões técnicas.

(301) A Comissão observa que o ATM é o único operador económico que pode prestar o SIEG abrangido pelo ato de atribuição. Conforme referido acima [considerandos 244, alínea a), a 245], no que respeita ao acesso a Târgu Mureș e aos distritos limítrofes, não existe outro aeroporto que possa constituir uma alternativa válida ao ATM. Dado não existir nenhum aeroporto para além do ATM que possa prestar o SIEG atribuído através da concessão do serviço, no caso em apreço, não é necessário publicar o anúncio de concessão para assegurar a concorrência entre aeroportos.

(302) Tendo em conta o que precede, a Comissão considera satisfeito o disposto no ponto 19 do Enquadramento SIEG de 2012 no caso em apreço.

11.3.6. *Ausência de discriminação*

(303) O ponto 20 do Enquadramento SIEG de 2012 prevê que sempre que uma autoridade atribui a prestação do mesmo SIEG a várias empresas, a compensação deve ser calculada com base no mesmo método no que se refere a cada empresa.

(304) Uma vez que a gestão global do aeroporto foi confiada a uma única empresa, o ponto 20 do Enquadramento SIEG de 2012 não é aplicável ao caso em apreço.

11.3.7. *Montante da compensação*

(305) Os pontos 21 a 50 do Enquadramento SIEG de 2012 referem-se ao montante da compensação.

(306) Nos termos do ponto 24 do Enquadramento SIEG de 2012, os custos líquidos do cumprimento das OSP devem ser calculados com base na metodologia dos custos líquidos evitados. ([129]) No ponto 27 do Enquadramento SIEG de 2012, a Comissão permite a utilização de metodologias alternativas para calcular os custos líquidos necessários para cumprir as OSP nos casos em que a utilização da metodologia dos custos líquidos evitados não seja viável nem adequada.

([127]) Diretiva 2006/111/CE da Comissão, de 16 de novembro de 2006, relativa à transparência das relações financeiras entre os Estados-Membros e as empresas públicas, bem como à transparência financeira relativamente a certas empresas (JO L 318 de 17.11.2006, p. 17, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/111/oj).

([128]) Diretiva 2014/24/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2014, relativa aos contratos públicos e que revoga a Diretiva 2004/18/CE (JO L 94 de 28.3.2014, p. 65, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/24/oj).

([129]) A metodologia dos custos líquidos evitados é resumida nos pontos 25 e 26 do Enquadramento SIEG de 2012.

(307) A metodologia dos custos líquidos evitados exige a determinação dos custos e das receitas da empresa num cenário hipotético em que não exista um SIEG. No caso em apreço, todos os serviços não abrangidos pelo ato de atribuição dependem da existência do SIEG. Deste modo, não é possível conceber qualquer cenário hipotético pertinente em que apenas sejam realizadas outras atividades, o que impede a utilização da metodologia dos custos líquidos evitados.

(308) Por esse motivo, o ato de atribuição exige que o ATM comunique os seus custos líquidos de cumprimento da OSP utilizando a metodologia da imputação de custos, uma metodologia alternativa definida nos pontos 28 a 31 do Enquadramento SIEG de 2012. Tal reflete-se na atribuição do SIEG de 2014, que exige a aplicação da metodologia baseada na imputação de custos, conforme definida no Enquadramento SIEG de 2012. A ausência de compensação em excesso exigida pelo ponto 21 do Enquadramento SIEG de 2012 é verificada a seguir.

(309) O montante da compensação pode ser estabelecido com base nos custos e receitas esperados ou nos custos e receitas efetivamente suportados, ou numa combinação de ambos. ([130]) Os custos a tomar em consideração incluem todos os custos incorridos na prestação do SIEG, a calcular com base em princípios de contabilização de custos normalmente reconhecidos. O gestor aeroportuário apenas deve ter em conta os custos associados ao SIEG, que podem incluir todos os custos diretos incorridos na prestação do SIEG e uma contribuição proporcional para os custos comuns quer ao SIEG quer a outras atividades. Os custos de investimento serão tidos em conta se estiverem estritamente ligados à prestação das atividades relacionadas com o SIEG ([131]). Os custos relacionados com atividades não inseridas no âmbito do SIEG não serão elegíveis para efeitos da compensação destinada a cobrir todos os custos diretos, uma contribuição adequada para os custos comuns e uma rendibilidade adequada dos capitais próprios. ([132]) Tendo em conta o que precede, pode concluir-se que o disposto no ponto 22 do Enquadramento SIEG de 2012 é observado.

(310) As receitas a tomar em consideração incluem, pelo menos, todas as receitas provenientes do SIEG, conforme especificado no ato de atribuição, e os lucros excessivos gerados por direitos especiais ou exclusivos, mesmo que relacionados com outras atividades referidas no ponto 45, independentemente de estes lucros excessivos serem classificados ou não como auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado ([133]). As receitas a tomar em consideração para determinar a compensação devem incluir todas as receitas provenientes das atividades abrangidas pelo SIEG, independentemente de tais receitas serem classificadas ou não como auxílio estatal na aceção do artigo 107.º do Tratado, bem como quaisquer lucros provenientes de outras atividades do gestor aeroportuário não relacionadas com o SIEG ([134]). Este requisito encontra-se preenchido.

(311) *Lucro razoável* ([135]). A Decisão Regional de outubro de 2014 não permite que o gestor aeroportuário obtenha um lucro razoável. Além disso, segundo o documento de previsões económicas referido no considerando 77, não se previa que o aeroporto fosse rentável a médio prazo, e muito menos no período de 2014-2019. Por conseguinte, os pontos 33 a 38 do Enquadramento SIEG de 2012 estão cumpridos.

(312) *Incentivos à eficiência* ([136]). A Decisão Regional de outubro de 2014 inclui disposições destinadas a assegurar uma redução do financiamento público necessário ao ATM a médio prazo. Neste sentido, prevê que o ATM deve apresentar um plano de atividades plurianual que leve a uma redução gradual da compensação. ([137]) Conforme indicado no quadro 5, o plano de atividades previa uma redução da compensação ao longo do tempo. Além disso, a Decisão Regional de outubro de 2014 estipula uma redução do financiamento concedido ao aeroporto. Este requisito é então cumprido.

([130]) Ponto 22 do Enquadramento SIEG de 2012.
([131]) Artigo 4.º, n.º 9, da Decisão Regional de outubro de 2014.
([132]) Artigo 4.º, n.º 11, da Decisão Regional de outubro de 2014.
([133]) Ponto 32 do Enquadramento SIEG de 2012.
([134]) Artigo 4.º, n.º 10, da Decisão Regional de outubro de 2014.
([135]) Pontos 33 a 38 do Enquadramento SIEG de 2012.
([136]) Pontos 39 a 43 do Enquadramento SIEG de 2012.
([137]) Artigo 5.º, n.º 14, da Decisão Regional de outubro de 2014.

11.3.8. *Separação das contas*

(313) Nos termos do ponto 44 do Enquadramento SIEG de 2012, o gestor aeroportuário deve dispor de contas separadas para os custos e as receitas relativos ao SIEG e os relativos a outros serviços. A Decisão Regional de outubro de 2014 estabelece que o gestor aeroportuário deve manter contas separadas para as atividades no âmbito do SIEG ([138]). A separação efetiva das contas foi confirmada pelas autoridades romenas durante a investigação. Por conseguinte, este requisito está preenchido.

11.3.9. *Compensação em excesso*

(314) Os pontos 47 a 50 do Enquadramento SIEG de 2012 estabelecem as disposições destinadas a evitar uma compensação em excesso. Em conformidade com o artigo 6.º da Decisão Regional de outubro de 2014, o gestor aeroportuário é obrigado a fundamentar o montante da compensação solicitada e a elaborar uma nota explicativa. Além disso, a Direção dos Assuntos Económicos da Assembleia Distrital de Mureș é responsável pela verificação periódica da compensação. Em caso de compensação em excesso, o Conselho pode solicitar o reembolso ou a revisão das atividades relacionadas com o SIEG ([139]) . Recorde-se que, além de preencher as condições formais, o aeroporto foi deficitário durante todo o período em análise, pelo que não era possível qualquer compensação em excesso *de facto*. Por conseguinte, consideram-se preenchidos os requisitos em matéria de compensação em excesso previstos no Enquadramento SIEG de 2012.

11.3.10. *Transparência*

(315) Nos termos do ponto 60 do Enquadramento SIEG de 2012, o Estado-Membro em causa deve publicar na Internet ou noutro suporte adequado informações sobre os resultados da consulta pública ou de outros instrumentos adequados mencionados no ponto 14 do mesmo enquadramento, o teor e a duração das OSP, a empresa e o território em causa, e os montantes de auxílio concedidos anualmente à empresa.

(316) Tanto a Decisão Regional de outubro de 2014 ([140]) como as decisões que aprovam o orçamento anual do ATM são atos da Assembleia Distrital de Târgu Mureș publicados no respetivo sítio Web. Os artigos 1.º a 3.º da Decisão Regional de outubro de 2014 definem o âmbito e a duração das OSP, as entidades envolvidas e a área geográfica afetada. De igual modo, as decisões regionais que definem o orçamento do aeroporto para os anos de 2014 ([141]), 2015 ([142]), 2016 ([143]), 2017 ([144]), 2018 ([145]) e 2019 ([146]), especificando os montantes de auxílio concedidos, são também disponibilizadas ao público.

(317) Por conseguinte, a Comissão considera que os requisitos em matéria de transparência do Enquadramento SIEG de 2012 estão preenchidos.

11.3.11. *Conclusão sobre a compatibilidade da medida 4*

(318) Pelos motivos expostos nos considerandos 286 a 298 *supra*, a Comissão considera que o auxílio concedido ao ATM ao abrigo da atribuição do SIEG de 2014 é compatível com o mercado interno com base no artigo 106.º, n.º 2, do TFUE.

12. APRECIAÇÃO DA MEDIDA 5 – TAXAS AEROPORTUÁRIAS APLICADAS ÀS COMPANHIAS AÉREAS A OPERAR NO ATM ENTRE 21 DE MARÇO DE 2013 E 16 DE FEVEREIRO DE 2019

12.1. **Existência de um auxílio**

(319) Os princípios do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, conforme estabelecidos nos considerandos 126 a 133, 137, 140, 143, 148 e 149, são também aplicáveis à apreciação da medida 5.

([138]) Artigo 4.º, n.º 11, da Decisão Regional de outubro de 2014.
([139]) Artigo 6.º da Decisão Regional de outubro de 2014.
([140]) Disponível em: PROIECT (cjmures.ro).
([141]) Disponível em: hot016_2014.pdf (cjmures.ro).
([142]) Disponível em: PROIECT (cjmures.ro).
([143]) Disponível em: HOTĂRÂREA NR (cjmures.ro).
([144]) Disponível em: cjmures.ro/Hotariri/Hot2017/hot033_2017.pdf.
([145]) Disponível em: HOTĂRÂREA NR (cjmures.ro).
([146]) Disponível em: cjmures.ro/Hotariri/Hot2019/hot049_2019.pdf.

12.2. **Seletividade**

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

(321) É jurisprudência assente que a apreciação da condição de seletividade impõe que seja determinado se, no quadro de um dado regime jurídico, uma medida nacional é suscetível de favorecer certas empresas ou certas produções em detrimento de outras que, tendo em conta o objetivo prosseguido pelo referido regime, se encontrem numa situação factual e jurídica comparável. O exame da seletividade requer a definição prévia do quadro de referência no qual a medida em causa se enquadra ([147]). Uma medida apenas é seletiva «se, no âmbito de um dado regime jurídico, tiver por efeito beneficiar certas empresas relativamente a outras que pertencem a outros setores ou ao mesmo setor e que, à luz do objetivo prosseguido por esse regime, se encontrem numa situação factual e jurídica comparável» ([148]). O conceito de auxílios estatais não se aplica a medidas estatais que diferenciem as empresas, se essa diferenciação for inerente à natureza ou à estrutura geral do sistema que integram ([149]).

(322) Uma medida pela qual uma empresa pública estabelece as condições para a utilização dos seus bens ou serviços nem sempre constitui, necessariamente, uma medida seletiva para efeitos do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE ([150]). O artigo 107.º, n.º 1, do TFUE não estabelece qualquer distinção entre as medidas de intervenção estatal consoante as respetivas causas e objetivos, definindo-as sim em função dos seus efeitos e, portanto, independentemente das técnicas utilizadas ([151]).

(323) A Decisão Regional de julho de 2012 previa um sistema de taxas de base para as taxas aeroportuárias do ATM (Quadro 7). Previa igualmente descontos sobre as taxas em função do número de aterragens num determinado período de tempo (Quadro 8).

(324) As taxas aeroportuárias e os descontos previstos na Decisão Regional de julho de 2012 foram propostos, apreciados e estabelecidos pelos executivos do gestor aeroportuário do ATM, e seguidamente aprovados pelo seu Conselho de Administração (considerando 73). Finalmente, as taxas e os descontos foram aprovados pela Assembleia Distrital de Mureș.

(325) Tendo em conta o que precede, a Comissão considera que a tabela das taxas aeroportuárias em causa foi elaborada pelo operador do ATM, no exercício de uma competência própria, e era aplicável apenas no ATM ([152]). Assim, o quadro de referência pertinente para apreciar se as companhias aéreas beneficiaram de uma vantagem seletiva, no sentido de serem favorecidas em detrimento de outras companhias aéreas numa situação jurídica e factual comparável, era a tabela aeroportuária que fixa as taxas e descontos aplicáveis no ATM, estabelecida pela Decisão Regional de julho de 2012.

(326) O sistema de taxas aeroportuárias estava aberto a todas as companhias aéreas que utilizassem, ou pudessem utilizar, o ATM e cumprissem as condições descritas na Decisão Regional de julho de 2012. Por conseguinte, este sistema não se afigura seletivo nem *de jure* nem *de facto*.

(327) De igual modo, os descontos estavam abertos a todas as companhias aéreas que utilizassem, ou pudessem utilizar, o ATM e cumprissem as condições descritas na Decisão Regional de julho de 2012. Por conseguinte, os descontos não se afiguram seletivos *de jure*.

(328) A Comissão analisou ainda se os descontos previstos na Decisão Regional de julho de 2012 eram seletivos *de facto* por favorecerem, de uma perspetiva *ex ante*, determinadas companhias aéreas que utilizavam o ATM em detrimento de outras.

(329) As autoridades romenas analisaram o impacto do nível das taxas aeroportuárias e dos descontos nas receitas do ATM no quadro das previsões económicas elaboradas para o período de 2011-2015 (ver considerando 77).

([147]) Acórdão do Tribunal (Grande Secção) de 21 de dezembro de 2016, Comissão/Hansestadt Lübeck («Lübeck»), C-524/14 P, ECLI:EU:C:2016:971, n.os 40 a 67.
([148]) Lübeck, n.º 58.
([149]) Lübeck, n.os 40 a 67 e jurisprudência citada.
([150]) Ibidem.
([151]) *Ibidem*. Acórdão de 15 de novembro de 2011, Comissão e Espanha/Governo de Gibraltar e Reino Unido C-106/09 P e C-107/09 P, ECLI:EU:C:2011:732, n.º 87 e jurisprudência citada.
([152]) Lübeck, n.º 62.

(330) Esta análise, levada a cabo antes da adoção da Decisão Regional de julho de 2012, teve em conta o facto de três companhias aéreas terem manifestado a vontade de explorar serviços regulares a partir do ATM. A estimativa de tráfego prevista na análise de mercado dos serviços aéreos regulares teve os seguintes resultados:

Quadro 10

Número previsto de rotações por mês no período de 2013-2016

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

Fonte: Autoridades romenas

(331) A Comissão observa que, aquando da adoção da Decisão Regional de julho de 2012, todas as companhias aéreas com utilização prevista do ATM podiam beneficiar significativamente dos descontos aplicados (o benefício mais baixo era um desconto de 25 %), sendo que duas das três companhias aéreas podiam até beneficiar do desconto máximo de 45 %. O facto de os descontos serem linearmente progressivos e partirem de um nível baixo (5 %) apenas com algumas aterragens (três) garante também a inexistência de efeitos de limiar importantes: a estrutura da medida não é de forma que os seus efeitos favoreçam significativamente um determinado grupo de empresas. Além disso, o critério que serve de base aos descontos (número de aterragens) não conduz, por si só, à exclusão de certas companhias aéreas do benefício (em comparação com outros critérios, como a dimensão das aeronaves).

(332) A Comissão observa também que o critério que permite obter um determinado nível de desconto é geral e aplicável numa base *erga omnes*, visto que assenta apenas no número de rotações por mês e não em critérios suscetíveis de favorecer determinadas companhias (por exemplo, a frequência suficiente, medida pela obtenção de um determinado número de passageiros por mês ou pela existência de uma frota de aeronaves de dimensão relevante, medida pelas operações de voo com aeronaves acima de um determinado peso).

(333) Com base no que precede, a Comissão considera que o sistema de taxas aeroportuárias e os descontos foram aplicados de forma não seletiva de uma perspetiva *de facto*.

12.2.1. *Conclusão sobre a seletividade*

(334) A Comissão considera que não existe seletividade *de jure*, visto que a Decisão Regional de julho de 2012 não impõe quaisquer restrições à aplicação dos descontos, nem em termos da dimensão das aeronaves a utilizar, nem em termos do número mínimo de passageiros.

(335) Além disso, a medida também não é seletiva *de facto*, porquanto, conforme explicado no considerando 331, até três companhias aéreas no total, ou seja, todas as companhias aéreas que iriam prestar serviços regulares no aeroporto nos anos seguintes, poderiam beneficiar significativamente do desconto e o único critério válido para poder beneficiar de um determinado nível de desconto não favorece nenhuma empresa em particular.

(336) Do exposto supra resulta que a medida 5 não preenche a condição de seletividade a que se refere o artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

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

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

(338) Por conseguinte, a Comissão conclui que a medida 5 não constituiu um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

1. O financiamento público concedido pela Roménia ao gestor aeroportuário do aeroporto de Târgu Mureș relativo aos períodos de 2007-2009, 2011-2014 e 2014-2019 constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

a) O financiamento público no período de 2007-2009 foi concedido de forma ilegal pela Roménia, em violação do artigo 108.º, n.º 3, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia. O auxílio é compatível com o mercado interno ao abrigo do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

b) O financiamento público no período de 2011-2014 ao abrigo da atribuição do SIEG de 2011 é compatível com o mercado interno nos termos do artigo 106.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia e estava isento da obrigação de notificação prévia prevista no artigo 108.º, n.º 3, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

c) O financiamento público no período de 2014-2019 ao abrigo da atribuição do SIEG de 2014 foi concedido de forma ilegal pela Roménia, em violação do artigo 108.º, n.º 3, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia. O auxílio é compatível com o mercado interno ao abrigo do artigo 106.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

2. O financiamento público concedido pela Roménia para as infraestruturas de assistência em escala no aeroporto de Târgu Mureș em 2011 constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia e foi concedido de forma ilegal pela Roménia, em violação do artigo 108.º, n.º 3, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia. O auxílio é compatível com o mercado interno na aceção do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

3. As taxas aeroportuárias aplicáveis no aeroporto de Târgu Mureș entre 21 de março de 2013 e 16 de fevereiro de 2019 não constituem um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

Artigo 2.º

A destinatária da presente decisão é a Roménia.

Feito em Bruxelas, em 21 de fevereiro de 2025.

Pela Comissão
Teresa RIBERA
Vice-Presidente Executiva