II

(Незаконодателни актове)

РЕШЕНИЯ

РЕШЕНИЕ (ЕС) 2021/1428 НА КОМИСИЯТА

от 24 февруари 2020 година относно

ДЪРЖАВНА ПОМОЩ SA.31662 — C/2011 (ex NN/2011), приведена в действие от Румъния в полза на Timişoara International Airport — Wizz Air

(нотифицирано C(2021) 1065)

(само текстът на румънски език е автентичен)

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 108, параграф 2, първа алинея от него,

като взе предвид Споразумението за Европейското икономическо пространство, и по-специално член 62, параграф 1, буква а) от него,

като покани заинтересованите страни да представят мненията си в съответствие с посочената(ите) по-горе разпоредба(и) ([1]) и като взе предвид тези мнения,

като има предвид, че:

1. ПРОЦЕДУРА

(1) С писмо от 30 септември 2010 г. Carpatair ([2]) — дружество, извършващо дейност на европейския пазар за въздушни превози („жалбоподателят“, или „Carpatair“), подаде жалба („жалбата“), в която се твърди, че румънските органи са предоставили неправомерна държавна помощ на Timişoara International Airport („международното летище Тимишоара“ или „летището“) в полза на Wizz Air Hungarian Airlines Ltd („Wizz Air“) ([3]). Жалбата беше регистрирана под дело за държавна помощ номер SA.31662 (ex CP 237/2010).

(2) Комисията констатира, че жалбата изглежда свързана с уведомлението от румънските органи от 17 май 2010 г. („уведомлението“), отнасящо се до плановете за осигуряване на публична подкрепа в полза на регионални летища. Уведомлението е заведено под дело номер N 185/2010. На 15 септември 2010 г. румънските органи уведомиха Комисията, че международното летище Тимишоара не е сред летищата, отговарящи на условията на схемата, за която е подадено уведомление. Въпреки това, тъй като Комисията получи информация относно определено публично финансиране на международното летище Тимишоара през периода 2007—2009 г., публичното финансиране за този период се анализира в настоящото дело.

(3) С писмо от 21 октомври 2010 г. Комисията препрати жалбата на Румъния и поиска допълнителна информация. Румънските органи отговориха с писмо от 15 декември 2010 г.

([1]) Решение на Комисията SA.31662 (11/C) (ex CP 237/10) — Timişoara International Airport — Wizz Air, ОВ C 270, 13.9.2011 г., стр. 11.

([2]) Carpatair е частна регионална авиокомпания, учредена през 1999 г. През 2000 г. дружеството Carpatair е създало свой център на международното летище Тимишоара, който предоставя услуги по модела „летищен център и оси“.

([3]) Wizz Air е унгарска нискотарифна авиокомпания. Wizz Air group се състои от три дружества, осъществяващи дейността, а именно Wizz Air Hungary, Wizz Air Bulgaria и Wizz Air Ukraine.

(4) Жалбоподателят предостави допълнителна информация с писма от 24 ноември 2010 г., 25 ноември 2010 г., 14 януари 2011 г. и 3 февруари 2011 г. С писма от 9 февруари 2011 г. и 2 март 2011 г. Комисията уведоми жалбоподателя за хода на делото и поиска допълнителна информация. Жалбоподателят отговори с писма от 22 февруари 2011 г., 9 март 2011 г. и 28 март 2011 г. и представи допълнителна информация.

(5) С писма от 16 февруари 2011, 3 март 2011 г. и 16 март 2011 г. Комисията поиска допълнителна информация от румънските органи. Румънските органи отговориха с писма от 10 март 2011 г. и 5 април 2011 г. На 16 март 2011 г. Комисията уведоми румънските органи, че все още е необходима допълнителна информация и поиска тя да бъде изпратена до 15 април 2011 г. Румънските органи отговориха с писмо от 21 април 2011 г.

(6) С писмо от 12 май 2011 г. жалбоподателят се съгласи да оповести самоличността си и финансовото си състояние и предостави допълнителна информация в тази връзка.

(7) С писмо от 24 май 2011 г. Комисията уведоми Румъния за решението си да започне официална процедура по разследване във връзка с финансирането, свързано с международното летище Тимишоара, споразумението от 2008 г. между оператора на това летище и Wizz Air, неплащането на летищни такси от страна на Wizz Air, както и отстъпките и намаленията по тарифата на летищните такси от 2007 г., 2008 г. и 2010 г. („решението за откриване на процедурата“).

(8) С писмо от 16 юни 2011 г. румънските органи посочиха коя информация желаят да бъде заличена от решението за откриване на процедурата, преди то да бъде публикувано.

(9) На 23 юни 2011 г. Комисията изпрати на Румъния предложение за неповерителна версия на решението за откриване на процедурата. Комисията посочи на Румъния коя информация не приема за поверителна.

(10) С писмо от 27 юни 2011 г. Румъния отговори на Комисията, като поддържаше искането си за заличаване на определена информация.

(11) Въз основа на кореспонденцията с Румъния Комисията взе окончателно решение относно текста, който възнамерява да публикува, в съответствие с точка 33 от съобщението на Комисията относно професионалната тайна при решенията за държавна помощ ([4]). С писмо от 25 юли 2011 г. Комисията уведоми Румъния за решението си да отхвърли искането ѝ за заличаване на определена информация. Румъния разполагаше с 15 дни да реагира на това решение и да предостави допълнителни доводи, за да обоснове искането си.

(12) С писмо от 11 август 2011 г. Румъния уведоми Комисията, че поддържа становището си по отношение на заличаването на определена информация, но вече не възразява срещу публикуването на решението за откриване на процедурата.

(13) Решението за откриване на процедурата беше публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз* ([5]) на 13 септември 2011 г. Комисията прикани заинтересованите страни да предоставят своите мнения относно въпросната мярка в рамките на един месец след датата на публикуването.

(14) Комисията получи мнения от Румъния относно решението за откриване на процедурата с писма от 27 юни 2011 г. и 14 октомври 2011 г. Румъния представи допълнителна информация на 27 юли 2011 г. и 12 юни 2012 г.

(15) Комисията получи мнения относно решението за откриване на процедурата от Societatea Nationala Aeroportul International Timișoara — Traian Vuia — S. A. („летищния оператор“) на 27 октомври 2011 г., от Carpatair на 8 август 2011 г. и от Wizz Air — на 24 юни 2011 г. и 27 октомври 2011 г. Комисията получи също така становища относно решението за откриване на процедурата от Румънската асоциация на летищата, от бившия директор на летищния оператор, от Eurojet, Austrian Airlines и Асоциацията на европейските регионални авиокомпании.

(16) На 4 септември 2012 г. и 20 септември 2012 г. Комисията предаде на Румъния мненията на третите страни относно решението за откриване на процедурата. Тя получи отговор на тези мнения от Румъния с писма от 5 октомври 2012 г. и 17 октомври 2012 г.

([4]) Съобщение на Комисията относно професионалната тайна при решенията за държавна помощ, ОВ C 297, 9.12.2003 г., стр. 6.

([5]) Вж. бележка под линия 1.

(17) С писма от 12 октомври 2011 г., 24 февруари 2012 г., 27 юли 2012 г., 9 август 2012 г., 3 ноември 2012 г., 30 октомври 2014 г. и 28 юли 2015 г. Комисията поиска допълнителна информация от румънските органи. Съответно румънските органи отговориха с писма от 16 ноември 2011 г., 13 април 2012 г., 3 май 2012 г., 3 септември 2012 г., 5 октомври 2012 г., 12 декември 2012 г., 2 декември 2014 г., 9 декември 2014 г. и 21 септември 2015 г.

(18) С писмо от 27 юли 2012 г. Комисията поиска от жалбоподателя да предостави допълнителна информация. Той отговори, като предостави допълнителна информация, на 3 септември 2012 г. Жалбоподателят предостави информация също така на 7 юни 2011 г., 30 юни 2011 г., 8 август 2011 г., 14 октомври 2011 г., 19 март 2012 г., 14 май 2012 г., 13 юли 2012 г., 19 октомври 2012 г., 3 декември 2012 г., 1 юли 2013 г., 6 юни 2014 г., 10 юли 2014 г., 10 октомври 2014 г., 15 и 16 октомври 2014 г., 10 ноември 2014 г., 12 ноември 2014 г., 14 ноември 2014 г., 25 февруари 2015 г., 25 май 2015 г., 28 май 2015 г., 29 септември 2015 г., 10 декември 2015 г., 22 декември 2015 г., 13 април 2016 г., 28 април 2016 г., 27 февруари 2018 г. и 20 април 2018 г.

(19) На 11 февруари 2015 г. и 3 юли 2015 г. Wizz Air представи допълнителна информация, която включваше доклад, изготвен от Oxera за Wizz Air, в който за различните споразумения между Wizz Air и летищния оператор е приложен принципът на оператор в условията на пазарна икономика. Oxera представи актуализации на докладите и допълнителни бележки на 14 май 2015 г., 10 август 2015 г., 21 септември 2015 г., 20 октомври 2015 г., 15 септември 2017 г. и 22 септември 2017 г. На 10 ноември 2017 г. Комисията поиска неповерителна версия на отговорите на Oxera от 15 и 22 септември 2017 г. На 15 ноември 2017 г. Oxera уведоми Комисията, че Wizz Air не е поискала заличаване на никаква информация, и след допълнително уточнение с Oxera на 23 ноември 2017 г., на 1 декември 2017 г. Комисията препрати на Румъния отговорите на Oxera от 15 и 22 септември 2017 г. На 1 февруари 2018 г. румънските органи представиха своите мнения във връзка с проучването на Oxera.

(20) На 14 март 2014 г. Комисията уведоми Румъния и заинтересованите страни относно приемането на съобщението „Насоки на ЕС относно държавните помощи за летища и авиокомпании“ ([6]) („Насоки за въздухоплаването от 2014 г.“) и поиска от тях да представят мнения в рамките на 20 работни дни от датата на публикуването на Насоките за въздухоплаването от 2014 г.. На 4 април 2014 г. Насоките за въздухоплаването от 2014 г. бяха публикувани в *Официален вестник на Европейския съюз*. Комисията получи мнения от Carpatair на 25 март 2014 г., от Wizz Air на 30 април 2014 г. и от летищния оператор на 8 май 2014 г.

(21) На 28 май 2014 г. Комисията предаде на Румъния мненията на третите страни относно Насоките за въздухоплаването от 2014 г. С писмо от 3 юли 2014 г. Комисията получи становищата на Румъния относно мненията на заинтересованите страни.

(22) Летищният оператор представи допълнителна информация на 11 ноември 2011 г., 24 ноември 2016 г. и 16 декември 2016 г. Комисията също така получи допълнителни становища от летищния оператор на 18 януари 2016 г., 31 януари 2016 г. и 7 март 2016 г. На 11 март 2016 г. Комисията предаде тези становища на Румъния, която не представи мнения по тях.

(23) С писмо от 17 юли 2015 г. Комисията предаде допълнителни мнения от жалбоподателя и от Wizz Air на Румъния, която представи мнения по тези становища на 21 септември 2015 г.

(24) С писмо от 11 март 2016 г. Комисията предаде допълнителни становища от Oxera на Румъния, която представи мнения по тези становища на 15 април 2016 г.

(25) Комисията поиска допълнителна информация от румънските органи на 30 октомври 2017 г. Преведените версии на искането на румънски език бяха изпратени на румънските органи на 9 ноември 2017 г. Румънските органи отговориха на 15 януари 2018 г. след одобрено двукратно удължаване на срока. Комисията изпрати на румънските органи искане за допълнителни разяснения на 26 март 2018 г. и 31 октомври 2018 г., на което румънските органи отговориха съответно на 4 юни 2018 г. и 21 ноември 2018 г. На 8 април 2019 г. румънските органи представиха превода на своите отговори от 4 юни 2018 г.

(26) На 17 май 2019 г. Wizz Air изпрати писмо на Комисията, в което отправи искане за право на достъп до преписката и право на изслушване, на което Комисията отговори на 11 юни 2019 г.

([6]) Съобщение на Комисията — Насоки относно държавните помощи за летища и авиокомпании, ОВ C 99, 4.4.2014 г., стр. 3.

2. **МЕЖДУНАРОДНОТО ЛЕТИЩЕ ТИМИШОАРА**

2.1. **Летището**

(27) Международното летище Тимишоара се намира в западната част на Румъния.

(28) Летището се експлоатира от летищния оператор (съображение 15) — акционерно дружество, в което към датата на публикуването на настоящото решение ([7]) румънската държава държи 80 % от дяловете. Останалата част от дяловете е собственост на Fondul Proprietatea ([8]). Преди това първоначалният дялов капитал е записан изцяло от Румъния и към датата, на която е учреден летищният оператор ([9]), е внесен в пълен размер.

(29) Летищният оператор притежава летищната инфраструктура, с изключение на пистата, пътеката за рулиране и перона, които са собственост на румънската държава. Описаната инфраструктура е отдадена на концесия от държавата на летищния оператор.

(30) Международното летище Тимишоара има една писта, която е с дължина 3 500 метра и широчина 45 метра. Пероните осигуряват 22 места за паркиране. Капацитетът на летището възлиза на 1 300 международни пътници на час и 500 национални пътници на час. Летището има и товарен терминал.

(31) В периода 2007—2009 г., т.е. периода, предмет на оценката, международното летище Тимишоара е било второто по големина летище в Румъния по отношение на пътникопотока (Таблица 1). В Таблица 1 е представено и последващото развитие на пътникопотока до 2017 г.

Таблица 1: Пътникопоток на международното летище Тимишоара през периода 2007—2018 г.

2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.
834 580	**889 756**	**974 785**	1 137 218	1 200 762	1 035 929	757 069

2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.
736 191	924 459	1 161 510	1 650 000

Източник: румънските органи

(32) Към момента на приемането на настоящото решение на международното летище Тимишоара се предлагат редовни пътнически въздухоплавателни услуги от няколко нискотарифни авиокомпании. Wizz Air обслужва най-голям брой европейски дестинации, докато услугите, предлагани от Ryanair и Blue Air, са по-ограничени. Летището се обслужва и от два превозвача, предлагащи пълен набор от услуги: Tarom и Lufthansa. Предлагат се също сезонни чартърни полети и има няколко оператори на товарни полети.

(33) В периода 2007—2009 г. международното летище Тимишоара е регионален летищен център за Carpatair — регионален превозвач, предлагащ пълен набор от услуги, който обслужва около 32 национални и европейски дестинации. Сред другите авиокомпании, обслужващи летището през този период, са Tarom, Lufthansa, Austrian Airlines, Malev, Alitalia, Moldavian Airlines.

(34) В най-голяма близост до международното летище Тимишоара са:

— летище Арад, което се намира на 50 km разстояние. Това се равнява на 40 минути път с автомобил. Летище Арад е най-големият товарен терминал в западната част на Румъния. Неговият пътникопоток е намалял от 67 183 души през 2007 г. на 11 367 души през 2018 г.; и

([7]) Statutul Societății Naționale „Aeroportul Internațional Timișoara — Traian Vuia“ — S.A. din 18.9.2008 — Устав на оператора на международното летище Тимишоара от 15 октомври 2008 г. („Уставът от 2008 г.“), член 8.

([8]) Fondul Proprietatea е фонд за недвижими имоти, създаден от румънското правителство с цел обезщетяване на физически лица, загубили имотите си по време на комунистическия режим и чиито претенции за собственост не могат да бъдат уредени в натура. Румънското правителство става миноритарен акционер във Fondul Proprietatea (с 0,04 % дял), като преразпределя дялове от своя първоначален капитал на допустими заявители.

([9]) Statutul Societății Naționale „Aeroportul Internațional Timișoara“ — S.A. din 24.8.1998 — Устав на оператора на международното летище Тимишоара в сила от 7 октомври 1998 г. до 14 октомври 2008 г. („Уставът от 1998 г.“), одобрен с Решение на правителството 521/1998, член 7.

— летище Карансебеш, което се намира на 107 km разстояние. Това се равнява на 1 час и 14 минути път с автомобил. Това е частно летище без редовни въздушни превози. То се използва за въздухоплаване с общо предназначение и за полети на спасителните и полицейските служби.

(35) В Таблица 2 е обобщено финансовото състояние ([10]) на летищния оператор през периода, предмет на оценката:

Таблица 2: Ключови финансови показатели (в хиляди RON)

хиляди RON	2007 г.	2008 г.	2009 г.
Приходи	23 473	30 545	41 067
Ръст на продажбите	не се прилага	+ 30,1 %	+ 34,4 %
Печалба преди облагане с данъци и разходи за лихви и амортизация (EBITDA)	7 318	10 646	12 212
Марж на EBITDA	31,2 %	34,9 %	29,7 %
Печалба преди лихви и данъци (EBIT)	3 249	5 809	5 655
Нетна печалба	2 417	4 874	3 508
Марж на нетната печалба	10,3 %	16,0 %	8,5 %

2.2. **Планът за развитие на международното летище Тимишоара за периода 2006—2015 г.**

(36) В плана за развитие за периода 2006—2015 г. („плана за развитие“) се предвижда ръст на пътникопотока от 611 705 души през 2005 г. на 1 661 332 души през 2010 г. и 2 565 494 души през 2015 г. Очакванията са присъединяването на Румъния към ЕС през 2007 г. да доведе до увеличаване на пътникопотока с 16—18 %.

(37) В плана за развитие се отбелязва, че през периода 2001—2005 г. пътникопотокът и броят на движенията на въздухоплавателни средства са се увеличили с 250 %. В него също така се констатира, че през 2006 г. съществуващият капацитет е достигнал критично равнище по отношение на пътническия терминал, перона, пистата, пътя за достъп и паркинга, което е подкопало възможността за разкриване на нови маршрути и увеличаване на броя на пътниците по съществуващите маршрути. През 2003 г. са започнали работите по разширяването на пътническия терминал, а през 2004 г. — по разширяването на перона. В плана за развитие се потвърждава необходимостта разширяването и изграждането на инфраструктурата да продължи, за да се поеме предвиденото увеличаване на трафика.

3. **ОСПОРВАНИТЕ МЕРКИ**

3.1. **Мярка 1 — Годишно финансиране, предоставено на летищния оператор**

(38) Летищният оператор е получавал безвъзмездни средства от държавата всяка година („мярка 1“). Според органите на Румъния финансирането, отпуснато на летищния оператор през периода 2007—2009 г., се отнася до инвестиции от следните видове и със следните размери (Таблица 3).

Таблица 3: Публично финансиране, отпуснато на летищния оператор през периода 2007—2009 г.

Година	**Позиция №**	**Размер (хиляди RON)**	**Инвестиционен проект**	**Собственик на инфраструктурата**
2007 г.	1	500	Изграждане на път за достъп и паркинг	Летището
	2	1 758	Изграждане на терминал за полети извън Шенгенското пространство (първоначално терминал за вътрешни полети)	Летището
	3	6 846	Подобряване на пистата и разширяване на перона за паркиране на въздухоплавателни средства	Румънската държава
		9 104	**Междинна сума**	

([10]) Доклад на анализатор от 7 февруари 2011 г. относно Fondul Proprietatea, IEBA Trust Financial & Investment Services.

2008 г.	4	10 236,65	Подобряване на пистата и разширяване на перона за паркиране на въздухоплавателни средства	Румънската държава
	5	242	Изграждане на терминал за полети извън Шенгенското пространство (първоначално терминал за вътрешни полети)	Летището
	6	97,24	Детектори за метал за охраняеми врати	Летището
	7	4 598,4	Система за откриване на експлозиви	Летището
	8	703,99	Преносими устройства за откриване на експлозиви	Летището
	9	1 344,00	Оборудване за светлинна сигнализация	Летището
	10	1 773,61	Система за сканиране с рентген	Летището
	11	511,81	Самоиздигаща се платформа за спешна медицинска помощ	Летището
		19 507,7	**Междинна сума**	
2009 г.	12	2 387,99	Подобряване на пистата и разширяване на перона за паркиране на въздухоплавателни средства	Румънската държава
	13	6 379,96	Подобряване на терминала за полети извън Шенгенското пространство (първоначално терминал за вътрешни полети)	Летището
		8 767,95	**Междинна сума**	
2007 —2009 г.		**37 379,65**	**Общо**	

(39) Според румънските органи финансирането на инвестициите е извършено на следните правни основания:

(1) по отношение на оборудването за сигурност — Решение на правителството 1461/2007 относно финансирането на програми за закупуване на оборудване за летищна сигурност, което включва оборудването за сигурност за международното летище Тимишоара, предвидено да бъде финансирано през 2008 г. Финансирането е определено в проектобюджета за 2008 г., одобрен с Решение на правителството 666/2008 от 24 юни 2008 г.;

(2) по отношение на останалата част от инвестициите с Решение на правителството 615/2002 е одобрена стратегическата програма за развитие на летищната инфраструктура на международното летище Тимишоара за периода 2002—2015 г. То е изменено с Решение на правителството 1212/2007, с което е одобрена стратегическата програма за периода 2007—2015 г. Списъкът с инвестициите е посочен конкретно в стратегическата програма. Сумите, разпределени за тези инвестиции, присъстват в нормативните актове за одобряване на бюджетите за 2007 г., 2008 г. и 2009 г. ([11]).

3.2. **Мярка 2 — Сборник за аеронавигационна информация и публикация („AIP“) от 2007 г., 2008 г. и 2010 г.**

3.2.1. *AIP от 2007 г. и AIP от 2008 г.*

(40) Според информацията от румънските органи, съгласно приложимата национална правна рамка, всеки летищен оператор има правомощия да определя своите летищни такси. Таксите, определени от летищния оператор, подлежат на официално публикуване в сборника за аеронавигационна информация и публикация („AIP“), както се изисква съгласно международните правила в областта на въздухоплаването. Съответно политиката относно таксите за използване на международното летище Тимишоара е определена само по отношение на това летище и не е приложима по отношение на което и да е друго летище в рамките на регионалната или националната територия. Публикациите в AIP се предлагат от изпълнителното ръководство на летищния оператор и се одобряват от Управителния съвет в съответствие с прерогативите, изрично предоставени в устава на дружеството.

(41) Приложимите такси са публикувани в AIP на 7 юни 2007 г. под референтен номер GEN 4.1-17 („AIP от 2007 г.“), както следва:

([11]) Заповед № 289 на Министерството на транспорта, Министерството на финансите и Министерството на труда от 21 февруари 2007 г. за бюджета за 2007 г., Решение на правителството № 666 от 24 юни 2008 г. за бюджета за 2008 г. и Решение на правителството № 721 от 17 юни 2009 г. за бюджета за 2009 г.

Таблица 4: Летищни такси, публикувани в AIP от 2007 г. (в евро)

Такса	Минимална такса	Таксова единица
Кацане	50	7/тон
Светлинна сигнализация	50	2,10/тон
Паркиране	15	0,15/тон/час
Обработка на пътници		
— ***международни полети***		8/пътник
— ***вътрешни полети***		3/пътник
— ***услуги за сигурност***		7/пътник
— ***транзит или трансфер***		5/пътник

(42) В AIP от 2007 г. е предвидено намаление на таксите за кацане въз основа на броя на каченията, както е обобщено в следващата таблица:

Таблица 5: Намаления на летищните такси в AIP от 2007 г.

Международни полети	
Брой кацания/година	**Намаление (%)**
250— 500	10
501—1 200	20
1 201—2 000	30
2 001—2 500	40
2 501—3 000	50
3 001—3 500	60
3 501—4 000	70
> 4 001	85

(43) Освен това се предоставя 50 % отстъпка от таксите за кацане за период от шест месеца за нови въздушни превозвачи, които извършват поне два полета седмично, и за нови дестинации, които все още нямат връзка с международното летище Тимишоара.

(44) Летищните такси, приложими за 2008 г., са публикувани в AIP на 23 октомври 2008 г. под референтен номер GEN 4.1-17 („AIP от 2008 г.“), както следва:

Таблица 6: Приложими летищни такси (AIP от 2008 г.) в евро

Такса	Минимална такса	Таксова единица
Кацане	50	7/тон
Светлинна сигнализация	50	2,10/тон
Паркиране	15	0,15/тон/час
Обработка на пътници		
— ***международни полети***		8/пътник
— ***вътрешни полети***		5/пътник
— ***услуги за сигурност***		10/пътник
— ***транзит или трансфер***		1,50/пътник
— ***лица с намалена подвижност***		0,20/пътник

(45) В AIP от 2008 г. таксите за сигурност на пътниците са увеличени на 10 EUR на пътник спрямо 7 EUR на пътник през 2007 г. Таксата на пътник за транзитни или трансферни пътници е намалена от 5 EUR на 1,50 EUR на пътник. Освен това летищният оператор е въвел такса в размер на 0,20 EUR за лица с намалена подвижност.

(46) В AIP от 2008 г. е предвидено намаление на таксите за кацане въз основа на броя на кацанията през предходната година, както следва:

Таблица 7: Намаления на летищните такси (AIP от 2008 г.)

Международни полети	
Брой кацания/година	**Намаление (%)**
250—500	10
501—1 200	20
1 201—2 000	30
2 001—2 500	40
2 501—3 000	50
3 001—3 500	60
> 3 501	70

(47) В AIP от 2008 г. е предвидена и отстъпка от 50 % върху таксите за кацане за период от 12 месеца за нови въздушни превозвачи на международното летище Тимишоара, които извършват поне три полета седмично с въздухоплавателни средства с най-малко 70 места. За всяка нова разкрита дестинация приложената отстъпка от таксите за кацане е 50 % за период от шест месеца.

(48) В допълнение към предишните отстъпки и намаления летищният оператор предоставя и частично възстановяване на плащанията, получени от него от таксата за качване (Таблица 8).

Таблица 8: Възстановяване на приходи от такса за качване съгласно AIP от 2008 г.

Брой качени пътници на година, доставени от ползвателя на летището	**Възстановени суми**
150 001—300 000	10 %
300 001—500 000	20 %
> 500 001	30 %

3.2.2. *AIP от 2010 г.*

(49) На 26 август 2010 г. е публикувано изменение на летищните такси на международното летище Тимишоара („AIP от 2010 г.“). Летищният оператор въвежда нова категория отстъпки за въздухоплавателни средства с максимална излетна маса („MTOW“) над 70 тона:

Таблица 9: Отстъпки в AIP от 2010 г. за въздухоплавателни средства с MTOW над 70 тона

Брой качени пътници на месец, доставени от ползвателя на летището	**Отстъпка (%)**
0—10 000	0
10 001—18 000	72
18 001—36 000	82
> 36 000	85

3.3. **Мярка 3 — Споразуменията между летищния оператор и Wizz Air от 2008 г.**

(50) В средата на 2008 г. летищният оператор и Wizz Air подписват поредица от споразумения, в които се определят принципите на тяхното сътрудничество, както и редът и условията за използване на летищната инфраструктура и летищните услуги от авиокомпанията. Подписаните споразумения се състоят от i) меморандум за разбирателство, ii) договор за маркетингови услуги, iii) споразумение за експлоатация и iv) споразумение за наземно обслужване (наричани заедно „споразуменията от 2008 г.“). Въз основа на споразуменията от 2008 г. Wizz Air започва да осъществява своята дейност от международното летище Тимишоара в края на 2008 г. През 2009 г. дружеството постепенно увеличава броя на международните дестинации, обслужвани с въздухоплавателни средства от типа A320 (280 места).

3.3.1. *Меморандумът за разбирателство от 25 юни 2008 г.*

(51) Меморандумът за разбирателство („меморандум за разбирателство“ или „МзР“) е подписан от летищния оператор и Wizz Air на 25 юни 2008 г. Той е сключен първоначално за период от три години плюс една година, през която страните могат да го прекратят поради нарушение на договора. В МзР са установени общите принципи на тяхното сътрудничество, както и редът и условията за използване на летищната инфраструктура и летищните услуги от страна на Wizz Air.

(52) Летищният оператор се съгласява да разшири пътническия терминал, за да се създаде възможност за обслужване на до три милиона пътници годишно най-късно до 1 януари 2011 г. Освен това той се съгласява да повиши категорията на пистата по отношение на кацането и излитането до категория III в двете посоки преди края на 2009 г. и да предостави слотове в съответствие с искането на Wizz Air.

(53) Wizz Air се съгласява да осъществява маркетингови дейности в полза на летищния оператор. По-конкретно, договорено е да се популяризират полетните дестинации на Wizz Air от или до летището, за да се увеличи броят на заминаващите и пристигащите пътници на летището. В замяна летищният оператор се съгласява да плаща такси за маркетингови услуги в зависимост от броя на кацанията и броя на доставените пътници.

3.3.2. *Договорът за маркетингови услуги от 30 юли 2008 г.*

(54) Договорът за маркетингови услуги е подписан от страните на 30 юли 2008 г. и е сключен за първоначален срок от три години, който започва да тече на 11 декември 2008 г. След първоначалния срок от три години неговата продължителност е можело да бъде удължена с една година.

(55) В договора за маркетингови услуги са установени редът и условията за маркетинговите дейности, осъществявани от Wizz Air с цел увеличаване на броя на заминаващите и пристигащите пътници на летището.

(56) В договора за маркетингови услуги са описани подробно следните маркетингови дейности, които трябва да се осъществяват от Wizz Air:

— популяризиране на международното летище Тимишоара и на полетите на Wizz Air до и/или от международното летище Тимишоара в бордното списание на авиокомпанията, достъпно и онлайн;

— рекламиране на международното летище Тимишоара на уебсайта на авиокомпанията;

— създаване на маркетингова стратегия за международното летище Тимишоара и Wizz Air;

— рекламиране на промоции във връзка с въздухоплавателните услуги на международното летище Тимишоара; и

— други дейности за стимулиране на увеличаването на пътниците на международното летище Тимишоара.

(57) Съгласно договора маркетинговите дейности се провеждат в румънски и в чуждестранни медии.

(58) В замяна на маркетинговите дейности на Wizz Air летищният оператор плаща на авиокомпанията такса за маркетингови дейности, която зависи от броя доставени заминаващи пътници.

(59) В договора за маркетингови услуги е посочено, че в случай на увеличаване на таксите, регламентирани в споразумението за експлоатация или в споразумението за наземно обслужване, таксата за маркетингови услуги се променя в съответствие с промяната на летищните такси.

(60) В допълнение летищният оператор има следните задължения към Wizz Air:

— да разреши на Wizz Air да използва инфраструктурата на международното летище Тимишоара за търговски и маркетингови дейности;

— да подкрепя контактите на Wizz Air с местните публични органи и стопански субекти,

— да предоставя на Wizz Air своя опит, познания и връзки с местните доставчици на маркетингови услуги и с местните медии;

— да включва Wizz Air в своите рекламни и маркетингови дейности; и

— да предоставя на Wizz Air рекламно пространство на международното летище Тимишоара;

— да подкрепя Wizz Air в дейности по връзки с обществеността.

(61) В договора за маркетингови услуги е предвидено, че Wizz Air трябва да издава фактура за таксата за маркетингови услуги, след като получи „*проформа фактура*“ от летищния оператор за таксите по споразумението за експлоатация и споразумението за наземно обслужване.

(62) Съгласно договора за маркетингови услуги авиокомпанията Wizz Air е задължена да представя на летищния оператор поне веднъж годишно доклади, в които се описват провежданите от нея маркетингови дейности (т.е. описание на маркетинговите дейности, целевите групи, рекламата, честотата на полетите, избора на медии, сумите, изразходвани за маркетинговите дейности).

3.3.3. *Прекратяване на договора за маркетингови услуги и плащане на таксите за маркетингови услуги от летищния оператор*

(63) На 11 февруари 2010 летищният оператор решава да прекрати договора за маркетингови услуги.

(64) Във връзка с правилата за възлагане на обществени поръчки румънският национален орган за регулиране и наблюдение на обществените поръчки заключава, че възлагането на договор за маркетингови услуги, без да е приложена нито една от процедурите за възлагане, предвидени в националното законодателство, представлява нарушение на тези правила и се санкционира с глоба от порядъка на 70 000—100 000 RON.

(65) Летищният оператор е получил фактури от Wizz Air на обща стойност 2 560 992,90 EUR за маркетингови услуги за периода октомври 2008 г. — януари 2010 г. Румънските органи твърдят, че летищният оператор не е платил тази сума и че задължението за плащане съгласно договора за маркетингови услуги ще бъде уредено в съответствие с търговското право.

(66) От фактурите на Wizz Air към летищния оператор става ясно, че таксите за маркетингови услуги са фактурирани с няколко месеца закъснение.

3.3.4. *Споразумението за експлоатация от 1 август 2008 г.*

(67) Споразумението за експлоатация е сключено на 1 август 2008 г. за периода от 11 декември 2008 г. до 10 декември 2009 г. с автоматично подновяване за допълнителен период от 12 месеца на всяка годишнина от датата му на влизане в сила („споразумението за експлоатация“) ([12]). В споразумението за експлоатация са уточнени изискванията по отношение на услугите, които трябва да бъдат предоставяни на Wizz Air от летищния оператор (услуги по обработване на пътници, услуги за сигурност, услуги по транзит/трансфер), и са определени приложимите летищни такси, които Wizz Air трябва да плаща, както и отстъпки и освобождавания от такси.

(68) По същество ([13]) таксите са същите като определените в AIP от 2008 г. В допълнение авиокомпанията има право на 50 % отстъпка за период от шест месеца при увеличаване на честотите на полетите.

(69) Плащанията за услугите са дължими 30 дни след получаването на фактурата „*без приспадания поради каквито и да било твърдени насрещни искове или каквото и да било друго основание*“. Определена е наказателна лихва за забавено плащане в размер на 6,5 % годишно. Предвидено е за начислените наказателни лихви да се издава фактура.

([12]) Това споразумение за експлоатация е споразумението за експлоатация, посочено в договора за маркетингови услуги.

([13]) С изключение на таксата за вътрешни полети, тъй като Wizz Air не предлага вътрешни полети.

(70) Нарушаването на поверителността на договора се санкционира с глоба в размер на 10 000 EUR.

(71) На 25 юни 2010 г. споразумението за експлоатация е изменено с нова схема за отстъпки, която обхваща периода до 6 февруари 2011 г. Тази нова схема за отстъпки съответства на схемата, определена в AIP от 2010 г.

3.3.5. *Споразумението за наземно обслужване от 1 август 2008 г.*

(72) Споразумението за наземно обслужване (СНО) представлява приложение към Стандартното споразумение за наземно обслужване от април 2004 г. и се прилага от 11 декември 2008 г. до 10 декември 2009 г. с автоматично подновяване за допълнителен период от 12 месеца на всяка годишнина от датата му на влизане в сила ([14]).

(73) В СНО са определени такси за наземно обслужване за пътническо въздухоплавателно средство от типа Airbus A320 в размер на 150 EUR за единично наземно обслужване, което включва пристигане и последващо заминаване. Услуги „по заявка“ не са включени и се заплащат отделно.

(74) Фактурите за наземно обслужване се издават не по-късно от пето число на следващия месец. Плащанията се извършват в рамките на 30 дни от датата на получаване на фактурата. Определена е лихва за забавено плащане в размер на 6,5 % годишно.

(75) На 1 февруари 2010 срокът на действие на СНО е удължен с една година, която започва да тече на 6 февруари 2010 г. Разпоредбата в договора за маркетингови услуги, която позволява незабавно прекратяване на СНО и на споразумението за експлоатация при изтичане на срока или при прекратяване на договора за маркетингови услуги, без да се дължи никакво обезщетение, е обявена за нищожна.

(76) На 25 юни 2010 г. СНО е изменено с нова схема за отстъпки, приложима за таксите за наземно обслужване и услугите по заявка, която обхваща периода до 6 февруари 2011 г. Новата схема за отстъпки е въведена с решение на Съвета на директорите на летищния оператор на 15 юни 2010 г. Тази нова схема за отстъпки съответства на схемата, определена в AIP от 2010 г.

3.4. **Мярка 4 — Отсрочка на фактурираните летищни такси за Wizz Air за периода октомври 2009 г. — февруари 2010 г.**

(77) На 28 април 2010 г. летищният оператор изпраща на Wizz Air покана да плати 2 825 360 EUR по фактури за такси, дължими по силата на споразумението за експлоатация и СНО, за периода от октомври 2009 г. до февруари 2010 г.

(78) Към датата на решението за откриване на процедурата Wizz Air е платила само 264 367,10 EUR през първото полугодие на 2010 г. и изглежда летищният оператор не е предприел по-нататъшни действия за събиране на дължимите суми.

4. **ОСНОВАНИЯ ЗА ОТКРИВАНЕ НА ПРОЦЕДУРАТА ПО РАЗСЛЕДВАНЕ**

(79) В решението за откриване на процедурата Комисията заключава, че базовата ставка на летищните такси, съдържащи се в AIP от 2007 г., AIP от 2008 г. и AIP от 2010 г., не представлява държавна помощ.

(80) Въпреки това в решението за откриване на процедурата се повдига въпросът дали описаните по-долу мерки са предоставени при пазарни условия и следователно не представляват държавна помощ. И ако това не е така, дали въпросната държавна помощ би могла да се счете за съвместима с вътрешния пазар:

— годишно оперативно финансиране, предоставено на летищния оператор през 2007, 2008 и 2009 година;

— отстъпки и намаления съгласно AIP от 2007 г., AIP от 2008 г. и AIP от 2010 г.;

— споразумения от 2008 г. между Wizz Air и летищния оператор;

— отсрочка на фактурираните летищни такси за Wizz Air за периода октомври 2009 г. — февруари 2010 г.

([14]) Това СНО е споразумението за наземно обслужване, посочено в договора за маркетингови услуги.

4.1. **Мярка 1 — Годишно оперативно финансиране, предоставено на летищния оператор през периода 2007—2009 г.**

(81) Комисията прие предварителното становище, че годишното финансиране, предоставено на летищния оператор, не е в съответствие с принципа на оператор в условията на пазарна икономика, тъй като не са представени бизнес план или прогнози за рентабилността, миноритарният акционер (Fondul Proprietatea) изглежда не е допринесъл за финансирането при същите условия и не става ясно, че летищният оператор системно е плащал съответните дивиденти на акционерите.

4.2. **Мярка 2 — Отстъпки и намаления съгласно AIP от 2007 г., AIP от 2008 г. и AIP от 2010 г.**

(82) Комисията прие предварителното становище, че отстъпките и намаленията в AIP от 2007 г. представляват държавна помощ и че не е изключено в AIP от 2008 г. и в AIP от 2010 г. да съществува елемент на държавна помощ. Според Комисията не е изключено някои ползватели на международното летище Тимишоара да са получили избирателно предимство, предоставено чрез тези намаления и отстъпки. По отношение на новото намаление за въздухоплавателни средства с MTOW над 70 тона, предвидено в AIP от 2010 г., Комисията прие становището, че то представлява държавна помощ, тъй като prima facie не е достатъчно, за да се покрият разходите на летищния оператор. Освен това поради разликата в таксите за националните пътници и за международните пътници, както и за транзитните пътници, Комисията постави под въпрос недискриминационния характер на схемите.

4.3. **Мярка 3 — Споразумения от 2008 г. между Wizz Air и летищния оператор**

(83) Комисията прие предварителното становище, че споразуменията с Wizz Air от 2008 г. не са сключени при нормални пазарни условия и следователно Wizz Air е получила избирателно икономическо предимство. Поради това Комисията прие предварителното становище, че споразуменията от 2008 г. представляват държавна помощ.

4.4. **Мярка 4 — Отсрочка на фактурираните летищни такси за Wizz Air за периода октомври 2009 г. — февруари 2010 г.**

(84) Комисията прие предварителното становище, че не е изключено отсрочката на летищните такси да представлява държавна помощ, тъй като не са били предприети мерки за принудително изпълнение.

5. **МНЕНИЯ НА РУМЪНИЯ**

5.1. **Мярка 1 — Годишно финансиране, предоставено на летищния оператор през периода 2007—2009 г.**

(85) Румъния обясни, че твърдяната оперативна помощ, предоставена на летищния оператор, всъщност се отнася до инвестиционни разходи и не представлява държавна помощ. Инвестиционните проекти са описани в Таблица 3 от настоящото решение.

(86) По отношение на финансирането за *подобряване на пистата и разширяване на перона за паркиране на въздухоплавателни средства* през 2007 г., 2008 г. и 2009 г. Румъния заяви, че това финансиране е извършено в съответствие с принципа на оператор в условията на пазарна икономика. Според Румъния принципът на оператор в условията на пазарна икономика е спазен, ако инвестициите са направени в активи, които са държавна собственост и които генерират приходи от дивиденти и концесионни такси. В настоящия случай Румъния е изчислила концесионна такса в размер на 2 % от брутните приходи, получени чрез концесията. Румъния заяви, че планът за развитие и оценката на капацитета на международното летище Тимишоара („оценката на капацитета“), изготвени през 2006 г., показват икономическа устойчивост на инвестициите. Румъния е на мнение, че е можело да се очаква икономическа устойчивост, тъй като приходите от експлоатацията на летищната инфраструктура са щели да се увеличат поради по-големия брой пътници и ползите от повишаването на ефикасността. Според Румъния инвестициите също така са били необходими, за да се отговори на изискванията за сигурност на въздухоплаването (по-специално за избягване на неразрешен достъп до въздухоплавателните средства) и да се посрещнат оперативните нужди, произтичащи от нарастването на трафика. В допълнение Румъния заяви, че освен за търговски дейности инфраструктурата е била използвана и за военни дейности, официални мисии, мисии за търсене и спасяване, полети за оказване на хуманитарна и спешна помощ, полети на ООН, Червения кръст и Червения полумесец и други подобни. Румъния посочи, че дейностите от национален интерес (свързани с армията и националната отбрана, хуманитарни и спасителни мисии и други подобни) попадат в обхвата на мисията за обществена услуга. Румъния изтъкна, че съгласно румънското законодателство летищният оператор има задължението да предоставя възможност за безплатно използване на летищната инфраструктура за такива дейности с нестопанска цел.

(87) По отношение на финансирането за *оборудване за сигурност* през 2008 г. Румъния заяви, че това финансиране се отнася до дейности, които попадат в обхвата на мисията за обществена услуга. Румъния отбеляза, че тези инвестиции се изискват съгласно Регламент (ЕО) № 2320/2002 на Европейския парламент и на Съвета, съгласно Регламент (ЕО) № 622/2003 на Комисията и съгласно националното законодателство. Освен това Румъния заяви, че оборудването за сигурност е помогнало на летищния оператор да изпълни изискванията относно сигурността на границите, наложени с Регламент (ЕО) № 562/2006 на Европейския парламент и на Съвета.

(88) По отношение на финансирането за *разширяване и подобряване на терминала за полети извън Шенгенското пространство* през 2007 г., 2008 г., 2009 г. и 2010 г. Румъния заяви, че това финансиране е извършено в съответствие с принципа на оператор в условията на пазарна икономика или е свързано с дейности, които попадат в обхвата на мисията за обществена услуга. Според Румъния тези инвестиции се основават на икономически съображения летището да бъде подготвено за по-голям брой пътници. Румъния отбеляза, че държавата се е ръководила от перспективи за рентабилност в дългосрочен план. Освен това Румъния обясни, че инвестициите са били необходими за изпълнението на нейните задължения, за да се присъедини към Шенгенското пространство. По-конкретно Румъния заяви, че инвестициите са били необходими за изпълнението на Регламент (ЕО) № 2320/2002 на Европейския парламент и на Съвета, както и на Регламент (ЕО) № 562/2006 на Европейския парламент и на Съвета.

(89) По отношение на финансирането за *изграждане на път за достъп и паркинг* през 2007 г. Румъния заяви, че това финансиране е извършено в съответствие с принципа на оператор в условията на пазарна икономика. Румъния отбеляза, че през 2005 г. е проведено проучване за осъществимост във връзка с тази инвестиция, което е включвало бизнес план, както и оценка на рентабилността на инвестицията. Според Румъния анализът на рентабилността е показал възможност за значителни приходи.

(90) По отношение на предоставеното през 2008 г. финансиране за *оборудване за светлинна сигнализация* Румъния заяви, че това финансиране е извършено в съответствие с принципа на оператор в условията на пазарна икономика. Според Румъния инвестицията в оборудване за светлинна сигнализация е била необходима, за да се осигури оптимално използване на летищната инфраструктура и безопасност на пътниците и въздухоплавателните средства. Румъния отбеляза, че освен това инвестицията се е оказала рентабилна впоследствие.

5.2. **Мярка 2 — Отстъпки и намаления съгласно AIP от 2007 г., AIP от 2008 г. и AIP от 2010 г.**

5.2.1. *AIP от 2007 г. и AIP от 2008 г.*

(91) Румъния изтъкна, че летищният оператор е осъществявал дейност рентабилно от 2007 г. нататък и че оттогава печалбата постоянно се увеличава. В този контекст тарифите, прилагани от летищния оператор, са покривали разходите за предоставените услуги.

(92) Румъния заяви, че решенията относно прилагането на летищни такси се основават на икономически и финансови информационни бележки, изготвяни от специализиран отдел на летищния оператор.

(93) Според Румъния летищните такси са били публикувани в AIP и са били приложими за всички ползватели на недискриминационна основа.

(94) Румъния поясни, че AIP от 2007 г. и AIP от 2008 г. са одобрени от Съвета на директорите на летищния оператор приблизително два месеца преди влизането в сила на всеки съответен AIP.

(95) Според Румъния бизнес моделът на Carpatair, а именно моделът „летищен център и оси“, е довел до ситуация, при която в най-натоварените часове с пристигащи пътници на Carpatair капацитетът на летището се е изчерпвал почти напълно. От друга страна, в не толкова натоварените часове капацитетът се е използвал в недостатъчна степен. Следователно — поне извън най-натоварените часове — допълнителните разходи за увеличаване на пътникопотока на международното летище Тимишоара, които са генерирани при модела на експлоатация на Carpatair, са били много ниски, тъй като повечето разходи са били фиксирани. Поради това е оценено, че дори ниските такси за аеронавигационно обслужване са носели допълнителна печалба. Това личи от увеличението с 39 % на оперативните приходи, наблюдавано от летищния оператор през периода 2008—2010 г., което е постигнато само с 22 % увеличение на оперативните разходи.

(96) Според Румъния намаленията и отстъпките, включени в AIP от 2007 г. и AIP от 2008 г., отразяват икономиите от мащаба на летищния оператор, дължащи се на високите фиксирани разходи, присъщи на експлоатацията на летище. Това означава, че съществува силен стимул да се търси увеличаване на обемите. Намаленията и отстъпките са предназначени да стимулират и увеличат стопанската дейност, при която летищната инфраструктура се използва по най-ефикасен начин.

5.2.2. *AIP от 2010 г.*

(97) Според Румъния летищният оператор е действал самостоятелно, когато е определял таксите и намаленията, публикувани в AIP от 2010 г. Румъния заяви, че таксите и намаленията не могат да бъдат приписани на държавата.

(98) Румъния изтъкна, че AIP от 2010 г. е приет в съответствие с принципа на оператор в условията на пазарна икономика. Според Румъния при анализирането на съответствието с принципа на оператор в условията на пазарна икономика трябва да се вземат предвид приходите от невъздухоплавателни дейности, възлагането на мрежата на външни изпълнители и увеличението на стойността на дружеството. Около 14 % от приходите на летищния оператор са приходи от невъздухоплавателни дейности. Според Румъния пътниците на нискотарифни авиокомпании обикновено са по-склонни да купуват вестници, храна, напитки или други подобни от магазините на летището, отколкото другите пътници, тъй като нискотарифните авиокомпании обикновено не предоставят тези артикули на борда.

(99) Румъния е на мнение, че чрез AIP от 2010 г. се осигурява стимул за въздухоплавателните компании да привличат повече пътници. Румъния заяви, че през целия период на прилагане на AIP от 2010 г. пътникопотокът на летището се е развивал положително (вж. Таблица 10).

Таблица 10: Летище Тимишоара — приходи и брой на пътниците

	Общ брой на пътниците	**Общи приходи RON (EUR)**
2008 г.	831 404	22 033 887 (5 983 079)
2009 г.	944 167	34 977 836 (8 254 746)
2010 г.	1 137 218	37 565 399 (8 923 110)

(100) Румъния обясни, че летищните такси, приложими за Carpatair, са били намалени със 70 % за кацания и с 50 % за светлинна сигнализация. Начислявана е сума от само 1,50 EUR на трансферен пътник. В съответствие с AIP от 2010 г. максималното намаление на летищните такси, приложимо за Wizz Air, достига 67—72 %. Отстъпки от порядъка на 72—85 % никога не са прилагани за Wizz Air, тъй като авиокомпанията никога не е достигала съответните прагове. Според Румъния други авиокомпании също са имали право на намаления на таксите в зависимост от достигнатото равнище на пътниците и движенията.

(101) Румъния заяви, че намалението на летищните такси в AIP от 2010 г. отразява алтернативните разходи на летищния оператор при предоставяне на услуги на дружества, които използват малки въздухоплавателни средства с по-дълго време за ротация в сравнение с предоставянето на услуги на по-големи въздухоплавателни средства, които осигуряват по-голям брой пътници на едно кацане. Целта е била с AIP от 2010 г. да се привлекат авиокомпании с по-кратко време за ротация, така че да се даде възможност за по-голям брой ротации на час и съответно да се подобри оперативният капацитет на летищния оператор от гледна точка на броя на кацанията на час.

(102) Румъния заяви, че отстъпките, прилагани за Wizz Air, отразяват и по-малкия обем използвани услуги. Wizz Air е предлагала само директни полети и съответно не са ѝ били необходими съоръжения и услуги, използвани при трансфер. За целите на транзитните полети летищният оператор трябва да удвои съоръженията за сигурност. Според Румъния 60 % от пътниците на Wizz Air се регистрират онлайн, което води до значително намаляване на необходимия персонал на гишетата за регистрация. Пътниците на Wizz Air носят по-малко багаж, поради което броят на персонала и съоръженията, необходими за обработване на такъв багаж, също намалява. Румъния отбеляза, че рутинното почистване на въздухоплавателните средства през времето за ротация се осигурява от екипите на Wizz Air.

5.3. **Мярка 3 — Споразумения от 2008 г. между Wizz Air и летищния оператор**

(103) Румъния изтъкна, че нито една от инвестициите за възстановяване на пътеката за рулиране или разширяване на перона не е направена специално поради присъствието на Wizz Air. Според Румъния инвестициите, направени от държавата като основен акционер, са предприети преди Wizz Air да обяви намерението си да осъществява дейност на международното летище Тимишоара. Румъния заяви, че аналогично, инвестициите и ремонтите, направени със собствени средства на летищния оператор, не са осъществени поради присъствието на Wizz Air или на която и да е друга авиокомпания на международното летище Тимишоара, а по-скоро за да се осигурят условията на безопасност и сигурност, необходими за успешното осъществяване на въздухоплавателните дейности. Ремонтите са направени поради нормално износване, а не за или поради която и да е авиокомпания.

(104) Според Румъния МзР представлява принципно споразумение, с което не се налагат никакви правни задължения на страните, както е посочено и в неговия преамбюл. Румъния изтъкна, че освен за нарушаване на клаузата за поверителност, в споразумението не са предвидени санкции за потенциални нарушения. Не само не е налице валидно задължение по отношение на предоставянето на услугите, описани в МзР, но и през разглеждания период летищният оператор не е извършвал никакви други работи по инфраструктурата освен работи по инфраструктурата, които са напълно независими от дейността на Wizz Air.

(105) Румъния отбеляза, че в МзР е изразено намерението страните да започнат добросъвестно преговори относно потенциално сътрудничество, което трябва да бъде установено въз основа на задължителни споразумения. Румъния изтъкна, че действително са сключени такива задължителни споразумения, които на практика заменят МзР: споразумението за експлоатация, СНО и договорът за маркетингови услуги.

(106) Според Румъния летищният оператор е действал в съответствие с принципа на оператор в условията на пазарна икономика при подписването на споразуменията с Wizz Air от 2008 г. За да обоснове този довод, Румъния изпрати на Комисията предварителен бизнес план, реконструиран впоследствие, който показва, че се е очаквало споразуменията с Wizz Air от 2008 г. да доведат до нарастване на броя на пътниците, както и до увеличаване на печалбата.

5.4. **Мярка 4 — Отсрочка на фактурираните летищни такси за Wizz Air за периода октомври 2009 г. — февруари 2010 г.**

(107) Румъния заяви, че летищният оператор е действал самостоятелно във връзка с плащанията на дължимите му летищни такси от Wizz Air. Поради това според Румъния решението в този контекст не може да бъде приписано на румънската държава.

(108) Румъния изтъкна, че решението на летищния оператор относно плащането на дължимите му летищни такси от Wizz Air е в съответствие с принципа на оператор в условията на пазарна икономика.

(109) Според Румъния сумите, които е трябвало да бъдат възстановени и събрани от Wizz Air, са били прихванати на 1 март 2014 г. въз основа на споразумение за уреждане на задълженията № 20310 ([15]) между летищния оператор и Wizz Air („споразумението за уреждане на задълженията“).

(110) Румъния изтъкна, че към 20 ноември 2014 г. задълженията на летищния оператор към Wizz Air са възлизали на 0 EUR, а задълженията на Wizz Air към летищния оператор са възлизали на 122 861,67 EUR за дейността от 1 октомври 2014 г. до 31 октомври 2014 г. и 1 256,12 EUR за наем на административни помещения на международното летище Тимишоара. Според Румъния тези суми са били дължими на 30 ноември 2014 г.

([15]) Споразумението за уреждане на задълженията се основава на следните действия. Летищният оператор завежда арбитражен иск срещу Wizz Air под номер 24/2011 пред Арбитражния съд на Търговско-промишлената камара в Клуж („Арбитражният съд в Клуж“). Арбитражният съд в Клуж произнася арбитражно решение № 3 от 16 май 2012 г. („арбитражното решение“). С решение от 11 юни 2012 г. Арбитражният съд в Клуж коригира някои грешки. С арбитражното решение на Wizz Air е разпоредено да плати определени фактури, издадени от летищния оператор, а остатъкът да бъде платен въз основа на споразумението за експлоатация и споразумението за наземно обслужване. Летищният оператор също така иска от Wizz Air да плати лихва за забава. Wizz Air предявява иск срещу летищния оператор, настоявайки да му бъде разпоредено да плати фактурите, издадени от Wizz Air въз основа на договора за маркетингови услуги. Специализираният съд в Клуж произнася решение № 3597 от 3 октомври 2012 г., с което уважава частично иска на Wizz Air срещу летищния оператор.

6. **СТАНОВИЩА НА ТРЕТИ СТРАНИ**

6.1. **Carpatair**

6.1.1. *Мярка 3 — Споразумения от 2008 г. между Wizz Air и летищния оператор*

(111) Според Carpatair различните схеми в полза на дейността на Wizz Air на международното летище Тимишоара представляват държавна помощ. По оценки на Carpatair твърдяната помощ, предоставена на Wizz Air между октомври 2008 г. и декември 2010 г., възлиза на 5,5 милиона евро. Твърди се, че 2,6 милиона евро от нея са предоставени чрез договора за маркетингови услуги, а 2,9 милиона евро са предоставени във вид на отстъпки въз основа на AIP и споразумението за експлоатация. В допълнение Carpatair изтъкна, че през 2011 г. летищният оператор е продължил да предоставя на Wizz Air помощ по мярката и че до края на 2011 г. тя е щяла да достигне 8,3 милиона евро.

(112) Carpatair представи своето мнение и относно принципа на оператор в условията на пазарна икономика. Според Carpatair инвеститор в условията на пазарна икономика би основал решенията си на специфичните характеристики на летището. Заради местоположението на летището и благодарение на усилията на Carpatair до 2000 г. постепенно е била изградена система по модела „летищен център и оси“, което е довело до това през 2008 г. — времето, когато идва Wizz Air — Carpatair да осигурява 38 % от приходите на летищния оператор. Това се дължи най-вече на факта, че Carpatair е успяло да привлече постоянен пътникопоток от деловите среди от Румъния, Италия, Молдова, Украйна и Германия.

(113) Освен това Carpatair изтъкна, че пътникопотокът на международното летище Тимишоара е бил 836 574 пътници през 2007 г. и 890 704 пътници през 2008 г. Това обичайно би следвало да бъде основата и референтната стойност на приходите, върху които частният инвеститор би се стремил да натрупа пределни приходи. Основният стремеж на летищния оператор би следвало да бъде да не допуска пазарен канибализъм по отношение на съществуващите дейности и на приходите от тях. Според Carpatair обаче летищният оператор не е взел това предвид, поради което през 2013 г. международното летище Тимишоара е обслужило само 757 009 пътници. Това е с 15 % по-малко от периода преди появата на Wizz Air. Следователно далновидният инвеститор би отчел, че именно този пътникопоток носи висока възвръщаемост, и би ограничил предимството, предоставено на Wizz Air, само до новите маршрути. Това не е било направено. Съгласно договора за маркетингови услуги се е предоставяло 85 % намаление за всички такси, услуги за наземно обслужване и дори за използваните материали в продължение на три години за всички маршрути, следователно включително и за онези от тях, по които дружеството Carpatair вече е извършвало полети, а те са били половината. Разумният инвеститор би бил наясно, че отслабването на основния му клиент — Carpatair, би разрушило съществуващия летищен център и свързаните с него ресурси. Разумният частен инвеститор би следвало да е запознат с действителните маржове на печалба в сектора, по-специално на онези авиокомпании, които използват модела „летищен център и оси“. Като се има предвид, че само половината от приходите от осъществяването на дейност на международното летище Тимишоара (20 % от общите приходи на Carpatair) биха били загубени след прилагането на твърдяната помощ, рентабилността би спаднала от 5 % печалба до 15 % загуба от общите приходи. В абсолютно изражение тази загуба се равнява на 10—15 милиона евро отрицателно въздействие на година.

(114) Carpatair заяви, че далновидният инвеститор би оповестил резултатите от проучване, проведено през 2006 г., което е показало необходимостта от ремонт на пистата на стойност 30 милиона евро. Информацията е предоставена от новият директор на летището през 2010 г. Далновидният частен инвеститор се ръководи от перспективата за дългосрочна рентабилност, а не преследва краткосрочната пределна печалба, която може да му донесат дори изключително ниски допълнителни приходи в размер на 1 евро на пътник. Очевидно е, че когато е пренебрегнал разходите за ремонт и вместо това е разрешил дейността на авиокомпания, която със сигурност е щяла да претовари и повреди пистата, летищният оператор не е взел предвид дългосрочната рентабилност. Далновиден инвеститор в сектора на въздухоплаването би наложил допълнителна такса на такава авиокомпания за всяко движение, при което е налице претоварване.

(115) Carpatair заяви, че в началото на 2012 г. летищният оператор е поискал Carpatair да се съгласи с договореностите и условията, приложими за Wizz Air, за да поднови договора на дружеството.

(116) Според Carpatair принципът на оператор в условията на пазарна икономика не е спазен. Carpatair изтъкна, че не е направен предварителен анализ и на Комисията не е представен бизнес план, както се изисква в Насоките от 2005 г. за финансирането на летища и за предоставянето на държавни първоначални помощи за авиокомпании, опериращи на регионални летища ([16]) („Насоките за въздухоплаването от 2005 г.“).

([16]) Съобщение на Комисията — Насоки на Общността за финансирането на летища и за предоставянето на държавни първоначални помощи за авиокомпании, опериращи на регионални летища (ОВ C 312, 9.12.2005 г., стр.1).

(117) Carpatair отхвърли доводите на Румъния относно това, че приходите от невъздухоплавателни дейности трябва да бъдат включени в анализа на принципа на оператор в условията на пазарна икономика. Carpatair заяви, че Румъния не е била в състояние да представи подробен икономически анализ, от който да става ясно по какъв начин субсидиите за Wizz Air биха били оправдани с по-висока печалба от невъздухоплавателни дейности.

6.1.2. *Насоките за въздухоплаването от 2014 г.*

(118) Carpatair заяви, че Насоките за въздухоплаването от 2014 г. потвърждават, че мерките представляват държавна помощ. Принципът на оператор в условията на пазарна икономика не е изпълнен, тъй като не е имало предварителен бизнес план и съответно румънските органи не са представили на Комисията такъв план, нито прогнози за рентабилност във връзка със споразуменията от 2008 г.

(119) Според Carpatair последните финансови данни на летищния оператор потвърждават, че помощта е несъвместима. Carpatair заяви, че държавната помощ е намалила рентабилността на летищния оператор и не отговаря на кумулативните условия за държавни първоначални помощи.

(120) Освен това Carpatair уведоми Комисията, че е подало жалба до Съвета за защита на конкуренцията в Румъния, в която твърди, че летищният оператор е злоупотребил с господстващото си положение, като е предлагал дискриминационни условия на авиокомпаниите.

6.2. **Wizz Air**

6.2.1. *Мярка 2 — Отстъпки и напаления съгласно AIP от 2007 г., AIP от 2008 г. и AIP от 2010 г.*

(121) Wizz Air заяви, че никога не е прилагана отстъпка до 85 % съгласно AIP от 2010 г. Вместо това е прилагана средна максимална отстъпка от 73 %, след като румънското министерство на транспорта се е противопоставило на горепосочената схема на таксите.

(122) Освен това според Wizz Air съгласно AIP от 2007 г., AIP от 2008 г. и AIP от 2010 г. не са налице избирателност и предимство в нейна полза. Други авиокомпании експлоатират въздухоплавателни средства със същия размер и MTOW като на Wizz Air и следователно биха могли да се възползват от същото равнище на отстъпка.

(123) Wizz Air изтъкна, че откакто е започнала да извършва полети на летището, летищният оператор е насърчавал общата тенденция към използване на по-големи въздухоплавателни средства и броят на пътниците се е увеличил с 36 % през периода 2007—2010 г., докато движенията са се увеличили само с 2 %.

(124) За разлика от Carpatair, Wizz Air е предлагала нискотарифни услуги и нейната дейност е била ефикасна. Следователно е било икономически обосновано осигуряването на по-евтина инфраструктура и услуги да доведе до прилагането на по-ниски такси от страна на летището, което действа като оператор в условията на пазарна икономика. Wizz Air заяви, че е стимулирала трафика на летището, като е увеличила приходите от въздухоплавателни и невъздухоплавателни дейности.

6.2.2. *Мярка 3 — Споразумения от 2008 г. между Wizz Air и летищния оператор*

(125) Wizz Air изтъкна, че липсата на предварителен бизнес план не е доказателство, че румънските органи не са действали като оператор в условията на пазарна икономика.

(126) Wizz Air е наела икономически консултант — Oxera Consulting Ltd, за да изготви икономическа оценка на летището въз основа на принципа на оператор в условията на пазарна икономика. Целта на доклада на Oxera, представен на Комисията на 27 октомври 2011 г., е да се установи дали принципът на оператор в условията на пазарна икономика е спазен в споразуменията между летищния оператор и Wizz Air.

(127) Анализът на Oxera е съсредоточен върху споразуменията от 2008 г., както и върху AIP от 2007 г., AIP от 2008 г. и AIP от 2010 г.

(128) Според Oxera таксите, плащани от Wizz Air на международното летище Тимишоара, следва да бъдат сравнени с таксите, плащани от Wizz Air на подобни летища в рамките на подходящ период от време.

(129) В анализа на Oxera като подходящи съпоставителни летища за целите на този анализ са избрани три летища. Според Oxera структурата на собствеността и финансирането на тези летища е такава, че всички те вероятно биха действали по начин, съответстващ на летища на частни инвеститори, и представляват дестинации на Wizz Air, които в голяма степен са сравними в редица измерения.

(130) Въз основа на данни, получени от Wizz Air, Oxera заключава, че общите такси, плащани от авиокомпанията на международното летище Тимишоара, могат да бъдат сравнени със съответните такси, плащани на трите съпоставителни летища през периода 2008—2009 г. и периода 2010—2011 г., както на пътник, така и на единица наземно обслужване.

(131) Според Oxera анализът е показал, че средното общо равнище на таксите, плащани от Wizz Air на международното летище Тимишоара въз основа на посочените споразумения, е по-високо от сравнимото средно равнище на таксите, плащани от авиокомпанията на съпоставителните летища. По-ниските цени, плащани от Wizz Air на съпоставителните летищата, навеждат на мисълта, че частен инвеститор вероятно е щял да сключи договор при условията на сделката между летищния оператор и Wizz Air.

(132) Оценката на рентабилността на споразуменията показва, че далновиден частен инвеститор би желал да сключи същата сделка с Wizz Air. Съответно от анализа на рентабилността става ясно, че като е сключил различните споразумения с Wizz Air, летищният оператор е действал по начин, който съответства на принципа на оператор в условията на пазарна икономика.

(133) Като цяло Oxera заключава, че резултатите от анализа на съпоставителните летища и анализът на рентабилността на споразуменията сочат, че таксите, плащани от Wizz Air на международното летище Тимишоара, са съвместими с равнището на таксите, които инвеститор в условията на пазарна икономика, притежаващ летище, би предложил на Wizz Air при подобни обстоятелства.

6.2.3. *Мярка 4 — Отсрочка на фактурираните летищни такси за Wizz Air за периода октомври 2009 г. — февруари 2010 г.*

(134) Според Wizz Air твърдяната неизплатена сума, дължима на летищния оператор, категорично не представлява помощ. Wizz Air заяви, че има насрещни вземания от летищния оператор поради реципрочни действия по процедура за прихващане между летищния оператор и Wizz Air.

(135) Wizz Air отбеляза, че отговорността на държавата не е доказана, тъй като Комисията не е установила, че държавата има участие в неплащането на дължимите такси.

(136) Въз основа на практиката на Съда по делото Stardust Marine ([17]) твърдяната помощ, предоставена от летищния оператор на авиокомпаниите, не може да бъде приписана на румънската държава. Според Wizz Air летищният оператор изглежда е действал самостоятелно и без одобрението или дори без знанието на румънската държава. Намесата на румънското правителство се състои само в разпореждания за отмяна и връщане на сумите по определени мерки, приети от летищния оператор, които правителството впоследствие не одобрява.

6.2.4. *Насоките за въздухоплаването от 2014 г.*

(137) Wizz Air изтъкна отново, че споразуменията от 2008 г. с летищния оператор не представляват държавна помощ съгласно Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

(138) Според Wizz Air споразуменията между летищния оператор и Wizz Air са в съответствие с принципа на оператор в условията на пазарна икономика. Сравнението с пазарната цена и предварителният анализ на рентабилността, описани в Насоките за въздухоплаването от 2014 г., са били приложени в този случай, както е доказано в доклада на Oxera.

(139) Според Wizz Air твърдяната държавна помощ за летищния оператор, ако има такава, не е била прехвърлена към Wizz Air. Дружеството се позовава на точки 11 и 65 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г., съгласно които когато дадено летище е получател на помощ, свързаното с нея предимство не е прехвърлено на конкретна авиокомпания, ако съответната инфраструктура е отворена за всички авиокомпании, а не е запазена за конкретна авиокомпания, и авиокомпаниите плащат тарифи, покриващи поне допълнителните разходи за тяхната дейност на летището.

(140) Wizz Air заяви, че тези условия са изпълнени. Wizz Air не е била единствената авиокомпания, която експлоатира въздухоплавателни средства с MTOW над 70 тона на международното летище Тимишоара по време на съответния период и следователно други авиокомпании, различни от Wizz Air, евентуално са се възползвали от подобни или от по-големи намаления на летищните такси.

([17]) Решение от 16 май 2002 г. по дело *Франция/Комисия (Stardust Marine)*,C-482/99, EU:C:2002:294.

(141) Позовавайки се на точка 172 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г., Wizz Air заключава, че дори ако се установи, че летищният оператор е получил помощ, нейната съвместимост следва да бъде оценена въз основа на Насоките за въздухоплаването от 2014 г. при разрешения интензитет на помощта за летища с пътникопоток под 700 000 пътници.

6.3. **Летищният оператор**

6.3.1. *Мярка 3 — Споразумения от 2008 г. между Wizz Air и летищния оператор*

(142) Летищният оператор заяви, че в споразуменията от 2008 г. не е налице държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

(143) Според летищния оператор не е налице избирателност. Твърдяната помощ, предоставена на Wizz Air, е била на разположение за всички сравними авиокомпании на прозрачна основа и без дискриминация.

(144) Летищният оператор заяви, че договорът за маркетингови услуги се е отнасял за маркетинговите услуги на Wizz Air за летищния оператор. Летищният оператор би предложил такова споразумение и на други авиокомпании, но не е бил в състояние, тъй като размерът на средствата, които е могъл да изразходва за реклама, е бил ограничен.

(145) Летищният оператор изтъкна, че не е имал достъп до държавни ресурси. Държавните ресурси са използвани само за осигуряването на недискриминационна инфраструктура, като пътеки за рулиране, перони, оборудване за сигурност, съоръжения и оборудване за терминали.

(146) Летищният оператор заяви, че е действал самостоятелно. Фактът, че Румъния е акционер с 80 % дялово участие в летището, не означава, че държавата има пряк или непряк контрол върху разглежданите ресурси.

(147) В споразуменията от 2008 г. принципът на оператор в условията на пазарна икономика е спазен във всички отношения. Летищният оператор заяви, че изчисленията му са направени преди сключването на споразуменията от 2008 г. Според летищния оператор не е съществувало правно задължение за изготвянето на бизнес план. Летищният оператор не е имал причина да съхранява каквато и да е било документация.

(148) Целта на доклада на RBB ([18]), изпратен от летищния оператор, е била да се оценят допълнителните разходи и ползи за летищния оператор съгласно споразуменията от 2008 г. Според доклада споразуменията от 2008 г. са осигурили възвръщаемост на летищния оператор дори през трите години, в които той е поемал разходите по договора за маркетингови услуги.

(149) В доклада на RBB е разгледано повишаването на ефикасността на летището в резултат на дейността на Wizz Air. Данните сочат, че Wizz Air е превозвала значително по-голям брой пътници за едно движение на въздухоплавателно средство, отколкото други авиокомпании, които извършват дейност на летището. Следователно добавянето на Wizz Air към клиентския портфейл на летищния оператор му е осигурило значително увеличение на пътниците при незначително увеличение на броя движения на въздухоплавателни средства.

(150) При този модел на растеж рентабилността на летището се е подобрила: през периода 2008—2010 г. общите оперативни приходи на летищния оператор са се увеличили с 39 %, докато общите оперативни разходи са се увеличили с 22 %.

(151) Според доклада на RBB данните сочат, че Wizz Air получава дял от приходите от въздухоплавателни дейности, съизмерим с нейния дял както от пътниците, така и от движенията на въздухоплавателни средства на международното летище Тимишоара, или по-голям от този дял. От друга страна, според доклада на RBB данните сочат, че приносът на Carpatair в приходите на летищния оператор системно е бил по-малък, отколкото би могло да се очаква предвид степента на използване от негова страна на съоръженията на международното летище Тимишоара, измерена въз основа на дела му от пътниците и от движенията на въздухоплавателни средства.

(152) Докладът навежда на мисълта, че Carpatair е получавало по-добри условия от летищния оператор, отколкото други авиокомпании, включително Wizz Air. Това системно плащане на по-малки суми във връзка с използването на капацитета отразява относителната неефективност, от гледна точка на използването на летището, на бизнес модела на Carpatair, основан на голям брой движения на въздухоплавателни средства, всяко от които превозва относително малък брой пътници.

([18]) RBB Economics LLP е консултантско дружество по икономически въпроси със седалище в Лондон. То е специализирано в предоставянето на съвети по икономически въпроси във връзка с конкурентното право.

(153) Според проучването на Университета на Тимишоара инвестициите на летищния оператор са били рентабилни и изгодни. В проучването се твърди, че летищният оператор е действал в съответствие с принципа на оператор в условията на пазарна икономика.

(154) В проучването е посочено, че летищният оператор е имал правилна стратегия, насочена към увеличаване на броя на пътниците, както и на движенията на въздухоплавателни средства. За тази цел по примера на таксите на други летища в страната и в чужбина е създадена изгодна схема за отстъпки, особено за авиокомпаниите, които превозват голям брой пътници и експлоатират въздухоплавателни средства с голям капацитет. Освен това таксите за наем на помещения в сградата на терминала съответстват на пазарната цена и са съвместими с тези, предлагани в Тимишоара за помещения от същия вид.

6.3.2. *Насоките за въздухоплаването от 2014 г. (мярка 1 и мярка 3)*

(155) Летищният оператор изтъкна, че с оглед на Насоките за въздухоплаването от 2014 г. не е имало неправомерна държавна помощ. Дори да е имало помощ, тя би била съвместима с вътрешния пазар съгласно член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС.

(156) Според летищния оператор помощта, която му е предоставена, е допринесла за ясно определена цел от общ интерес, тъй като е довела до увеличаване на мобилността на гражданите на Европейския съюз и на свързаността на окръг Тимиш чрез създаването на места за достъп до вътрешни за Съюза полети, намаляване на натовареността на въздушното движение на възловите летища на Съюза и улесняване на регионалното развитие в окръг Тимиш.

(157) Летищният оператор заяви, че инвестицията е била предназначена за създаване на нов капацитет на международното летище Тимишоара и новата инфраструктура отговаря в средносрочен план на прогнозното търсене на авиокомпаниите, пътниците и спедиторите в региона на обслужване на международното летище Тимишоара.

(158) Според летищния оператор споразуменията между Wizz Air и летищния оператор не са представлявали държавна помощ съгласно принципа на оператор в условията на пазарна икономика.

(159) По отношение на анализа на съответствието с принципа на оператор в условията на пазарна икономика летищният оператор е приложил двата различни подхода, описани в Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

(160) Летищният оператор изтъкна, че цената, която летището е начислявало на определена авиокомпания, отговаря на пазарната цена: летищният оператор припомни, че от доклада на RBB става ясно, че таксите за аеронавигационно обслужване, платени от Carpatair през 2010 г., са били по-ниски от тези, начислени на Wizz Air.

(161) Летищният оператор е на мнение, че споразуменията са допринесли за рентабилността на летището чрез количествено определяне на допълнителните разходи и ползи: според доклада на RBB за периода 2008—2010 г. споразуменията с Wizz Air са довели до допълнителна печалба за летищния оператор.

(162) Освен това, докато таксите за аеронавигационно обслужване, начислявани на Wizz Air, са осигурявали непрекъснат поток от приходи на летищния оператор поради постоянната дейност, около 50 % от допълнителните разходи на летищния оператор са се състояли от еднократно плащане за маркетингови услуги през 2009 г.

(163) Следователно споразуменията от 2008 г. не представляват държавна помощ.

6.4. **Асоциация на европейските регионални авиокомпании (ERA)**

6.4.1. *Мярка 3 — Споразумения от 2008 г. между Wizz Air и летищния оператор*

(164) ERA ([19]) е на мнение, че мерките, предоставени на Wizz Air, представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

(165) ERA изрази становището, че финансовите данни са съществено доказателство за нарушението и поради това следва да бъдат оповестени.

([19]) Асоциацията на европейските регионални авиокомпании (ERA) е търговско сдружение, представляващо европейския сектор на въздухоплаването (авиокомпании, летища, производители и доставчици).

(166) Според ERA наличието на ясен бизнес план следва да бъде съществен елемент от анализа на всяка предоставена помощ. В този план следва ясно да бъде доказана финансовата жизнеспособност на маршрута.

(167) ERA подчерта, че секторът на въздухоплаването се характеризира с традиционно ниски маржове и високи изисквания за капиталови инвестиции. Следователно предимства от разглеждания порядък, финансирани с държавни средства, бързо водят до оттеглянето от пазара на онези превозвачи, които не получават предимство.

(168) Според ERA в резултатът на това не само се нарушава конкуренцията, но и се осигурява потенциално монополно господство на останалия летищен оператор, който е получил субсидиране. Въздействието върху потребителя в дългосрочен план се изразява в повишаване на цените и намаляване на избора.

6.5. **Eurojet**

6.5.1. *Мярка 2 — Отстъпки и напаления съгласно AIP от 2007 г., AIP от 2008 г. и AIP от 2010 г.*

(169) Eurojet — търговско дружество за чартърни полети, което осъществява дейност и в Румъния, изрази съгласие с предоставянето на отстъпка на дадена авиокомпания, когато важен дял от приходите на летището се генерира от невъздухоплавателни дейности.

(170) Според Eurojet обаче отстъпката от 85 %, приложима за оператори, които използват въздухоплавателни средства с маса, по-голяма от 70 тона, очевидно е въведена в полза само на един-единствен оператор.

7. **ОЦЕНКА НА МЯРКА 1 — ГОДИШНО ОПЕРАТИВНО ФИНАНСИРАНЕ, ПРЕДОСТАВЕНО НА ЛЕТИЩНИЯ ОПЕРАТОР**

7.1. **Наличие на помощ**

(171) В съответствие с член 107, параграф 1 от ДФЕС *„всяка помощ, предоставена от държава членка или чрез ресурси на държава членка, под каквато и да било форма, която нарушава или заплашва да наруши конкуренцията чрез поставяне в по-благоприятно положение на определени предприятия или производството на някои стоки, доколкото засяга търговията между държавите членки, е несъвместима с вътрешния пазар“*.

(172) Следователно за определянето на дадена мярка като държавна помощ по смисъла на тази разпоредба се изисква да бъдат изпълнени следните кумулативни условия:

а) получателят да е предприятие,

б) мярката да е финансирана с държавни ресурси и да може да бъде приписана на държавата;

в) мярката да предоставя икономическо предимство на своя получател;

г) предимството да е избирателно; и

д) мярката да нарушава или да заплашва да наруши конкуренцията и да е в състояние да засегне търговията между държавите членки.

(173) В решението за откриване на процедурата Комисията прие предварителното становище, че публичното финансиране, предоставено на летищния оператор, представлява държавна помощ. Въз основа на информацията, налична към момента на решението за откриване на процедурата, Комисията счете, че въпросното публично финансиране представлява оперативна помощ.

(174) След решението за откриване на процедурата Румъния изтъкна, че годишните безвъзмездни средства не представляват оперативна помощ, а са предназначени за инвестиции в международното летище Тимишоара. Освен това Румъния заяви, че направените инвестиции не представляват държавна помощ, тъй като или попадат в обхвата на мисията за обществена услуга, или са в съответствие с принципа на оператор в условията на пазарна икономика.

(175) Комисията, припомня, че трябва да се прави разлика между инвестиционна помощ и оперативна помощ. Съгласно Насоките за въздухоплаването от 2014 г. „инвестиционна помощ“ означава „помощ за финансирането на дълготрайни капиталови активи, по-конкретно за покриване на недостига на финансиране на капиталови разходи“. „Оперативна помощ“ означава помощ за покриване на недостига на финансиране на оперативните разходи, или под формата на авансово плащане, или под формата на периодични плащания на части за покриване на оперативни разходи (периодични плащания на фиксирана сума).

(176) Комисията отбелязва, че инвестиционните проекти, представени от Румъния (Таблица 3), са свързани с финансирането на дълготрайни капиталови активи и са отчетени като капиталови разходи в счетоводството на летищния оператор. Следователно въз основа на информацията, предоставена от Румъния след решението за откриване на процедурата, по-специално правните актове, с които са одобрени инвестиционните проекти, Комисията счита това финансиране за финансиране на инвестиционни проекти.

(177) Комисията ще анализира дали инвестициите, представени от Румъния (Таблица 3), представляват държавна помощ. След това Комисията ще приспадне годишния размер на инвестициите, които не представляват държавна помощ, от общия годишен размер на инвестициите. Разликата, ако има такава, е годишният размер на инвестиционната помощ, предоставена на летищния оператор.

(178) След това Комисията ще анализира дали инвестиционната помощ, предоставена на летищния оператор, ако има такава, е съвместима.

7.1.1. *Икономическа дейност и понятие за предприятие*

7.1.1.1. Принципи

(179) Съгласно установената съдебна практика Комисията трябва първо да определи дали летищният оператор е предприятие по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС. Понятието за предприятие обхваща всеки субект, който осъществява стопанска дейност, независимо от правния му статут и начина му на финансиране ([20]). Всяка дейност, състояща се в предлагането на стоки или услуги на даден пазар, представлява стопанска дейност.

(180) Установена съдебна практика, считано от 12 декември 2000 г. — датата на решението по дело Aéroports de Paris ([21]), е, че дейността по експлоатация и изграждане на летищна инфраструктура трябва да се счита за стопанска дейност, която попада в обхвата на контрола на държавната помощ. След като летищен оператор започне да осъществява стопанска дейност, като предлага летищни услуги срещу заплащане, независимо от неговия правен статут или начин на финансиране, той представлява предприятие по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, поради което правилата на ДФЕС, уреждащи държавните помощи, могат да се прилагат по отношение на предимства, предоставяни на този летищен оператор от държавата или чрез държавни ресурси.

(181) Въпреки че летищните оператори трябва да се считат за предприятия по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, трябва да се припомни, че не всички дейности на летищен оператор са непременно от стопанско естество ([22]).

(182) Съдът е постановил, че дейности, които обикновено попадат в обхвата на отговорностите на държавата при упражняване на нейните официални правомощия като публичен орган, нямат стопански характер и не попадат в обхвата на правилата за държавна помощ ([23]).

(183) Следователно финансирането на дейности, които попадат в обхвата на мисията за обществена услуга, или на инфраструктура, пряко свързана с тези дейности, по принцип не представлява държавна помощ ([24]). Дейностите, упражнявани на летище, като управление на въздушното движение, полиция, огнеборци, митници и защита на гражданското въздухоплаване от неправомерни актове на посегателство и инвестициите в инфраструктурата и оборудването, необходими за извършването на тези дейности, по принцип се считат за дейности, които не са от стопанско естество ([25]).

([20]) Решение от 23 април 1991 г. по дело *Höfner и Elser/Macrotron* („*Höfner и Elser*“), C-41/90, EU:C:1991:161, точка 21; решение от 17 февруари 1993 г. по дело *Poucet and Pistre/AGF and Cancava*, C-160/91, EU:C:1993:63, точка 17; решение от 18 юни 1998 г. по дело *Комисия/Италия*, C-35/96, EU:C:1998:303, точка 36.

([21]) Решение от 12 декември 2000 г. по дело *Aéroports de Paris/Комисия*, T-128/98, EU:T:2000:290, потвърдено с решение от 24 октомври 2002 г. по дело *Aéroports de Paris/Комисия*, C-82/01, EU:C:2002:617, точки 75—79. Това беше потвърдено с решение от 24 март 2011 г. по дела *Mitteldeutsche Flughafen AG и Flughafen Leipzig Halle GmbH/Комисия*, („Leipzig-Halle Airport“), T-443/08 и T-455/08, EU:T:2011:117, по-конкретно точки 93 и 94; и с решение от 19 декември 2012 г. по дело *Leipzig-Halle*, C-288/11 P, EU:C:2012:821.

([22]) Насоки за въздухоплаването от 2014 г., точка 34. Вж. също решение от 19 януари 1994 г. по дело *SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol („Eurocontrol“)*, C-364/92, EU:C:1994:7.

([23]) Решение от 16 юни 1987 г. по дело *Комисия/Италия*, C-118/85, EU:C:1987:283, точки 7 и 8 и решение от 4 май 1988 г. по дело *Bodson/Pompes funèbres des régions libérées*, C-30/87, EU:C:1988:225, точка 1.

([24]) Решение № 309/2002 на Комисията от 19 март 2003 г., Сигурност на въздухоплаването — компенсация на разходите, възникнали вследствие на атаките от 11 септември 2001 г. (ОВ C 148, 25.6.2003 г., стр. 7).

([25]) Насоки за въздухоплаването от 2014 г., точка 35. Вж. също решение по дело *Eurocontrol*, точка 30; решение от 26 март 2009 г. по дело *Selex Sistemi Integrati/Комисия*, C-113/07 P, EU:C:2009:191, точка 71 и Решение (ЕС) 2018/628 на Комисията от 11 ноември 2016 г. относно държавна помощ SA.24221 (2011/C) (ex 2011/NN), приведена в действие от Австрия в полза на летище Клагенфурт, Ryanair и други авиокомпании, ползващи летището, ОВ L 107, 26.4.2018 г., стр. 1.

(184) Въпреки това публичното финансиране на дейности от нестопанско естество не трябва да води до неоправдана дискриминация между летища и летищни оператори. В действителност съгласно установената съдебна практика предимство е налице, когато публичните органи облекчават предприятия от разходи, присъщи за техните стопански дейности ([26]). Поради това, ако при дадена правна система е нормално авиокомпаниите или летищните оператори да поемат разходите за определени услуги, докато други авиокомпании или летищни оператори, предоставящи същите услуги от името на същите публични органи, не са задължени да поемат тези разходи, последните могат да се ползват с предимство, дори ако тези услуги се считат сами по себе си за нестопански ([27]).

7.1.1.2. Приложение в конкретния случай

(185) Летищният оператор участва в изграждането, поддържането и експлоатацията на летищната инфраструктура. Летищният оператор предлага летищни услуги и събира такси от ползвателите — оператори на търговско въздухоплаване, както и нетърговски ползватели на общото въздухоплаване — за използване на летищната инфраструктура, като по този начин експлоатира инфраструктурата със стопанска цел. Следователно трябва да се заключи, че летищният оператор е осъществявал стопанска дейност през периода, предмет на оценката, и съответно представлява предприятие по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

(186) Румъния е заявила, че разходите, които произтичат от следните дейности, трябва да се считат за попадащи в обхвата на мисията за обществена услуга (съображения 87 и 88):

— инвестициите във възстановяването на пистата и разширяването на перона, свързани с нетърговски дейности на международното летище Тимишоара (като например военни дейности, официални мисии, мисии за търсене и спасяване, полети за оказване на хуманитарна и спешна помощ);

— инвестициите в оборудване за сигурност;

— инвестициите в изграждането на терминал за полети извън Шенгенското пространство, насочени към осигуряване на съответствие с изискванията на ЕС, за да може терминалът да приема полети извън Шенгенското пространство — по това време Румъния очаква да се присъедини към Шенгенското пространство през 2011 г.

(187) По отношение на инвестициите във *възстановяването на пистата и разширяването на перона* през 2007 г., 2008 г. и 2009 г. Комисията припомня, че ако инфраструктурата е използвана както за стопански, така и за нестопански дейности, публичното финансиране ще попада в обхвата на правилата за държавна помощ само доколкото с него са покрити разходите, свързани със стопанските дейности.

(188) В този случай обаче инвестициите във възстановяването на пътеката за рулиране и разширяването на перона са били необходими преди всичко във връзка с използването на летищните съоръжения за търговски цели. Румъния е заявила, че инвестициите са били необходими, за да се отговори на изискванията на прогнозите за увеличен търговски трафик, да се генерират допълнителни приходи за летищния оператор и да се увеличи неговата рентабилност (съображение 86). Комисията припомня, че финансирането на нестопанска дейност на дадено летище не може да води до застъпени (кръстосани) субсидии на стопанските дейности на летището. За целите на настоящото решение Комисията счита, че инвестициите във възстановяването на пистата и разширяването на перона са изцяло свързани със стопански дейности и следователно не попадат в обхвата на мисията за обществена услуга.

(189) По отношение на инвестициите в *оборудване за сигурност* Комисията припомня, че дейностите, необходими за защита на гражданското въздухоплаване от неправомерни актове на посегателство, и инвестициите в инфраструктурата и оборудването, необходими за извършването на тези дейности, по принцип се считат за дейности, които не са от стопанско естество. Комисията счита, че контролът на регистрирания багаж, пътниците, ръчния багаж и контролът на достъпа на граждани до зоната за сигурност на летището са мерки, които попадат в обхвата на защитата на гражданското въздухоплаване от неправомерни актове на посегателство ([28]).

(190) Румъния е потвърдила, че съгласно румънския правен ред държавата финансира оборудването за сигурност на всички летища въз основа на Решение на правителството № 1661 от 6 декември 2007 г.

([26]) Решение от 3 март 2005 г. по дело *Wolfgang Heiser/Finanzamt Innsbruck*, C-172/03, EU:C:2005:130, точка 36 и цитираната съдебна практика.

([27]) Насоки за въздухоплаването от 2014 г., точка 37.

([28]) Решение (ЕС) 2015/1226 на Комисията от 23 юли 2014 г. относно държавна помощ SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN), приведена в действие от Франция в полза на Търговско-промишлената камара на Angoulême (Chambre de Commerce et d'Industrie d'Angoulême), SNC-Lavalin, Ryanair и Airport Marketing Services, ОВ L 201, 30.7.2015 г., стр. 48.

(191) Комисията счита, че, както твърди Румъния, инвестициите в оборудване за сигурност през 2008 г. са необходими за защитата на гражданското въздухоплаване от неправомерни актове на посегателство. Следователно инвестициите попадат в обхвата на мисията за обществена услуга и не представляват държавна помощ.

(192) По отношение на инвестициите в *изграждането на терминал за полети извън Шенгенското пространство* Румъния посочва, че първоначалните инвестиции в разширяването на терминала са породени от икономически съображения, но освен това са от съществено значение за създаването на терминал, който съответства на мерките за сигурност, изисквани от правилата на ЕС относно сигурността на гражданското въздухоплаване и граничния контрол в Шенгенското пространство. По-специално тези мерки са свързани с разделянето на пътници. Не е уточнено кои инвестиции са строго необходими за спазването на тези правила и съответно за упражняването на публични правомощия.

(193) Комисията припомня, че финансирането на нестопанска дейност на дадено летище не може да води до застъпени (кръстосани) субсидии на стопанските дейности на летището. Въз основа на становището на Румъния Комисията счита, че инвестициите в терминалите до голяма степен са направени за стопански цели. За целите на настоящото решение Комисията счита, че инвестициите в терминали за полети извън Шенгенското пространство не попадат в обхвата на мисията за обществена услуга.

(194) В заключение Комисията констатира, че:

i) инвестициите във възстановяването на пистата и разширяването на перона през 2007 г., 2008 г. и 2009 г. не попадат в обхвата на мисията за обществена услуга и следователно представляват стопанска дейност;

ii) инвестициите в оборудване за сигурност през 2008 г. попадат в обхвата на мисията за обществена услуга и следователно не представляват държавна помощ;

iii) инвестициите в изграждане на терминал за полети извън Шенгенското пространство през 2007 г., 2008 г. и 2009 г. не попадат в обхвата на мисията за обществена услуга и следователно представляват стопанска дейност.

7.1.2. *Държавни ресурси и отговорност на държавата*

7.1.2.1. Принципи

(195) За да представляват държавна помощ, въпросните мерки трябва да бъдат финансирани с държавни ресурси, а решението за предоставяне на мярката трябва да може да бъде приписано на държавата.

(196) Понятието за държавна помощ се отнася за всяко предимство, предоставено чрез ресурси на държавата или непосредствено от държавата, или от упълномощени от нея посреднически организации ([29]). За целите на прилагането на член 107 от ДФЕС ресурсите на местни органи представляват държавни ресурси ([30]).

7.1.2.2. Приложение в конкретния случай

(197) Публичното финансиране, предоставено на летищния оператор, е отпуснато с решения на правителството 615/2002 и 212/2007 (съображение 39) и е под формата на преки безвъзмездни средства от бюджета на националния орган, т.е. Министерството на транспорта на Румъния. Средствата са предоставени за инвестиционните проекти и са отчетени като капиталови разходи. Средствата са разпределени за целия период на инвестицията въз основа на бюджет, одобрен за съответната година.

(198) С оглед на това Комисията счита, че инвестициите са финансирани чрез държавни ресурси и могат да бъдат приписани на държавата.

([29]) Решение по дело Stardust Marine, точки 53—56.

([30]) Решение от 12 май 2011 г. по съединени дела *Nord-Pas-de-Calais*, T-267/08 и T-279/08, EU:T:2011:209, точка 108.

7.1.3. *Избирателност*

7.1.3.1. Принципи

(199) Държавната мярка попада в обхвата на член 107, параграф 1 от ДФЕС, ако поставя в по-благоприятно положение „*определени предприятия или производството на някои стоки*“. Следователно само онези държавни мерки, които поставят предприятията в по-благоприятно положение и предоставят предимство по избирателен начин, попадат в обхвата на понятието за държавна помощ.

(200) Както Съдът е потвърдил, когато условията на сключеното споразумение са предложени избирателно от държавата на един или няколко оператори, а не се основават на обективни критерии, произтичащи от текст с общ обхват и приложими към всички оператори, това в съчетание с други елементи може да е признак за наличие на държавна помощ ([31]).

7.1.3.2. Приложение в конкретния случай

(201) В разглеждания случай финансовата подкрепа е била предложена и предоставена от държавата само на едно предприятие — летищния оператор. Това представлява индивидуална мярка. Следователно мярка 1 е избирателна по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

7.1.4. *Икономическо предимство*

7.1.4.1. Принципи

(202) По смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС предимство е всяка икономическа полза, която едно предприятие не би получило при нормални пазарни условия, т.е. в отсъствие на държавна намеса. От значение е единствено въздействието на мярката върху предприятието, а не причината или целта на държавната намеса. Налице е предимство всеки път, когато финансовото положение на предприятието се подобрява в резултат на държавната намеса.

(203) От друга страна, публични ресурси, предоставени пряко или непряко от държавата на предприятие в условия, които отговарят на нормалните пазарни условия, не могат да се считат за държавна помощ ([32]) (т.нар. „принцип на оператор в условията на пазарна икономика“).

(204) Принципът на оператор в условията на пазарна икономика се прилага само ако държавата е действала като частен оператор, който се намира в сравними условия.

(205) Съображения, свързани с регионалната или с друга политика, не могат да се вземат предвид за целите на анализа на съответствието с принципа на оператор в условията на пазарна икономика. Евентуални положителни последствия за икономиката или за достъпността на региона, в който се намира предприятието, следва да се оставят настрана ([33]).

(206) Анализът на съответствието с принципа на оператор в условията на пазарна икономика следва да се основава на наличната информация и предвидимото развитие към момента, в който е било предоставено публичното финансиране, и не трябва да се осланя на анализ въз основа на ситуация, възникнала на по-късен етап ([34]).

(207) Следователно, що се отнася до публичното финансиране на летища, анализът на съвместимостта с принципа на оператор в условията на пазарна икономика следва да се основава на стабилни предварителни перспективи за рентабилност за организацията, която предоставя финансирането ([35]). Всички прогнози за трафика, използвани за тази цел, трябва да бъдат реалистични и да подлежат на разумен анализ на чувствителността. Липсата на бизнес план е признак, че може да не е спазен принципът на оператор в условията на пазарна икономика ([36]).

([31]) Решение от 4 юни 2015 г. по дело *Комисия/MOL*, C-15/14 P, EU:C:2015:362, точка 91.
([32]) Насоки за въздухоплаването от 2014 г., точка 49. Вж. също решението по дело Stardust Marine, точка 69.
([33]) Насоки за въздухоплаването от 2014 г., точка 49. Вж. също решение от 10 юли 1986 г. по дело *Белгия/Комисия*, 40/85, EU:C:1986:305.
([34]) Насоки за въздухоплаването от 2014 г., точка 48. Вж. също решение по дело Stardust Marine, точка 71 и решение от 5 юни 2012 г. по дело *Комисия/Électricité de France* („*EDF*“), C-124/10 P, EU:C:2012:318, точка 85.
([35]) Решение на Комисията по дело C 25/2007 — *Финландия — летище Тампере-Пиркала и Ryanair*, ОВ L 309, 19.11.2013 г., стр. 27.
([36]) Решение по дело EDF, точки 84, 85 и 105.

(208) При липса на бизнес план държавите членки могат да предоставят анализ или вътрешни документи от публичните органи или от съответното летище, които ясно показват, че анализ, извършен преди да бъде отпуснато публичното финансиране, показва, че е спазен принципът на оператор в условията на пазарна икономика ([37]).

(209) Съгласно установената практика на Съда самата държава членка има за задача да докаже, че е действала като далновиден частен инвеститор ([38]) и да представи на Комисията доказателства в този смисъл ([39]).

7.1.4.2. Приложение в конкретния случай

(210) В конкретния случай, за да определи дали с публичното финансиране на летищния оператор е предоставено предимство, което той не би получил при нормални пазарни условия, Комисията трябва да сравни поведението на публичните органи, които предоставят преки безвъзмездни средства за инвестиции и вливания на капитал, с поведението на оператор в условията на пазарна икономика, който се ръководи от перспективите за дългосрочна рентабилност през целия жизнен цикъл на инвестицията, като се абстрахира напълно от социални съображения или съображения, свързани с регионалната или секторната политика ([40]). Тези перспективи са от особено значение за инвестициите в инфраструктура, които често са свързани със значителни финансови средства и могат да осигурят възвръщаемост едва след много години. Когато се оценява рентабилността на летище, трябва да се вземат предвид приходите на летището.

(211) Комисията отбелязва, че първоначално правителството е притежавало 100 % от дяловете на летищния оператор (съображение 28). В края на 2008 г. обаче неговото дялово участие намалява на 80 % от дяловете. За целите на оценката на съответствието с принципа на оператор в условията на пазарна икономика е взет предвид размерът на дяловото участие на правителството в съпоставка с дела на разходите, финансирани от него.

(212) Комисията трябва да основе своята оценка на информацията и допусканията, които са били на разположение на съответните румънски органи към момента, в който е било предоставено публичното финансиране ([41]).

(213) Според Румъния следните инвестиции са направени в съответствие с принципа на оператор в условията на пазарна икономика (съображение 86):

— финансирането за възстановяване на пистата и разширяване на перона през 2007 г., 2008 г. и 2009 г.;

— финансирането за изграждане на терминал за полети извън Шенгенското пространство през 2007 г., 2008 г. и 2009 г.;

— финансирането за изграждане на път за достъп и паркинг през 2007 г.; и

— финансирането за оборудване за светлинна сигнализация през 2008 г.

(214) Според Румъния тези инвестиции са ръководени от перспективата за дългосрочна рентабилност, от която държавата може да се възползва по две направления: в качеството на акционер, който получава дивиденти, и в качеството на собственик, който получава концесионни такси (изчислени като 2 % от брутните приходи, получени чрез експлоатацията на концесията) (съображение 86). Румъния е заявила, че планът за развитие и оценката на капацитета, изготвени през 2006 г., показват икономическа устойчивост на инвестициите. Румъния е на мнение, че е можело да се очаква икономическа устойчивост, тъй като приходите от експлоатацията на летищната инфраструктура са щели да се увеличат поради по-големия брой пътници и ползите от повишаването на ефикасността (съображение 86).

(215) Комисията първо ще оцени дали изготвените предварително проучвания за осъществимост на посочените по-горе инвестиции, предоставени от Румъния, са достатъчни, за да се докаже съответствие с принципа на оператор в условията на пазарна икономика.

([37]) Насоки за въздухоплаването от 2014 г., точка 51.
([38]) Заключение на генералния адвокат H. Saugmandsgaard Øe от 24 октомври 2019 г. по дело *Larko/Комисия*, C-244/18 P, EU:C:2019:896, точка 53. Вж. също решение от 1 февруари 2018 г. по дело *Larko/Комисия*, T-423/14, EU:T:2018:57; решение от 25 юни 2015 г. по дело *SACE и Sace BT/Комисия*, T-305/13, EU:T:2015:435, и решение по дело EDF.
([39]) Решение по дело EDF, точка 104.
([40]) Решение от 21 март 1991 г., *Италия/Комисия („Alfa Romeo“)*, C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, т. 23; решение от 12 декември 2000 г. по дело *Alitalia/Комисия*, T-296/97, EU:T:2000:289, точка 84.
([41]) Насоки за въздухоплаването от 2014 г., точка 3.4. Вж. също решението по дело Stardust Marine, точка 71.

Проучвания за осъществимост

(216) Румъния представи проучвания за осъществимост, изготвени с оглед на инвестициите, свързани с възстановяването на пистата и разширяването на перона, с изграждането на терминал за полети извън Шенгенското пространство, с изграждането на път за достъп и паркинг и с оборудването за светлинна сигнализация. Целта на проучванията за осъществимост е да се оцени общата рентабилност на проектите, по които са получени държавни инвестиции. Поради това те се използват, за да се анализира дали Румъния е инвестирала в проекти, които се е очаквало да бъдат рентабилни.

(217) При проучването за осъществимост във връзка с *възстановяването на пистата и разширяването на перона* е констатирана нетна настояща стойност (ННС) от 3,791 милиона евро и вътрешна норма на възвръщаемост от 10,56 % (при норма на дисконтиране от 5 %). Комисията установи, че в това проучване се наблюдават редица недостатъци. По-конкретно посочената ННС значително се разминава с цифрите за ННС, посочени в последващите проучвания за осъществимост. Периодът на прогнозиране от 25 години е твърде дълъг предвид ограничения характер на вида инвестиции във възстановяване, направени от Румъния, особено когато се отчете ограниченият им принос за общото увеличение на пътниците. За разлика от това, в последващото проучване се разглежда значително по-кратък период на прогнозиране за тази инвестиция (6 години). Освен това проучването не включва развитие на трафика, което би трябвало да бъде в основата на прогнозираните приходи. Прогнозираните темпове на инфлацията не са обяснени и са много ниски (1,5 % към 11-ата година), като се вземе предвид темпът на инфлация по това време (4,7 % през 2007 г., 7,9 % през 2008 г.). Нормата на дисконтиране от 5 % не е обяснена и изглежда твърде ниска, особено в сравнение с други инвестиции от същия период, например инвестицията за модернизиране и разширяване на зоната за паркиране. Поради това Комисията не счита, че това проучване е обосновано. Нещо повече, макар че голяма част от инвестициите са осъществени през 2007 г., проучването е изготвено през юли 2008 г. Следователно с това проучване за осъществимост не може да се потвърди рентабилността на инвестициите, както се изисква съгласно принципа на оператор в условията на пазарна икономика ([42]).

(218) По отношение на проучването за осъществимост във връзка с *изграждането на терминал за полети извън Шенгенското пространство* Комисията установи, че при изчисляването на ННС за терминала инвестициите не са отчетени като разходи. Поради това Комисията не може да приеме това проучване за осъществимост като доказателство за съответствие с принципа на оператор в условията на пазарна икономика. Освен това проучването е изготвено през юни 2008 г. и изглежда се отнася само за инвестициите от 2009 г.

(219) По отношение на проучването за осъществимост във връзка с *модернизирането и разширяването на паркинга*, въз основа на което са предприети инвестициите, свързани с изграждането на път за достъп и паркинг, Комисията счита, че то е обосновано. В проучването се допуска увеличение на приходите с 15 % поради очакваното увеличение на ползвателите на паркинга, свързано с нарастването на броя на пътниците. В проучването е установена положителна ННС, като е използвана норма на дисконтиране от 15 % за очаквания жизнен цикъл на инвестицията от осем години. Комисията счита нормата на дисконтиране от 15 % за разумна и допускането за кратък жизнен цикъл за консервативно. Проучването показва, че след пет години инвестицията вече ще бъде амортизирана. Проучването е изготвено през ноември 2005 г. и следователно е подходящо за доказване на съответствие на инвестицията от 2007 г. с принципа на оператор в условията на пазарна икономика. Освен това Комисията отбелязва, че по времето, когато е взето решението за финансиране на модернизирането и разширяването на паркинга, правителството е притежавало 100 % от дяловете на летищния оператор. Поради това не е необходимо ННС на проекта да се коригира пропорционално.

(220) Румъния твърди, че валидната дата на проучването за осъществимост във връзка с оборудването за светлинна сигнализация е датата, на която то е изготвено от IPTANA SA, което започва работата по него през август 2007 г. въз основа на договор № 1016/22.8.2007 г., след положително становище на Съвета по технически и икономически въпроси към Министерството на транспорта, становище № 33/1998 г., преработено през 2007 г. Независимо от това точната дата на изготвяне на проучването не е известна. Във всеки случай проучването за осъществимост във връзка с *оборудването за светлинна сигнализация* не включва анализ на рентабилността, а в него са разработени оценки на разходите за този проект. Поради това то не показва как поведението на летищния оператор се е ръководело от перспективи за рентабилност в дългосрочен план. Поради това Комисията не може да приеме това проучване за осъществимост като доказателство за съответствие с принципа на оператор в условията на пазарна икономика.

(221) Въз основа на гореизложеното Комисията счита, че предварителното проучване за осъществимост, изготвено с оглед на инвестициите за изграждане на път за достъп и зона за паркиране, е достатъчно доказателство за съответствие с принципа на оператор в условията на пазарна икономика. Комисията счита, че проучванията за осъществимост за възстановяването на пътеката за рулиране и разширяването на перона, за светлинната сигнализация и за терминала за полети извън Шенгенското пространство не доказват съответствие с принципа на оператор в условията на пазарна икономика.

([42]) Решение по дело Stardust Marine, точка 71 и решение по дело EDF, точки 85 и 104.

Реконструирани впоследствие предварителни проучвания за рентабилност

(222) Летищният оператор е представил също така предварителни проучвания за рентабилност на инвестициите, изброени в съображение 213, които са реконструирани впоследствие.

(223) По отношение на инвестициите във *възстановяване на пистата и разширяване на перона* в реконструираното впоследствие предварително проучване за рентабилност е установена ННС в размер на 1 784 600,12 EUR и вътрешна норма на възвръщаемост от 13,12 %. Използваната норма на дисконтиране е 9,1 %. В реконструираното впоследствие предварително проучване е взета предвид различна прогноза за пътникопотока от предварителната прогноза, налична в плана за развитие. Тези прогнози за пътникопотока са по-консервативни и прогнозният брой пътници е по-нисък от включения в плана за развитие. Поради това очакваната рентабилност следователно би била още по-висока, ако беше взета предвид прогнозата за броя пътници съгласно плана за развитие. Независимо от това Комисията отбелязва, че прогнозните инвестиционни разходи се различават от предварителното проучване за осъществимост, изготвено през юли 2008 г. Комисията не може да провери дали допусканията относно инвестиционните разходи са онези, които е можело да се очакват предварително. Следователно не може да се заключи, че взетите предвид допускания са онези, които са щели да бъдат направени преди отпускането на публичното финансиране, и не може да се счита, че реконструираното проучване предоставя надежден предварителен анализ на рентабилността.

(224) По отношение на инвестициите в *оборудване за светлинна сигнализация* в реконструираното впоследствие предварително проучване за рентабилност, предоставено от летищния оператор, е установена ННС в размер на 226 066,84 EUR и вътрешна норма на възвръщаемост от 26,9 %. Използваната норма на дисконтиране е 9,1 %. В реконструираното впоследствие предварително проучване е взета предвид различна прогноза за пътникопотока от предварителната прогноза, налична в плана за развитие. Тези прогнози за пътникопотока са по-консервативни и прогнозният брой пътници е по-нисък от включения в плана за развитие. Поради това очакваната рентабилност следователно би била още по-висока, ако беше взета предвид прогнозата за броя пътници съгласно плана за развитие. Този предварителен анализ, реконструиран впоследствие, изглежда обоснован и дава представа за предварителната перспектива за рентабилност на инвестицията в оборудване за светлинна сигнализация от 2008 г.

(225) Летищният оператор е предоставил реконструирано впоследствие предварително проучване за рентабилност на инвестицията в *терминал за полети извън Шенгенското пространство*. В това проучване е установена ННС в размер на 2 536 094,92 EUR и вътрешна норма на възвръщаемост от 14,71 %. Използваната норма на дисконтиране е 8,67 %. В реконструираното впоследствие предварително проучване е взета предвид различна прогноза за пътникопотока от предварителната прогноза, налична в плана за развитие. Тези прогнози за пътникопотока са по-консервативни и прогнозният брой пътници е по-нисък от включения в плана за развитие. Комисията обаче не може да провери дали допусканията относно инвестиционните разходи са онези, които е можело да се очакват предварително. Освен това не е ясно как инвестиционните разходи в реконструираното проучване се отнасят към допусканията за инвестиционните разходи, използвани в предварителното проучване за рентабилност, изготвено през юни 2008 г. (съображение 218). Следователно не може да се заключи, че взетите предвид допускания са онези, които са щели да бъдат направени преди отпускането на публичното финансиране, и не може да се счита, че реконструираното проучване предоставя надежден предварителен анализ на рентабилността на инвестицията в терминала за полети извън Шенгенското пространство.

7.1.4.3. Заключение относно икономическото предимство

(226) Както е обяснено по-горе, Комисията счита, че Румъния е действала в съответствие с принципа на оператор в условията на пазарна икономика, когато е инвестирала в проекта за изграждане на път за достъп и паркинг на международното летище Тимишоара, както е показано в Таблица 3. Поради това Комисията заключава, че с финансирането, свързано с тази инвестиция, на летищния оператор не е предоставено икономическо предимство.

(227) По отношение на другите три инвестиционни проекта (за възстановяване на пътеката за рулиране и разширяване на перона, за изграждане на терминал за полети извън Шенгенското пространство и за оборудване за светлинна сигнализация) Комисията заключава, че с публичното финансиране на тези три инвестиционни проекта на летищния оператор е предоставено икономическо предимство.

7.1.5. *Нарушаване на конкуренцията и въздействие върху търговията между държавите членки*

7.1.5.1. Принципи

(228) Когато предоставена от държава членка помощ укрепва положението на едно предприятие в сравнение с други предприятия, които се конкурират в областта на търговията в рамките на Съюза, тези предприятия трябва да се считат за засегнати от въпросната помощ ([43]).

([43]) Решение от 30 април 1998 г. по дело *Het Vlaamse Gewest/Комисия,* T-214/95, EU:T:1998:77, и решение от 17 септември 1980 г. по дело *Philip Morris/Комисия,* C-730/79, EU:C:1980:209, точка 11

(229) Тъй като експлоатацията на летище е стопанска дейност, съществува конкуренция, от една страна, между летищата за привличането на авиокомпании и на съответното въздушно движение (пътници и товари), и от друга страна, между летищните оператори, които може да се конкурират помежду си, за да им бъде поверено управлението на дадено летище. Освен това, по-специално по отношение на нискотарифните превозвачи и операторите на чартърни полети, летищата, които се намират в различни зони на обслужване и дори в различни държави членки, също могат да се конкурират помежду си, за да привлекат тези авиокомпании.

(230) Следователно публичното финансиране на дадено летище може да наруши конкуренцията *между летищата*. Конкуренцията между летища може да бъде оценена с оглед на критериите, по които авиокомпаниите правят своя избор. По-специално могат да бъдат сравнени фактори като вида на предлаганите летищни услуги и клиентите за тях, населението или стопанската дейност, пренатовареността, наличието на сухопътен достъп и размера на таксите за използване на летищната инфраструктура и летищните услуги ([44]).

(231) Както е отбелязано в точка 40 от Насоките за въздухоплаването от 2005 г. и потвърдено в точка 45 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г., от приложното поле на член 107, параграф 1 от ДФЕС не е възможно да се изключат дори и малки летища. Освен това в точка 45 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г. изрично е посочено, че дори поради факта, че „*относително малко предприятие получава публичното финансиране, не може автоматично да се изключи възможността търговията между държавите членки да бъде засегната*“.

7.1.5.2. Приложение в конкретния случай

(232) В периода, предмет на оценката, международното летище Тимишоара е било второто по големина летище в Румъния (съображение 31). През него са преминавали приблизително 900 000 пътника годишно. То е разположено в близост до летище Арад, което е на разстояние 50 km и на приблизително два часа път с автомобил от Карансебеш (съображение 34). От международното летище Тимишоара излитат международни полети за други части на Съюза, изпълнявани от множество различни авиокомпании, които осъществяват дейност също така от различни летища в Румъния и в други държави членки. Пистата на международното летище Тимишоара е с достатъчна дължина и позволява на авиокомпаниите да обслужват международни дестинации на средно дълги разстояния, поради което летището може да привлича авиокомпании в ущърб на други подобни летища, намиращи се в останалите държави членки. Икономическото предимство, предоставено в настоящия случай на летищния оператор чрез преки безвъзмездни средства за инвестиции, укрепва неговите икономически позиции, тъй като той е бил в състояние да започне своята стопанска дейност, без да поеме всички присъщи на дейността му инвестиционни разходи.

(233) Поради това следва да се счита, че оценяваните мерки може да нарушават конкуренцията и да засягат търговията между държавите членки.

7.1.6. *Заключение относно наличието на държавна помощ*

(234) Въз основа на гореизложеното Комисията заключава, че публичното финансиране за изграждането на път за достъп и зона за паркиране през 2007 г. и за оборудване за сигурност през 2008 г. не представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

(235) Комисията обаче счита, че публичното финансиране за изграждането на терминал за полети извън Шенгенското пространство, подобряването на пътеката за рулиране и разширяването на перона, както и за оборудването за светлинна сигнализация, представлява държавна помощ в полза на летищния оператор по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

7.2. **Вид помощ: съществуваща или нова помощ**

(236) Комисията отбелязва, че съгласно разпоредбите на приложение V към Акта относно условията за присъединяване на Република България и Румъния ([45]) „*схемите за помощ и индивидуалната помощ, предоставени в транспортния сектор, които са влезли в сила в нова държава членка преди датата на присъединяване и които са приложими и след тази дата, се считат за съществуваща помощ по смисъла на член 88, параграф 1 от Договора за ЕО, при следното условие: Комисията бива уведомявана за мерките за помощ в срок от четири месеца от датата на присъединяване. […] Тези мерки за помощи се считат за „съществуваща“ помощ по смисъла на член 88, параграф 1 от Договора за ЕО до края на третата година от датата на присъединяване*“.

(237) От гореизложеното следва, че в случая на Румъния режимът, предвиден в приложение V, ще се прилага само за помощ, която е влязла в сила преди 1 януари 2007 г. и ще продължи да се прилага след това, ако Комисията бъде уведомена за тази помощ в срок от четири месеца от датата на присъединяване.

([44]) Насоки за въздухоплаването от 2014 г., точка 43.

([45]) Акт относно условията за присъединяване на Република България и Румъния и промените в Учредителните договори, ОВ L 157/203 от 21.6.2005 г.

(238) Румъния твърди, че публичното финансиране на инвестициите в международното летище Тимишоара за 2007 г. е одобрено през ноември 2006 г., т.е. преди присъединяването на Румъния към Европейския съюз. Въпреки това, като се има предвид, че тези мерки не са изброени сред мерките, за които Комисията е уведомена в съответствие с процедурата, описана по-горе, те не могат да представляват съществуваща помощ. Следователно Комисията заключава, че публичното финансиране за изграждането на терминал за полети извън Шенгенското пространство, за подобряването на пътеката за рулиране и разширяването на перона, както и за оборудването за светлинна сигнализация, представлява нова помощ.

7.3. **Законосъобразност на помощта**

(239) Публичното финансиране за изграждането на терминал за полети извън Шенгенското пространство, за подобряването на пътеката за рулиране и разширяването на перона, както и за оборудването за светлинна сигнализация, е влязло в сила без предварително официално одобрение от Комисията. Мерките не отговарят на изискванията за групово освобождаване от задължението за уведомяване, предвидено в член 108 от Договора. Румъния е приложила тези мерки в нарушение на задълженията си по член 108, параграф 3 от ДФЕС.

(240) Следователно мерките представляват неправомерна държавна помощ.

7.4. **Съвместимост с вътрешния пазар**

(241) Публичното финансиране за изграждането на терминал за полети извън Шенгенското пространство, за подобряването на пътеката за рулиране и разширяването на перона, както и за оборудването за светлинна сигнализация (Таблица 3), е отпуснато преди 4 април 2014 г. — датата, от която са започнали да се прилагат Насоките за въздухоплаването от 2014 г. Съгласно Насоките за въздухоплаването от 2014 г. Комисията ще прилага по отношение на неправомерната инвестиционна помощ в полза на летища правилата, които са били в сила по времето, когато е отпусната помощта ([46]).

(242) Когато е отпуснато това инвестиционно финансиране, са били в сила Насоките за въздухоплаването от 2005 г. Следователно за оценката на съвместимостта на тази инвестиционна помощ се прилагат Насоките за въздухоплаването от 2005 г.

(243) Въз основа на точка 61 от Насоките за въздухоплаването от 2005 г. Комисията ще оцени помощта по следните критерии:

— изграждането и експлоатацията на инфраструктурата да са в съответствие с ясно определена цел от общ интерес (регионално развитие, достъпност и др.);

— инфраструктурата да е необходима и пропорционална на поставената цел;

— инфраструктурата да има задоволителни средносрочни перспективи за използване, особено по отношение на използването на съществуващата инфраструктура;

— всички потенциални потребители да имат равен и недискриминационен достъп до нея; и

— развитието на търговията да не е повлияно в степен, която да противоречи на интереса на Съюза.

7.4.1. *Допустими разходи*

(244) Съгласно Насоките за въздухоплаването от 2005 г. допустимите разходи за инвестиционна помощ в полза на дадено летище трябва да се ограничават до инвестиционните разходи, свързани изцяло с летищната инфраструктура (писти, терминали, перони и др.) или оборудване, което директно ги подпомага (пожарогасително оборудване, съоръжения за сигурност и безопасност). За сметка на това от допустимите разходи трябва да се изключат такива, свързани с търговските дейности, които не са свързани пряко с основните дейности на летището, като например строителство, финансиране, използване и отдаване под наем на земя и сгради, не само за офиси и складове, но също така и за хотели и промишлени предприятия, разположени в границите на летището, както и магазини, ресторанти и паркинги.

(245) Разходите за инвестиции, изброени в таблица 3, позиции № 2, 3, 4, 5, 9, 12 и 13, са допустими за инвестиционна помощ съгласно Насоките за въздухоплаването от 2005 г., тъй като са част от летищната инфраструктура.

7.4.2. *Ясно определена цел от общ интерес*

(246) Летищният оператор твърди, че чрез намесата си е преследвал ясно определена цел от общ интерес, а именно регионално развитие, достъпност на региона и безопасност на въздушния транспорт (съображение 156).

([46]) Насоки за въздухоплаването от 2014 г., точка 173.

(247) По-специално Румъния обяснява, че инвестициите през периода 2007—2009 г. във възстановяването на пътеката за рулиране и разширяването на перона са оправдани от необходимостта от подобряване на оперативния капацитет на летището в най-натоварените часове, когато капацитетът на пътеката за рулиране и перона е ограничен, по-специално в контекста на очакваното значително увеличение на пътникопотока до 2015 г. (съображение 36). В допълнение Румъния заявява, че инвестициите са ръководени и от съображения за безопасност на въздухоплаването, т.е. необходимостта от разделяне на зоните за паркиране на въздухоплавателните средства и достъпа до тези зони за паркиране, както и необходимостта от гарантиране на безопасността на паркираните въздухоплавателни средства (съображение 86).

(248) По отношение на изграждането на терминал за полети извън Шенгенското пространство Румъния обяснява, че първоначално инвестициите са били насочени към подобряване на капацитета на международното летище Тимишоара в светлината на очакваното значително увеличение на пътникопотока в периода до 2015 г. Към момента на решението за предоставяне на инвестицията през 2006 г. се счита, че капацитетът на терминала е достигнал критични граници от оперативна гледна точка. Още през периода 2001—2005 г. пътникопотокът се е увеличил с 250 %, което е довело до претоварване в най-натоварените часове. Първоначалният терминал, изграден през 1960 г., не е бил предназначен да поема толкова голям пътникопоток (съображение 37).

(249) Румъния обяснява, че впоследствие допълнителните инвестиции в терминал за полети извън Шенгенското пространство са били необходими, за да се осигури съответствие с изискванията за сигурност, така че терминалът да може да приема полети извън Шенгенското пространство. По това време Румъния е очаквала да се присъедини към Шенгенското пространство през 2011 г. По-специално е трябвало пътникопотокът да се раздели на пътници, пристигащи от Шенгенското пространство, и пътници, пристигащи от държави извън Шенгенското пространство. Това е щяло да гарантира също така запазването на търговската дейност на международното летище Тимишоара по отношение на полетите в рамките на Шенгенското пространство и онези извън него след присъединяването на Румъния към Шенгенското пространство (съображение 88).

(250) Според Румъния финансирането през 2008 г. на инвестициите в оборудване за светлинна сигнализация е било с цел по-добро използване на наличната инфраструктура, като се даде възможност за кацане и от двете посоки, вместо от едната посока в случай на лоши метеорологични условия. Целта е била да се осигури безопасност на въздушното движение и безопасност на пътниците и въздухоплавателните средства (съображение 90).

(251) В светлината на гореизложените доводи инвестициите са били предназначени, за да може международното летище Тимишоара да преодолее съществуващите в този момент ограничения на капацитета в най-натоварените часове, както и да поеме значителното прогнозно увеличение на трафика. Те са били предназначени, за да се насърчат сигурността на въздухоплаването и спазването на мерките за безопасност, които се изискват съгласно правилата на Съюза относно сигурността на гражданското въздухоплаване и граничния контрол в Шенгенското пространство.

(252) Освен това очакваният пътникопоток не би могъл да бъде поет от съседни летища. Най-близкото летище — летище Арад, е имало много ограничен пътникопоток, както в абсолютно изражение, така и в сравнение с международното летище Тимишоара. В периода 2007—2009 г. годишният брой пътници на летище Арад е варирал между 67 183 и 128 835, докато пътникопотокът на международното летище Тимишоара е варирал между 859 329 и 991 758 пътници на година, като между промените в броя на пътниците на двете летища не е имало взаимовръзка ([47]). Летище Арад не е имало физическия капацитет да поеме прогнозното увеличение на пътникопотока, тъй като максималният му капацитет за обслужване на пътници е бил под 200 000 пътници на година.

(253) Международното летище Тимишоара е било второто по големина в Румъния през периода, предмет на оценката, а понастоящем е третото по големина летище в Румъния. Според плана за развитие, обхващащ периода 2006—2015 г., международното летище Тимишоара е обслужвало западния регион на Румъния — един от най-развитите региони в държавата. То е обслужвало и регионите на Източна Унгария, както и Сърбия и Черна гора (еврорегион DKMT) ([48]). Следователно международното летище Тимишоара е имало важна роля за регионалното развитие. В контекста на очаквания брой пътници през периода 2006—2015 г., без инвестициите за увеличаване на капацитета, икономическото развитие на обслужваните региони и тяхната достъпност са щели да бъдат повлияни отрицателно, особено предвид факта, че нито едно друго летище в региона не е било в състояние да поеме наличния или очаквания пътникопоток. В допълнение през Тимишоара не е минавала високоскоростна железопътна линия и следователно не е имало конкуренция между отделните видове транспорт за нито един от маршрутите за придвижване по въздуха.

([47]) Липсата на взаимовръзка между развитието на пътникопотока на съседните летища също е един от критериите, използвани по делото относно държавна помощ SA.22614 (C 53/07), приведена в действие от Франция в полза на Търговско-промишлената камара на Pau-Béarn, Ryanair, Airport Marketing Services и Transavia (ОВ L 201, 30.7.2015 г., стр. 109) в защита на твърдението за съвместимост на помощта за летище По.

([48]) Еврорегион Дунав – Кьорьош – Мureш – Тиса (The Danube–Criș–Mureș–Tisa Euroregion) е еврорегион, разположен в Унгария, Румъния и Сърбия. Той е наречен на четирите реки в областта.

(254) Въз основа на гореизложеното Комисията може да заключи, че финансирането, предмет на прегледа, е допринесло за достъпността на обслужваните региони и регионалното икономическо развитие и следователно е послужило за ясно определена цел от общ интерес.

7.4.3. *Необходимост и пропорционалност на помощта*

(255) Съгласно Насоките за въздухоплаването от 2005 г. не е имало ограничение по отношение на интензитета на инвестиционната помощ. Държавното финансиране засяга следния интензитет на помощта: 80,3 % за терминала за полети извън Шенгенското пространство, 86,73 % за подобряването на пътеката за рулиране и разширяването на перона и 100 % за оборудването за светлинна сигнализация.

Таблица 11 Финансиране на инвестициите през периода 2007—2009 г.

	2007 г.		2008 г.		2009 г.		**Общо**	
	Собствени средства на летището	Разпределени средства от държавния бюджет	Собствени средства на летището	Разпределени средства от държавния бюджет	Собствени средства на летището	Разпределени средства от държавния бюджет	**Собствени средства на летището**	**Разпределени средства от държавния бюджет**
Изграждане на терминал за полети извън Шенгенското пространство	353 849,91	1 758 000,00	809 682,29	242 000	888 417,89	6 379 960	**2 051 950,09**	**8 379 960**
Подобряване на пътеката за рулиране и разширяване на перона за паркиране на въздухоплавателни средства	469 548	6 846 000,00	2 323 854,71	10 236 650	184 252,34	2 387 990	**2 977 655**	**19 470 640**
Оборудване за светлинна сигнализация				1 344 000			**0**	**1 344 000**
Общо	**823 397,9**	**8 604 000**	**3 133 537**	**11 822 650**	**1 072 670**	**8 767 950**	**5 029 605**	**29 194 600**

Източник: летищният оператор

(256) С оглед на ограничените печалби на летището и дивидентите, платени на румънската държава през периода 2007—2009 г., сравнени с размера на необходимите инвестиции, е разумно да се предположи, че летищният оператор не е бил в състояние да направи по-голям собствен принос. Това е в съответствие с общите затруднения по отношение на достъпа до финансиране на пазара през периода, предмет на оценката, заради тогавашната финансова криза. Освен това Комисията признава, че летищата с годишен пътникопоток до 1 милион пътници обикновено до голяма степен не могат да покрият капиталовите си разходи.

(257) Следователно публичното финансиране е било необходимо, за да може да се направят покритите с него инвестиции. С други думи то е имало стимулиращ ефект, тъй като летищният оператор е нямало да предприеме тези инвестиции без държавното финансиране или поне не в същата степен. Освен това финансирането отговаря на принципа на пропорционалност, тъй като летищният оператор не е бил в състояние да увеличи в значителна степен своя принос за финансирането на тези инвестиции.

7.4.4. *Инфраструктурата има задоволителни средносрочни перспективи за използване*

(258) В плана за развитие се отбелязва, че през периода 2001—2005 г. пътникопотокът и броят на движенията на въздухоплавателни средства са се увеличили с 250 %. В плана за развитие се предвижда и ръст на пътникопотока от 611 705 души през 2005 г. на 1 661 332 души през 2010 г. и на 2 565 494 души през 2015 г. С присъединяването на Румъния към ЕС през 2007 г. се е очаквало пътникопотокът да се увеличи с 16—18 %.

(259) Следователно тези перспективи са оправдали инвестициите, чиято цел е била да се поеме очакваният пътникопоток. Съответно когато финансирането е отпуснато, инфраструктурата е имала задоволителни средносрочни перспективи за използване.

7.4.5. *Равен и недискриминационен достъп до инфраструктурата*

(260) Румъния е потвърдила, че всички ползватели имат недискриминационен достъп до инфраструктурата. Единственото ограничение за използването на инфраструктурата е свързано с ограничението, наложено от капацитета за поемане на полети на перона и терминала. Следователно достъпът до тази инфраструктура е равен и недискриминационен по смисъла на Насоките за въздухоплаването от 2005 г.

7.4.6. *Развитието на търговията не е повлияно в степен, която да противоречи на интереса на Съюза.*

(261) Най-близкото летище — летище Арад, е можело да бъде засегнато от публичното финансиране на международното летище Тимишоара през периода, предмет на оценката. Комисията обаче отбелязва, че няколко фактора са довели до ограничено конкурентно въздействие на финансирането на летищния оператор на международното летище Тимишоара.

(262) Летище Арад е имало ограничен физически капацитет за пътникопоток. Едва през 2014 г. са изготвени планове за разширяване на инфраструктурата, за да може капацитетът на пътническия терминал да се доближи до прага от 200 000 пътници годишно или леко да го надвиши. Въпреки това дори такъв увеличен потенциал не би отговорил на търсенето, предвидено в плана за развитие на международното летище Тимишоара.

(263) Действителният брой пътници също потвърждава, че летище Арад е имало много ограничен пътникопоток. Пътникопотокът на летище Арад е представлявал едва 7,8 % от този на международното летище Тимишоара през 2007 г., 14,5 % през 2008 г. и 8,8 % през 2009 г. В допълнение на това изглежда, че няма взаимовръзка между развитието на пътникопотока на двете летища ([49]).

(264) Следователно очакваното значително увеличение на пътникопотока, предвидено за международното летище Тимишоара, не е можело да се поеме от летище Арад.

(265) С оглед на гореизложеното Комисията счита, че предизвиканото от помощта нарушение на конкуренцията е било ограничено и не е било с по-голяма тежест от приноса на помощта за регионалното развитие, достъпността и безопасността.

7.4.7. *Заключение относно мярка 1*

(266) Поради причините, описани в съображения 241—265 по-горе, Комисията счита, че държавната помощ за финансирането за изграждане на терминал за полети извън Шенгенското пространство, за подобряване на пистата и разширяване на перона за паркиране на въздухоплавателни средства, както и за оборудване за светлинна сигнализация, е съвместима с вътрешния пазар въз основа на член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС.

8. **ОЦЕНКА НА МЯРКА 2 — AIP ОТ 2007 г., AIP ОТ 2008 г. И AIP ОТ 2010 г.**

8.1. **Наличие на помощ**

(267) Принципите на член 107, параграф 1 от ДФЕС, изложени в съображения 171 и 172, са приложими и по отношение на оценката на мярка 2.

8.1.1. *Икономическа дейност и понятие за предприятие*

8.1.1.1. Принципи

(268) Комисията трябва първо да установи дали мярка 2 се прилага за предприятия по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС. Понятието за предприятие обхваща всеки субект, който осъществява стопанска дейност, независимо от правния му статут и начина му на финансиране ([50]). Всяка дейност, състояща се в предлагането на стоки или услуги на даден пазар, представлява стопанска дейност ([51]).

8.1.1.2. Приложение в конкретния случай

(269) В AIP са определени таксите, които се прилагат за авиокомпаниите за използването на инфраструктурата на летището.

(270) Авиокомпаниите предоставят услуги за въздушни превози. Като предоставят такива услуги, авиокомпаниите осъществяват стопанска дейност и следователно представляват предприятия по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

([49]) Вж. бележка под линия 32.
([50]) Решение от 18 юни 1998 г. по дело *Комисия/Италия*, C-35/96, EU:C:1998:303, и решение по дело Höfner и Elser.
([51]) Решение от 16 юни 1987 г. по дело *Комисия/Италия*, C-118/85, EU:C:1987:283; решение от 18 юни 1998 г. по дело *Комисия/Италия*, C-35/96, EU:C:1998:303.

8.1.2. *Държавни ресурси и отговорност на държавата*

8.1.2.1. Принципи

(271) Понятието за държавна помощ се прилага само за предимства, които са предоставени пряко или косвено чрез ресурси на държавата ([52]). Ресурсите на държавата включват всички ресурси на публичния сектор ([53]), в това число ресурсите на вътрешнодържавните субекти (децентрализирани, обединени на федеративни начала, регионални или други) ([54]), а при определени обстоятелства, и ресурсите на частни организации. Произходът на ресурсите не е от значение, при условие че преди да бъдат пряко или косвено прехвърлени на получателите, те подлежат на публичен контрол и следователно са на разположение на националните органи ([55]), дори и ресурсите да не стават собственост на публичния орган ([56]).

(272) Освен това понятието за държавна помощ се прилага само ако предоставянето на предимството може да бъде приписано на държавата, т.е. ако е предоставено непосредствено от самата държава или от всяка упълномощена от нея посредническа организация.

(273) Фактът, че държавата или държавен орган е единствен или мажоритарен собственик на дадено предприятие, не е достатъчен, за да се заключи, че прехвърлянето на ресурси от това предприятие може да бъде приписано на неговите акционери от публичния сектор ([57]). Съдът също така е приел, че дори когато държавата е в състояние да контролира публично предприятие и да упражнява господстващо влияние върху оперативната му дейност, не може автоматично да се предполага, че действително е бил упражняван такъв контрол във всеки конкретен случай. Публичните предприятия могат да бъдат повече или по-малко независими, което се определя от степента на автономност, която държавата им предоставя.

(274) Поради това единствено фактът, че дадено публично предприятие се контролира от държавата, не е достатъчен, за да ѝ се вмени отговорност за приетите от него мерки. Необходимо е също така да се прецени дали публичните органи трябва да бъдат разглеждани като участвали по един или друг начин в приемането на тези мерки. В това отношение Съдът е посочил, че отговорността на държавата за мярка, предприета от публично предприятие, може да се изведе от съвкупност от признаци, произтичащи от обстоятелствата по случая и от условията, в които се прилага помощта ([58]).

(275) Такива показатели могат да бъдат интегрираността на предприятието в структурите на публичната администрация, естеството на неговата дейност и упражняването ѝ на пазара при нормални условия на конкуренция с частните оператори, правният статут на предприятието (дали е субект на публичното право или на общото дружествено право), интензивността на контрола, упражняван от публичните органи върху управлението на предприятието, или всеки друг показател, сочещ в съответния случай намеса на публичните органи в приемането на мярката или малката вероятност за липса на намеса, с оглед също и на обхвата на мярката, на нейното съдържание или на включените в нея условия ([59]).

8.1.2.2. Приложение в конкретния случай

(276) В разглеждания случай във всички съществени моменти държавата е упражнявала пряк или косвен контрол върху разглежданите средства. По времето, когато е одобрен АИР от 2010 г., 80 % от собствеността на летището се притежава от Министерството на транспорта на Румъния съгласно член 8 от Устава от 2008 г. (съображение 28). Ресурсите на летищния оператор са попадали под контрола на държавата и съответно са били под нейно разпореждане. Румъния е била в състояние, упражнявайки своето господстващо влияние върху летищния оператор, да насочва използването на неговите ресурси, за да финансира конкретни предимства в полза на други

([52]) Решение от 24 януари 1978 г. по дело *Van Tiggele*, 82/77, ECLI:EU:C:1978:10, точки 25 и 26; решение от 12 декември 1996 г. по дело *Air France /Комисия („Air France“)*, T-358/94, EU:T:1996:194, точка 63.

([53]) Решение по дело Air France, точка 56.

([54]) Решение от 14 октомври 1987 г. по дело *Германия/Комисия*, 248/84, ECLI:EU:C:1987:437, точка 17; Решение от 6 март 2002 г. по съединени дела *Territorio Histórico de Álava и др./Комисия*, T-92/00 и 103/00, ECLI:EU:T:2002:61, точка 57.

([55]) Решение от 17 юли 2008 г. по дело *Essent Netwerk Noord*, C-206/06, ECLI:EU:C:2008:413, точка 70; решение от 16 май 2000 г. по дело *Франция/Ladbroke Racing Ltd и Комисия („Ladbroke Racing“)*, C-83/98 P, ECLI:EU:C:2000:248, точка 50.

([56]) Решение по дело Air France, точки 65, 66 и 67; решение по дело Ladbroke Racing, точка 50.

([57]) Решение по дело *Stardust Marine*, точки 51 и сл.

([58]) Решение по дело *Stardust Marine*, точки 52 и 55.

([59]) Решение по дело *Stardust Marine*, точка 56.

предприятия. Освен това, когато са одобрени AIP от 2007 г. и AIP от 2008 г. ([60]), румънската държава е била единствен акционер в летищния оператор. Въз основа на член 7 от Устава от 1998 г. (съображение 28) първоначалният дялов капитал е записан изцяло от Румъния и към датата, на която е учредено международното летище Тимишоара, е внесен в пълен размер. Следователно ресурсите на летищния оператор трябва да се считат за ресурси на държавата за целите на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

(277) Що се отнася до отговорността на румънската държава, румънските органи твърдят, че летищният оператор осъществява дейността си като инвеститор в условията на пазарна икономика и че влиянието на държавата е строго ограничено до нейната роля на акционер на дружеството съгласно учредителния акт на дружеството и Закон № 31/1990 относно дружествата. Ценовата политика на летищния оператор се определя от Съвета на директорите и изпълнителното ръководство на летищния оператор в съответствие с учредителния акт на дружеството.

(278) Що се отнася до контрола върху дейността на летищния оператор от страна на държавата, Комисията отбелязва, че Общото събрание на акционерите се състои от представители на акционерите, като румънската държава, представлявана от Министерството на транспорта, е единствен акционер съгласно Устава от 1998 г. и мажоритарен акционер (с 80 % от дяловете) съгласно Устава от 2008 г., и е компетентна да взема решения относно дейността и икономическата политика, провеждана от летищния оператор. Въз основа на член 19 от Устава от 2008 г. решенията на Общото събрание на акционерите се вземат с гласовете на определен брой акционери, представляващи поне половината от акционерния капитал, без блокиращи права на акционерите с миноритарен дял.

(279) Съгласно член 20 от Устава от 2008 г. административното управление на летищния оператор се осъществява от Управителен съвет, съставен от седем членове, двама от които са представители на Министерството на транспорта, а един е представител на Министерството на финансите. Освен това Комисията отбелязва, че Управителният съвет се избира от Общото събрание на акционерите (в което държавата е била единствен акционер съгласно Устава от 1998 г., а понастоящем притежава мнозинство). Управителният съвет и неговият председател се назначават със заповед на Министерството на транспорта.

(280) Заседанията на Управителния съвет може да се провеждат, в случай че участват поне половината плюс един от всички негови членове ([61]). Управителният съвет се съвещава в присъствието на поне две трети от своите членове и приема решения с мнозинството от своите членове ([62]).

(281) Председателят на Управителния съвет изпълнява и длъжността на изпълнителен директор на летищния оператор. Организационната структура и веригата на влияние са допълнителен показател за отговорността на държавата за одобрението на тарифата на таксите и отстъпките. Във всеки случай държавата най-малкото е била редовно информирана относно развитието по отношение на тарифата на таксите и отстъпките чрез своите членове в Управителния съвет.

(282) Нещо повече, според член 2, точка 2 от Устава от 1998 г. основната цел на летищния оператор са дейностите от национален обществен интерес. Съгласно член 5 от Устава от 1998 г. летищният оператор е специализиран технически орган, определен от Министерството на транспорта да извършва главно дейности от национален обществен интерес, който според предмета си на дейност предоставя ползи, услуги и работи по управление и експлоатация на активи, принадлежащи или притежавани, или отдадени под наем от държавата за целите на националното и международното движение на въздухоплавателни средства, осигуряващи транзита на хора и стоки.

(283) В контекста на тези съображения Комисията счита, че има достатъчно основания да се заключи, че AIP от 2007 г., AIP от 2008 г. и AIP от 2010 г. могат да бъдат приписани на държавата.

([60]) Румъния е пояснила, че AIP от 2007 г. и AIP от 2008 г. са били одобрени от Съвета на директорите на летищния оператор приблизително два месеца преди влизането в сила на всеки съответен AIP.

([61]) Член 20, точка 9 от Устава от 1998 г.

([62]) Член 20, точка 10 от Устава от 1998 г.

8.1.3. *Избирателност*

8.1.3.1. Принципи

(284) Държавната мярка попада в обхвата на член 107, параграф 1 от ДФЕС, ако поставя в по-благоприятно положение „*определени предприятия или производството на някои стоки*“. Следователно само мерки, които поставят предприятията в по-благоприятно положение, като предоставят предимство по избирателен начин, попадат в обхвата на понятието за държавна помощ.

(285) Според установената съдебна практика при оценката на условието за избирателност трябва да се установи дали в рамките на съответния правен режим дадена национална мярка е от естеството да постави в по-благоприятно положение определени предприятия или производството на някои стоки спрямо други, които се намират, от гледна точка на преследваната от посочения правен режим цел, в сходно фактическо и правно положение Преценката на избирателността предполага предварително да бъде определена референтната рамка, в която се вписва разглежданата мярка ([63]). Мярката има избирателен характер, „*само ако в рамките на даден правен режим тя води до създаване на предимство за определени предприятия по отношение на други предприятия от други или от същия сектор, които се намират в сходно фактическо и правно положение с оглед на преследваната с този правен режим цел*“. ([64]) Понятието „държавна помощ“ не се отнася за държавните мерки, въвеждащи разграничение между предприятията, когато това разграничение е резултат от естеството или цялостната структура на системата, в която те се вписват ([65]).

(286) Мярка, с която дадено публично предприятие определя условията за ползване на своите стоки или услуги, не е непременно избирателна мярка за целите на член 107, параграф 1 от ДФЕС ([66]). Член 107, параграф 1 от ДФЕС не разграничава държавните мерки в зависимост от техните причини или цели, а ги определя в зависимост от техните последици и следователно независимо от използваните техники ([67]).

8.1.3.2. Приложение в конкретния случай

(287) В AIP от 2007 г., AIP от 2008 г. и AIP от 2010 г. е предвидена система от базови ставки на летищните такси (съответно съображения 41 и 44). Освен това в AIP от 2007 г., AIP от 2008 г. и AIP от 2010 г. са включени отстъпки и намаления от таксите в зависимост от броя на кацанията за определен период, броя пътници, масата на въздухоплавателното средство и/или вида на обслужвания маршрут (съответно съображения 42—43, 46—48 и 49).

(288) Публикациите в AIP от 2007 г., AIP от 2008 г. и AIP от 2010 г. са предложени, оценени и утвърдени от изпълнителното ръководство на международното летище Тимишоара и са одобрени от Съвета на директорите (съображение 40). Това е в съответствие с изискването операторът на летище, упражнявайки свое собствено правомощие, да изготвя приложимата за това летище тарифа за летищните такси ([68]). Следователно приложимият правен режим са определените съответно в AIP от 2007 г., AIP от 2008 г. и AIP от 2010 г. летищни такси, отстъпки и намаления, приложими на международното летище Тимишоара.

(289) Поради това съответната референтна рамка, въз основа на която да се прецени дали AIP от 2007 г., AIP от 2008 г. и AIP от 2010 г. са довели до поставянето на определени авиокомпании в по-благоприятно положение спрямо други авиокомпании, намиращи се в сходно фактическо и правно положение, е рамката на режима, приложим само за международното летище Тимишоара.

(290) Системата от летищни такси и отстъпките и намаленията са се прилагали за всички авиокомпании, които използват или могат да използват международното летище Тимишоара и които отговарят на условията, описани съответно в AIP от 2007 г., AIP от 2008 г. и AIP от 2010 г.

(291) Освен това Комисията анализира дали отстъпките, предвидени съответно в AIP от 2007 г., AIP от 2008 г. и AIP от 2010 г., са били с избирателен характер, като са облагодетелствали определени авиокомпании, използващи международното летище Тимишоара, в ущърб на други авиокомпании, които го използват.

([63]) Решение от 21 декември 2016 г. по дело *Комисия/Hansestadt Lübeck („Lübeck“)*, C-524/14 P, EU:C:2016:971, точки 40—67.
([64]) Решение по делото Lübeck, точка 58.
([65]) Решение по делото Lübeck, точки 40—67 и цитираната съдебна практика.
([66]) Пак там.
([67]) Пак там, решение от 15 ноември 2011 г. по дело *Комисия и Испания/Government of Gibraltar и Обединено кралство*, C-106/09 P и C-107/09 P, EU:C:2011:732, точка 87, както и цитираната съдебна практика.
([68]) Решение по делото Lübeck, точка 61.

(292) Приложимите отстъпки следват пълзяща скала, като най-ниската започва от 10 % при 250—500 кацания годишно, т.е. приблизително 5 кацания седмично. Комисията отбелязва, че през периода, предмет на оценката, освен Wizz Air на международното летище Тимишоара осъществяват дейност редица други авиокомпании, които разполагат във флота си с въздухоплавателни средства със съответните размери и/или с достатъчна честота на полетите и следователно се ползват или биха могли да се ползват от съответните отстъпки.

(293) От това следва, че системата от летищни такси и отстъпките са се прилагали по недискриминационен начин.

(294) Следователно базовата ставка, отстъпките и намаленията, определени в AIP от 2007 г., AIP от 2008 г. и AIP от 2010 г., не са избирателни.

(295) Комисията отбелязва, че това заключение е валидно само по отношение на таксите, отстъпките и намаленията, произтичащи пряко от AIP от 2007 г., AIP от 2008 г. и AIP от 2010 г. То не се отнася за такси, отстъпки или намаления, предоставяни въз основа на индивидуални споразумения с авиокомпаниите, ако такива съществуват.

8.1.3.3. Заключение относно избирателността

(296) От гореизложеното следва, че мярка 2 не отговаря на условието за избирателност по член 107 параграф 1 от ДФЕС.

(297) Условията, предвидени в член 107, параграф 1 от ДФЕС, са кумулативни. Ако едно от тях не е изпълнено от оценяваната мярка, тази мярка не представлява държавна помощ.

(298) Поради това Комисията заключава, че мярка 2 не представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, тъй като тя не е избирателна.

(299) Комисията отбелязва, че в решението за откриване на процедурата е обърнато внимание, че AIP може да не са съвместими с вътрешния пазар поради потенциално дискриминационно третиране на различните видове пътници. Този принцип се прилага за мерки, които представляват държавна помощ, и не позволява те да бъдат счетени за съвместими съгласно правилата за държавна помощ ([69]). Тъй като в настоящия случай е установено, че AIP не представляват държавна помощ, не е необходимо да се анализира допълнително елементът на неразривна връзка, посочен в решението за откриване на процедурата.

9. ОЦЕНКА НА МЯРКА 3 — СПОРАЗУМЕНИЯТА С WIZZ AIR ОТ 2008 г.

9.1. Наличие на помощ

(300) Принципите на член 107, параграф 1 от ДФЕС, посочени в съображения 171 и 172, са приложими и за оценката на мярка 3, която се отнася до споразуменията от 2008 г. между летищния оператор и Wizz Air.

9.1.1. *Икономическа дейност и понятие за предприятие*

(301) Wizz Air е авиокомпания. Тя предлага редовни услуги в областта на пътническия въздушен транспорт и извършва стопанска дейност. Следователно тя представлява предприятие по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

9.1.2. *Държавни ресурси и отговорност на държавата*

9.1.2.1. Принципи

(302) Обяснените в съображения 271—275 принципи са приложими и за тази мярка.

9.1.2.2. Приложение в конкретния случай

(303) По отношение на държавните ресурси се прилага същият принцип, посочен в съображение 276.

([69]) Решение от 15 юни 1993 г. по дело *Matra/Комисия*, C-225/91, EU:C:1993:239.

(304) По отношение на отговорността на държавата за споразуменията от 2008 г., подписани по време на срока на действие на Устава на летището от 1998 г., аргументацията, изложена в съображения 277—279 за AIP от 2007 г., AIP от 2008 г. и AIP от 2010 г., се прилага *mutatis mutandis*.

(305) С оглед на тези съображения Комисията констатира, че сключването на споразуменията от 2008 г. между Wizz Air и летищния оператор може да бъде приписано на държавата.

9.1.3. *Избирателност*

9.1.3.1. Принципи

(306) Обяснените в съображение 199 принципи са приложими и за тази мярка.

9.1.3.2. Приложение в конкретния случай

(307) В разглеждания случай споразуменията от 2008 г. са сключени само с едно предприятие — Wizz Air. Следователно по дефиниция мярка 3 е била избирателна по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

9.1.4. *Икономическо предимство*

9.1.4.1. Принципи

(308) Принципите по отношение на икономическото предимство по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, посочени в съображения 202—206, се прилагат за споразумения между летища и авиокомпании. Прилагането на принципа на оператор в условията на пазарна икономика за такива споразумения е допълнително обяснено в Насоките за въздухоплаването от 2014 г. ([70]).

(309) В конкретната ситуация, в която се намират летището и авиокомпаниите, Комисията ще оцени дали наличието на публични ресурси за летището предоставя предимство на авиокомпаниите, които използват това летище. Наличието на такава помощ за авиокомпания, която използва летището, по принцип може да бъде изключено, когато отношенията между летището и въпросната авиокомпания съответстват на принципа на оператор в условията на пазарна икономика.

(310) Съгласно Насоките за въздухоплаването от 2014 г. по силата на принципа на оператор в условията на пазарна икономика наличието на помощ за авиокомпания, ползваща летище, по принцип може да се изключи, когато:

(1) цената, начислявана за летищни услуги, отговаря на пазарната цена, или

(2) чрез предварителен анализ, т.е. анализ, основан на данните, налични към момента, когато е било взето решението за въпросните мерки, може бъде доказано, че би могло да се очаква споразумението между летището и авиокомпанията да доведе до допълнителна печалба в полза на летището.

(311) По отношение на първия подход, описан в съображение 310 (т.е. сравнение на цената, налагана за летищни услуги, с пазарната цена), съгласно Насоките за въздухоплаването от 2014 г. за определянето на референтната стойност е необходимо първо да бъдат подбрани достатъчен брой сравними летища, които предлагат сравними услуги при нормални пазарни условия. Във връзка с това Комисията отбелязва, че за момента по-голямата част от летищата в Съюза се възползват от публично финансиране, за да покрият своите инвестиционни и оперативни разходи. Публичните органи традиционно считат летищата, които са публична собственост, за инфраструктура, улесняваща местното развитие, а не за предприятия, работещи съгласно пазарните правила. По тази причина цените на тези летища обикновено не се определят въз основа на пазарни съображения и особено на стабилни предварителни перспективи за рентабилност, а главно въз основа на социални или регионални съображения. Дори някои летища да са частна собственост или да са управлявани, без да се вземат предвид социални или регионални съображения, цените, начислявани от тези летища, могат да бъдат силно повлияни от цените на по-голямата част от летищата, получаващи публични субсидии, тъй като авиокомпаниите вземат под внимание техните цени в своите преговори с частните или частно управляваните летища. При тези обстоятелства в Насоките за въздухоплаването от 2014 г. Комисията е изразила сериозни съмнения, че към настоящия момент е възможно да бъде определена подходяща референтна стойност, за да се установи реална пазарна цена за услугите, предлагани от летищата. ([71]).

([70]) Насоки за въздухоплаването от 2014 г., точка 53.

([71]) Насоки за въздухоплаването от 2014 г., точка 59.

(312) При всички случаи Комисията счита, че определянето на референтната стойност следва да се основава на сравнението на летищните такси след приспадане на всички ползи за авиокомпанията (като подкрепа за търговска реализация, отстъпки или всички други стимули), спрямо достатъчен брой подходящи „съпоставителни летища“, чиито оператори се държат като оператори в условията на пазарна икономика. По-специално следва да се използват следните показатели: обем на трафика; вид на трафика (бизнес или почивка или за чужбина); относителната важност на товарните превози, както и относителната важност на приходите, извличани от невъздухоплавателните дейности на летището; вид и равнище на предоставяните летищни услуги; близост на летището до голям град; брой жители в региона, обслужван от летището; просперитет на съседните региони (БВП на глава от населението); наличие на различни географски области, от които могат да бъдат привлечени пътници.

(313) Въз основа на гореизложеното Комисията счита, че предварителният анализ на допълнителната рентабилност е най-уместният критерий за оценка на споразуменията, сключени от летищата с отделни авиокомпании.

(314) Освен това Комисията е на мнение, че споразуменията, сключени между авиокомпании и летище, могат да бъдат счетени за съвместими с принципа на оператор в условията на пазарна икономика, когато постепенно допринасят от ex ante гледна точка за рентабилността на летището, поне в дългосрочен план ([72]). Летището следва да докаже, че при изготвяне на споразумението с дадена авиокомпания (например индивидуален договор или обща схема на летищни такси) е в състояние да покрива всички разходи, произтичащи от споразумението, докато то е в сила, с разумен марж на печалба въз основа на стабилни средносрочни перспективи ([73]).

(315) Във връзка с това Комисията счита, че различията в цените са стандартна търговска практика, при условие че те са в съответствие с всички разпоредби от значение за защитата на конкуренцията, приложими в този сектор. Тези политики за ценови различия следва обаче да са обосновани от търговска гледна точка, за да спазват принципа на оператор в условията на пазарна икономика ([74]).

9.1.4.2. Съвместна оценка на споразуменията от 2008 г.

(316) Комисията счита, че за целите на прилагането на принципа на оператор в условията на пазарна икономика споразуменията от 2008 г. трябва да бъдат оценени заедно като една-единствена мярка. Има няколко причини за това.

(317) На първо място, споразуменията са сключени от едни и същи страни.

(318) На второ място, в меморандума за разбирателство от 25 юни 2008 г. е посочен обхватът на услугите, които трябва да бъдат осигурени от летищния оператор, както и маркетинговите услуги, които трябва да бъдат осигурени от Wizz Air. В меморандума за разбирателство е предвидена същата формула за изчисляване на таксата за маркетингови услуги и същата удръжка на заминаващ пътник, както в договора за маркетингови услуги от 30 юли 2008 г. Следователно меморандумът за разбирателство и договорът за маркетингови услуги са тясно и пряко свързани по отношение на съдържанието. В меморандума за разбирателство също така са представени общите принципи на сътрудничество между летищния оператор и Wizz Air, които впоследствие са разписани по-подробно от оперативна гледна точка в договора за маркетингови услуги, споразумението за експлоатация и СНО. В преамбюла на договора за маркетингови услуги също така се съдържа пряка препратка към меморандума за разбирателство (съображение 55). В крайна сметка меморандумът за разбирателство е заменен от договора за маркетингови услуги, споразумението за експлоатация и СНО.

(319) На трето място, споразумението за експлоатация и СНО са подписани на един и същ ден (1 август 2008 г.) за един и същ период от време, т.е. 11 декември 2008 г. — 10 декември 2009 г., с автоматично подновяване за допълнителен период от 12 месеца на всяка годишнина от датата им на влизане в сила и без възможност за прекратяването им преди третата годишнина от договора за маркетингови услуги. Договорът за маркетингови услуги също влиза в сила на същия ден, т.е. 11 декември 2008 г. (съображение 54).

([72]) Насоки за въздухоплаването от 2014 г., точка 66.
([73]) Насоки за въздухоплаването от 2014 г., точка 63.
([74]) Насоки за въздухоплаването от 2014 г., точка 62.

(320) На четвърто място, споразуменията от 2008 г. са взаимосвързани. В договора за маркетингови услуги се съдържат няколко препратки към споразумението за експлоатация и СНО: i) в договора за маркетингови услуги е предвидено, че страните биха могли незабавно да го прекратят, ако споразумението за експлоатация е изтекло, без да бъде подновено, или е било прекратено; ii) в договора за маркетингови услуги е посочено, че при изтичането или прекратяването му страните биха могли незабавно да прекратят споразумението за експлоатация и СНО, без да дължат никакво обезщетение; iii) в договора за маркетингови услуги е посочено, че в случай на увеличаване на таксите, регламентирани в споразумението за експлоатация или в СНО, таксата за маркетингови услуги следва да бъде променена в съответствие с промяната на летищните такси (съображение 59).

(321) Въз основа на гореизложените доводи Комисията счита, че меморандумът за разбирателство, договорът за маркетингови услуги, споразумението за експлоатация и СНО са неделими. Поради това Комисията констатира, че е необходимо споразуменията от 2008 г. да бъдат анализирани заедно, за да се определи дали тази сделка представлява държавна помощ.

9.1.4.3. Прилагане на принципите в конкретния случай

(322) В конкретния случай, за да се определи дали чрез споразуменията от 2008 г. на Wizz Air е предоставено предимство, което авиокомпанията не би получила при нормални пазарни условия, Комисията трябва да проучи дали при подобни обстоятелства летище, което се експлоатира при нормални пазарни условия и се ръководи от перспективи за рентабилност в дългосрочен план ([75]), би сключило същите или подобни търговски споразумения с авиокомпания. Комисията трябва да оцени фактите спрямо момента, когато е взето решението за сключване на споразуменията от 2008 г. между летищния оператор и Wizz Air, и да основе своята оценка на информацията и допусканията, които в този момент са били на разположение на летищния оператор.

(323) По отношение на приложимия анализ на оператор в условията на пазарна икономика Wizz Air твърди, че подходът за сравнение с пазарната цена, т.е. първият подход, обяснен в съображение 310, параграф 1, следва да се прилага за настоящия случай в допълнение към втория подход (т.е. анализа на рентабилността), разгледан в съображение 310, параграф 2.

(324) Wizz Air е представила доклад от 27 октомври 2011 г., изготвен от Oxera, относно „Икономическа оценка съгласно принципа на оператор в условията на пазарна икономика“, в който таксите, платени от Wizz Air на международното летище Тимишоара, са сравнени с таксите, платени от Wizz Air на трите летища в Обединеното кралство, които Oxera счита за сравними летища: летищата Ливърпул, Престуик и Донкастър. Анализът в проучването е основан на данни, предоставени от летищния оператор и от Wizz Air. Според проучването на Oxera въз основа на структурата им на собственост и финансиране е вероятно тези летища да действат като частен инвеститор. В проучването е представено и сравнение на общите характеристики на международното летище Тимишоара и трите сравними летища (например брой на населението на града, в който се намира летището, разстояние до града, в който се намира летището, население на най-големия град в рамките на 150 km, най-близко голямо летище), размера на дохода, измерен въз основа на БВП на глава от населението, както и въз основа на средните седмични заплати, тенденциите при броя на пътниците, приходите на съответните летища и статуса на финансиране (т.е. дали е получило публично финансиране или не). В доклада са изчислени таксите, платени от Wizz Air на международното летище Тимишоара, в сравнение с тези, платени на трите летища в Обединеното кралство (в анализа са взети предвид различните такси на четирите летища, като са приспаднати ползите, предоставени на Wizz Air). В анализа е представен общият размер на таксите, платени от Wizz Air на международното летище Тимишоара и на съпоставителните летища, изразени в евро на единица наземно обслужване и евро на пътник. Въз основа на това в анализа е констатирано, че средното общо равнище на таксите, платени от Wizz Air на международното летище Тимишоара за периода 2008—2011 г., както за единица наземно обслужване, така и за пътник, е по-високо от сравнимото средно равнище на таксите, платени от авиокомпанията на съпоставителните летища. Според доклада на Oxera по-ниските цени, платени от Wizz Air на съпоставителните летищата, навеждат на мисълта, че частен инвеститор вероятно е щял да сключи договор при условията на сделката между летищния оператор и Wizz Air.

(325) По отношение на доклада на Oxera, в който се сравняват цените, платени от Wizz Air на международното летище Тимишоара и на трите летища в Обединеното кралство, Комисията припомня, че определянето на референтна стойност не е подходящ метод за установяването на пазарните цени, ако наличните референтни стойности не са определени с оглед на пазарни съображения или съществуващите процеси са нарушени в значителна степен от държавна намеса. Изглежда в сектора на въздухоплаването има такива нарушения поради причините, обяснени в съображения 311—312.

([75]) Решение по дело Alfa Romeo, точка 23; решение от 12 декември 2000 г. по дело *Alitalia/Комисия*, T-296/97, EU:T:2000:289, точка 84.

(326) В допълнение Комисията констатира, че описаният в точка 55 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г. критерий за достатъчен брой съпоставителни летища, които предлагат сравними услуги при нормални условия, не е изпълнен. Като се има предвид, че в Европа съществуват няколкостотин летища ([76]), три летища не могат да се считат за достатъчен брой, който би позволил да се определи подходяща референтна стойност за съответните пазарни цени. Освен това две от трите референтни летища (Ливърпул и Донкастър) са собственост на една и съща група — Peel Airports Group. Това допълнително подкопава броя и разнообразието на съпоставителните летища, необходими за осигуряването на надеждна референтна стойност.

(327) Освен това всичките три съпоставителни летища се намират в Обединеното кралство и две от тях (Ливърпул и Донкастър) се намират в близост до един и същ голям град — Манчестър. Освен това в доклада на Oxera не е обяснено дали трите съпоставителни летища и международното летище Тимишоара предлагат сравними услуги. В проучването е представена информация само относно момента, в който авиокомпанията Wizz Air е започнала да извършва дейност на всяко от летищата, и информация за обслужваните дестинации и е направен анализ на общите такси, платени от Wizz Air на тези летища (като са приспаднати плащанията за маркетингови услуги). Това обаче не позволява да се прецени дали летищата предлагат сравними услуги.

(328) Освен това в самия доклад на Oxera е посочено, че са налице редица разлики между международното летище Тимишоара и другите две летища (Ливърпул и Престуик). По-конкретно летище Ливърпул е значително по-голямо от международното летище Тимишоара (през 2007 г. е обслужило около 5,5 милиона пътници), а летище Престуик е обслужило над 2 милиона пътници. Следователно по отношение на обема на пътникопотока единственото сравнимо летище е Донкастър (до 1 милион пътници). Броят на пътниците, които самата авиокомпания Wizz Air е превозила от всяко от тези летища, е различен.

(329) Що се отнася до просперитета на съседните региони (БВП на глава от населението), съществува огромна разлика между град Тимишоара (с индекс на БВП на глава от населението ([77]) под 50 през 2007 г.) и Обединеното кралство (с индекс на БВП около 120 през 2007 г.), където се намират трите съпоставителни летища. Освен това в сравнителната част докладът на Oxera съдържа информация относно средните седмични заплати на регионалните пазари на труда в град Тимишоара и в трите града на Обединеното кралство, където се намират съпоставителните летища (Ливърпул, Престуик и Донкастър), и те също са много различни (равнището в Тимишоара е под 50, докато равнището в трите други града е достигало над 500).

(330) Освен това в доклада не са взети предвид определени показатели, описани в точка 60 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г. (например видът на пътникопотока или видът и равнището на предоставяните летищни услуги).

(331) И накрая, дори ако се приеме, че въз основа на валиден сравнителен анализ „цената“, прилагана за различните сделки, обхванати от тази оценка, е равна или по-висока от „пазарните цени“, Комисията не би могла да заключи, че тези сделки непременно са били в съответствие с пазарните цени. Цената не би била пазарна, ако при сключването на тези споразумения операторът би могъл да очаква те да доведат до допълнителни разходи, които са по-високи от допълнителните приходи. Действително оператор в условията на пазарна икономика няма никакъв интерес да предлага стоки или услуги на „пазарна цена“, ако такова поведение води до допълнителна загуба.

(332) В контекста на този анализ Комисията счита за уместно да припомни, че след приемането на Насоките за въздухоплаването от 2014 г. както Румъния, така и заинтересованите страни, са били поканени да представят мнения относно прилагането на тези насоки към конкретния случай. Освен Wizz Air нито Румъния, нито други заинтересовани страни са оспорили подхода на Комисията, според който, когато е невъзможно да се определи подходяща референтна стойност за установяване на реалната пазарна цена на услугите, предоставяни от летищата на авиокомпаниите, най-подходящият критерий за целите на оценката на сключените между тези две страни споразумения е предварителен анализ на допълнителната рентабилност.

([76]) В точка 1 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г. е посочено, че системата на въздушния транспорт на Европейския съюз се състои от мрежа от над 460 летища.

([77]) Както е обяснено в доклада на Oxera, индексът на БВП на глава от населението за Румъния и за Обединеното кралство е изразен в стандарта на покупателна способност (СПС) спрямо средното равнище за Европейския съюз (ЕС-27). Средното равнище за Европейския съюз (ЕС-27) е 100.

(333) Следователно въз основа на гореизложено Комисията счита, че в настоящия случай трябва да бъде приложен подходът, който като цяло се препоръчва в Насоките за въздухоплаването от 2014 г. за целите на прилагането на принципа на оператор в условията на пазарна икономика в отношенията между летища и авиокомпании, а именно предварителен анализ на допълнителната рентабилност ([78]).

9.1.4.4. Времева рамка за оценяване на рентабилността на споразуменията от 2008 г.

(334) Когато решава дали да сключи споразумения с авиокомпания, един оператор в условията на пазарна икономика би избрал времева рамка за своята оценка въз основа на срока на действие на въпросните споразумения или на срока, определен във всяко едно от тях. С други думи, той би оценил допълнителните разходи и приходи за срока на действие на споразуменията. Към момента на подписване на споразуменията далновиден оператор в условията на пазарна икономика не би разчитал на това, че споразуменията ще бъдат подновени след изтичане на срока им на действие, независимо дали при същите, или при нови условия.

(335) Въз основа на подхода, очертан в съображение 334, Комисията ще оцени допълнителните разходи и приходи във връзка със споразуменията от 2008 г. за периода 11 декември 2008 г. —10 декември 2011 г., който е първоначалният период на прилагане на договора за маркетингови услуги. Незадължителното удължаване на договора за маркетингови услуги с още 12 месеца след изтичането на първите три години няма да бъде взето предвид. Удължаването съществува само като възможност, която един оператор в условията на пазарна икономика не би могъл да разчита, че ще се осъществи.

(336) Споразумението за експлоатация и СНО са действали за първоначален срок от една година, т.е. от 11 декември 2008 г. до 10 декември 2009 т. Във всяко от тях е предвидено автоматично подновяване за допълнителен период от 12 месеца на всяка годишнина от съответното им влизане в сила. Летищният оператор не е имал право едностранно да прекрати тези споразумения преди 3-тия период на подновяване ([79]). Тъй като подновяването на споразумението за експлоатация и СНО е било автоматично от гледна точка на летищния оператор, Комисията счита, че далновиден оператор в условията на пазарна икономика би допуснал, че те биха били валидни най-малко за срока на действие на договора за маркетингови услуги, ако не и по-дълго.

(337) И обратното, може да се приеме, че първоначален период от три години за договора за маркетингови услуги и първоначален период от една година за споразумението за експлоатация не биха били логични, тъй като без дейността на авиокомпанията на летището договорът за маркетингови услуги би бил безпредметен. Аналогично срокът на прилагането на СНО би трябвало да се съгласува със срока на споразумението за експлоатация, тъй като предоставянето на услуги за наземно обслужване е възможно само ако авиокомпанията извършва дейност на летището. В допълнение, както е обяснено в съображение 319, срокът на договора за маркетингови услуги, от една страна, и срокът на споразумението за експлоатация и СНО, от друга, са взаимосвързани.

(338) Комисията отбелязва, че меморандумът за разбирателство, подписан на 25 юни 2008 г., е бил рамката, очертаваща общите принципи на сътрудничество между летищния оператор и Wizz Air. След това те са описани от оперативна гледна точка в договора за маркетингови услуги, в споразумението за експлоатация и в СНО. Следователно според Комисията периодът преди подписването на меморандума за разбирателство, т.е. 25 юни 2008 г., следва да се счита за предварителната отправна точка за целите на анализа на рентабилността.

(339) Споразумението за експлоатация и СНО са изменени на 25 юни 2010 г. с нова схема за отстъпки между Wizz Air и летищния оператор, която обхваща периода до 6 февруари 2011 г. („споразуменията за изменение от 2010 г.“). Тази нова схема за отстъпки съответства на схемата, определена в AIP от 2010 г. Като се има предвид, че измененията са довели до промени в условията на двете споразумения, Комисията ще приложи принципа на оператор в условията на пазарна икономика отделно за споразуменията за изменение от 2010 г., като целта ѝ е да оцени дали оператор в условията на пазарна икономика би сключил споразуменията за изменение. Съответно в представената по-долу оценка ще бъде направено разграничение между анализа на рентабилността за първоначалния период на споразуменията от 2008 г. и анализа на рентабилността на споразуменията за изменение от 2010 г.

([78]) Насоки за въздухоплаването от 2014 г., точки 59 и 61.

([79]) Освен по обичайни причини, свързани с нарушение на договореностите.

9.1.4.5. Анализ на рентабилността на споразуменията от 2008 г.

Оценка на допълнителните разходи и приходи във връзка със споразуменията от 2008 г.

(340) Споразуменията от 2008 г. са индивидуално договорени споразумения, които се прилагат само за двете договарящи се страни. Те не представляват обща схема за летищни такси за всички авиокомпании, които използват летището ([80]). Съответните разходи и приходи, които са допълнителни за споразуменията от 2008 г., са тези които летищният оператор е очаквал да бъдат реализирани вследствие на дейността на Wizz Air на международното летище Тимишоара.

(341) Основният въпрос е дали допълнителните приходи, произтичащи от дейността на авиокомпанията, надвишават допълнителните разходи. Следователно инвестициите, направени в летището преди сключването на споразуменията, и фиксираните оперативни разходи, не са от значение.

(342) Допълнителните приходи, които частният инвеститор разумно би очаквал от споразуменията от 2008 г., биха произтичали от допълнителни приходи от въздухоплавателни дейности от летищни такси, плащани от Wizz Air, и допълнителни приходи от невъздухоплавателни дейности, например паркиране на автомобили, магазини, отдадени чрез франчайзинг или управлявани пряко.

(343) Допълнителните разходи в случая са оперативните разходи, разходите за маркетингови услуги и всички инвестиционни разходи, които могат да бъдат отнесени към присъствието на Wizz Air на международното летище Тимишоара.

Предварителен анализ на рентабилността на споразуменията от 2008 г., предоставен от Румъния

(344) По искане на Комисията на 9 декември 2014 г. Румъния предостави реконструиран впоследствие предварителен анализ на рентабилността, основан на наличните данни преди сключването на споразуменията с Wizz Air от 2008 г. В анализа се прави преглед на допълнителните приходи, които е можело да се очакват към момента на сключване на споразуменията.

(345) Очаквало се е в резултат на споразуменията от 2008 г. да бъдат генерирани следните приходи:

Таблица 12: Предварителни прогнозни приходи, генерирани в резултат на споразуменията от 2008 г. (с изключение на договора за маркетингови услуги)

Година **(1)**	**Брой пътници (прогнозни)** **(2)**	**Приходи от въздухоплавателни дейности на пътник на Wizz Air (EUR)** **(3)**	**Приходи от невъздухоплавателни дейности на пътник (EUR)** **(4)**	**Приходи от въздухоплавателни дейности (EUR)** **(5) = (2) x (3)**	**Приходи от невъздухоплавателни дейности (EUR)** **(6) = (2) x (4)**	**Общо приходи (прогнозни) (EUR)** **(5) + (6)**
2009 г.	**200 000**	12	2,50	2 400 000	500 000	**2 900 000**
2010 г.	**300 000**	12	2,50	3 600 000	750 000	**4 350 000**
2011 г.	**350 000**	12	2,50	4 200 000	875 000	**5 075 000**

(346) В анализа са използвани прогнозите на Wizz Air за броя на пътниците, които ще бъдат превозени през 2009 г., 2010 г. и 2011 г.

(347) Приходите от въздухоплавателни дейности на заминаващ пътник са изчислени, както е показано в Таблица 13. Приходите от въздухоплавателни дейности на пътник на Wizz Air са изчислени, като приходите от въздухоплавателни дейности на заминаващ пътник на Wizz Air (приблизително 24 EUR) са разделени на 2, тъй като само половината от пътниците на Wizz Air са заминаващи пътници. Единичните разходи представляват пълния размер на таксите (т.е. без отстъпки), както е посочено в споразумението за експлоатация и в СНО.

([80]) Насоки за въздухоплаването от 2014 г., точка 63.

Таблица 13: Приходи от въздухоплавателни дейности на полет и на заминаващ пътник на Wizz Air

		MTOW	**72**
		Капацитет	**180**
		Коефициент на натоварване	**82 %**
	Мерна единица	Единична сума на таксата (EUR)	За полет (EUR)
Такса за кацане	MTOW	7	504
Такса за престой	MTOW	0,15	10,80
Такса за светлинна сигнализация	MTOW	2,10	151,20
Такса за перонно обслужване	Полет	150	150
Такса за качен пътник	Заминаващ пътник	8	1 180,80
Такса за сигурност	Заминаващ пътник	10	1 476
Такса за подпомагане на пътници с намалена подвижност	Заминаващ пътник	0,20	29,52
Общо на полет	**Полет**		**3 502,32**
Общо на заминаващ пътник	**Заминаващ пътник**		**23,73**

(348) Според Румъния, въз основа на опита на летището през предходните години, приходите от невъздухоплавателни дейности представляват само 15—20 % от общите приходи на летищния оператор, което възлиза на 2,50 EUR приходи от невъздухоплавателни дейности на пътник. Именно това е сумата, която е приета за пътник на Wizz Air (както е показано в колона 4 от Таблица 12).

(349) Когато в оценките се включи плащането за маркетингови услуги, определено в договора за маркетингови услуги, се очакват приходите, посочени по-долу. Румъния е включила в таблицата плащанията за маркетингови услуги като „Инвестиция на летището за маркетингови услуги“.

Таблица 14: Предварителни прогнозни нетни приходи, генерирани в резултат на споразуменията от 2008 г. (включително договора за маркетингови услуги)

Година	**Брой пътници годишно**	**Брой качени пътници годишно (2)/2**	**Приходи от въздухоплавателни дейности на качен пътник (EUR)**	**Приходи от невъздухоплавателни дейности на пътник (EUR)**	**Тарифа на сумите, удържани от летищния оператор, на качен пътник (EUR)**	**Сума, удържана от летището (3) x (7) (EUR)**	**Приходи от въздухоплавателни дейности (2) x (4) (EUR)**	**Такса за маркетингови услуги на летището (8) – (7) (EUR)**	**Приходи от невъздухоплавателни дейности (2) x (5) (EUR)**	**Крайни приходи за летището (7) + (10) (EUR)**
(1)	**(2)**	**(3)**	**(4)**	**(5)**	**(6)**	**(7)**	**(8)**	**(9)**	**(10)**	**(11)**
2009 г.	200 000	100 000	12	2,5	5	500 000	2 400 000	1 900 000	500 000	**1 000 000**
2 010 г.	300 000	150 000	12	2,5	4	600 000	3 600 000	3 000 000	750 000	**1 350 000**
2 011 г.	350 000	175 000	12	2,5	4	700 000	4 200 000	3 500 000	875 000	**1 575 000**

(350) Сумата, удържана от летищния оператор на качен пътник (колона 6 от Таблица 14), е изчислена въз основа на договора за маркетингови услуги. В договора за маркетингови услуги е предвидена сума, която трябва да бъде удържана от летищния оператор ([81]) в зависимост от броя на пътниците на месец, доставени от Wizz Air на/от летището, както е посочено по-долу.

([81]) Удръжката се основава на методология, която се използва при изчисляването на плащанията за маркетингови услуги по отношение на летищните такси.

Таблица 15 Удръжка на заминаващ пътник

Брой пътници на месец (заминаващи и пристигащи), доставени от Wizz Air на/от летището			Удръжка на заминаващ пътник в евро
0	—	5 349	8
5 350	—	10 690	6
10 691	—	15 999	5
16 000	—	31 999	4
> 32 000			3,50

(351) Предвид прогнозирания годишен брой пътници на Wizz Air от 200 000 души през 2009 г., 300 000 души през 2010 г. и 350 000 души през 2011 г. е изчислено, че месечният брой пътници на Wizz Air би бил 16 666 през 2009 г., 25 000 през 2010 г. и 29 166 през 2011 г. На тази основа е преценено, че летищният оператор ще удържа 5 EUR на качен пътник през 2009 г. и 4 EUR през 2010 г. и 2011 г.

(352) В анализа, предоставен от Румъния, не са включени изчисления за допълнителните разходи. Според румънските органи по-голямата част от разходите на летището са фиксирани (приблизително 80 %). Освен това според оценките разходите на летището ще останат постоянни или ще подлежат на съвсем незначителни изменения поради увеличения разход на гориво и енергия и вероятно поради физическото износване на оборудването, свързано с дейността на Wizz Air на летището. Румъния е обяснила, че не се очакват други допълнителни разходи, свързани с оборудването, материалите или инфраструктурата, тъй като за дейността на Wizz Air ще се използват съществуващите активи и инфраструктура през интервалите от време, в които дотогава не са били използвани. Дейността на международното летище Тимишоара е била съсредоточена върху операциите на Carpatair, при които активите са използвани само в определени интервали от време през деня. По същите причини не се очакват и допълнителни разходи за персонал. Според Румъния на Wizz Air не са разпределени инвестиционни разходи, тъй като всички инвестиции на летището са били планирани преди да започнат преговорите с авиокомпанията. Следователно според анализа, предвид високия дял на фиксираните разходи, летищният оператор ще постигне по-добра рентабилност поради увеличаването на пътникопотока дори когато прилага намалени тарифи.

(353) Комисията счита, че подходът за определяне на прогнозния брой пътници е разумен, тъй като е в съответствие с плана за развитие. В плана за развитие се предвижда увеличение с 244 348 пътници през периода 2008—2009 г. Като се има предвид, че споразумението за експлоатация с Wizz Air е влязло в сила на 11 декември 2008 г., може да се каже, че от прогнозираното в плана за развитие увеличение на пътниците с 244 348 души приблизително 200 000 са принос на Wizz Air. В плана за развитие също така е прогнозирано увеличение на пътникопотока с 253 423 пътници през периода 2009—2010 г. и с 215 973 пътници през периода 2010—2011 г. Следователно увеличението съответно със 100 000 пътници през периода 2009—2010 г. и с 50 000 пътници през периода 2010—2011 г. за Wizz Air, предвидено в предварителния анализ на румънските органи, изглежда разумно.

(354) Комисията констатира, че приходите от въздухоплавателни дейности са надценени, тъй като отстъпките от летищните такси, предвидени в споразумението за експлоатация, не са взети предвид. Независимо от това, поради формулата за изчисляване на плащанията за маркетингови услуги, по-ниската сума на приходите от въздухоплавателни дейности би довела до точно толкова по-ниска сума на плащанията за маркетингови услуги ([82]). Следователно приходите и разходите биха намалели с една и съща сума и съответно няма да повлияят на рентабилността.

(355) Комисията обаче счита, че реконструираният впоследствие предварителен анализ, предоставен от Румъния, има редица недостатъци, както следва:

([82]) Ако например приходите от въздухоплавателни дейности на заминаващ пътник са 20 EUR вместо 24 EUR, общите приходи от въздухоплавателни дейности ще бъдат с 400 000 EUR по-ниски, т.е. ще възлизат на 2 милиона евро. Тогава плащанията за маркетингови услуги ще бъдат 1 500 000 EUR (2 милиона евро приходи от въздухоплавателни дейности минус 500 000 EUR — сумата, удържана от летищния оператор). При това положение плащанията за маркетингови услуги ще бъдат с 400 000 EUR по-ниски, отколкото при такса от 24 EUR на пътник.

а) пълният размер на таксата за сигурност ([83]) е включен като приходи от въздухоплавателни дейности на летището. Тази такса е трябвало да бъде изключена, като се има предвид, че с нея се финансират нестопански дейности ([84]), или да бъде включена в приходите от въздухоплавателни дейности, като от страната на разходите се отчетат съответните разходи за услуги за сигурност (следователно включването на такса и разходи за сигурност не би повлияло на рентабилността) ([85]);

б) в анализа не е предоставено изчисление на допълнителните оперативни разходи, но същевременно се признава, че летищният оператор ще понесе някои (макар и малки) допълнителни оперативни разходи, свързани с присъствието на Wizz Air на международното летище Тимишоара (съображение 352);

в) в анализа не се посочва нетна настояща стойност и норма на дисконтиране.

(356) Въз основа на гореизложеното Комисията счита, че реконструираният впоследствие предварителен анализ на рентабилността, предоставен от Румъния, не доказва съответствие на споразуменията от 2008 г. с принципа на оператор в условията на пазарна икономика.

Предварителен анализ на рентабилността на споразуменията от 2008 г., предоставен от Oxera

(357) Wizz Air е представила доклад от 10 февруари 2015 г., изготвен от Oxera (наричан по-нататък заедно с бъдещия изменен текст „докладът на Oxera“), в който се прави оценка на очакваната рентабилност на споразуменията с Wizz Air от 2008 г., реконструирана впоследствие въз основа на данните, които биха били на разположение към момента на подписване на споразуменията. Докладът на Oxera, озаглавен „*Economic MEOP assessment: Timişoara airport*“ (*„Икономическа оценка съгласно принципа на оператор в условията на пазарна икономика: летище Тимишоара“*). *Анализът на рентабилността* се основава на данните от анализа, предоставен от Румъния (съображение 344), допълнени с още данни, осигурени на Oxera от летищния оператор.

(358) Взетият предвид срок на действие на споразуменията от 2008 г. е три години, т.е. първоначалният срок, предвиден в договора за маркетингови услуги, без евентуалното му удължаване.

(359) На 14 май 2015 г. Oxera представя повторно изчисленията на очакваната рентабилност, за да коригира проблем с данните, открит в доклада от 10 февруари 2015 г. Корекцията се отнася до надценяване на общите разходи за инвестиции, дължащо се на двукратно отчитане в първоначалния доклад на инвестицията, финансирана от държавата. Този проблем с данните е повлиял на очакваната рентабилност на споразуменията от 2008 г., която първоначално е била подценена.

(360) Резултатите относно допълнителните разходи, приходи и печалба, които е можело да се очакват по времето, когато са подписани споразуменията от 2008 г., според изменения доклад на Oxera, са обобщени в Таблица 16 по-долу. Oxera заключава, че споразуменията от 2008 г. се е очаквало да имат нетна настояща стойност (ННС) от 7,62 милиона румънски леи.

([83]) Съгласно точка 35 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г. такива дейности, необходими за защитата на гражданското въздухоплаване от неправомерни актове на посегателство, и инвестициите в инфраструктурата и оборудването, необходими за извършването на тези дейности, по принцип се считат за дейности, които не са от стопанско естество, и поради това не попадат в обхвата на правилата за държавна помощ.

([84]) Комисията е наясно, че съгласно Наредба № 2190/2005 на Министерството на транспорта с таксата за сигурност се финансират изключително инвестиции, работи по поддръжката и оборудване, които са пряко свързани със сигурността. Доколкото с таксата се финансира и инфраструктура или оборудване, които се използват и за търговски цели (и следователно са присъщи за стопанската дейност на летищата), пълното изключване на таксата от изчислението би било консервативно и би довело до подценяване на приходите. Независимо от това то би довело до увеличаване на плащанията за маркетингови услуги с абсолютно същата сума и следователно не влияе на изчислението на рентабилността.

([85]) В Наредба № 2190/2005 на Министерството на транспорта относно използването на летищната такса за сигурност, която е била в сила към момента на подписване на споразумението, е предвидено таксата за сигурност да се използва изключително за i) извършване на инвестиции, капиталови ремонти и работи по поддръжка на елементи, пряко свързани със сигурността на дейността на летището; ii) закупуване на оборудване, използвано за осигуряване на сигурността на дейността на летището, iii) специално обучение на персонала, участващ в осигуряването на сигурността на летището, iv) финансиране на услугите за жива охрана в периметъра на летището и на други услуги, насочени към осигуряване на сигурността на летището; v) плащане на лихви, застрахователни премии и всякакви такси по заеми, сключени за финансиране на описаните по-горе дейности.

Таблица 16: Допълнителни приходи, допълнителни разходи и допълнителна печалба според Oxera, очаквани в резултат на споразуменията от 2008 г.

(хиляди RON)		**2008 г.**	**2009 г.**	**2010 г.**	**2011 г.**
Брой заминаващи пътници на Wizz Air	[А]	5 587	100 000	150 000	164 932
Приходи от въздухоплавателни дейности	[Б]	255	4 565	6 824	7 507
Приходи от невъздухоплавателни дейности	[В]	112	2 085	3 241	3 694
Общо допълнителни приходи	*[Г] = [Б] + [В]*	*367*	*6 649*	*10 066*	*11 201*
Оперативни разходи	[Д]	47	879	1 367	1 558
Разходи за маркетингови услуги	[Е]	165	2 956	4 411	4 854
Амортизация	[Ж]	9	171	617	688
Общо допълнителни разходи	*[З] = [Д] + [Е] + [Ж]*	*222*	*4 006*	*6 394*	*7 099*
Допълнителна печалба	*[И] = [Г] – [З]*	*146*	*2 643*	*3 671*	*4 102*
Коефициент на дисконтиране		1,0	0,8	0,7	0,6
ННС		**7,620**			

(361) Резултатите в Таблица 16 са основани на следните съображения:

а) тъй като в споразуменията от 2008 г. не са посочени прогнози за пътникопотока, прогнозите за пътникопотока на Wizz Air на международното летище Тимишоара за 2009 г., 2010 г. и 2011 г. се основават на прогнозите за Wizz Air от предварителния анализ, предоставен от Румъния. Прогнозите за пътникопотока за 2008 г. са изведени от равнището на очаквания пътникопоток за 2009 г., намалено с прогнозния годишен ръст на европейското въздушно движение (2008 г.) според Европейската организация за безопасност на въздухоплаването (Евроконтрол) ([86]).

б) прогнозите за престоите за обслужване на Wizz Air се основават на информация, предоставена от летищния оператор директно на Oxera. Oxera е наясно, че оценките, които е получило от летищния оператор, се основават на данни, налични преди началото на споразуменията от 2008 г. Тези прогнози предполагат коефициент на натоварване от приблизително 79—80 % (в съответствие с коефициента на натоварване от 82 %, посочен в предварителния анализ, предоставен от Румъния);

в) прогнозите за приходите от въздухоплавателни дейности се основават на такси и отстъпки за заминаващ пътник и за престой за обслужване на същите равнища като определените в споразуменията от 2008 г. В споразуменията от 2008 г. са определени отстъпки от 10 % до 70 % от таксата за кацане в зависимост от броя на кацанията годишно и отстъпки от 10 % до 30 % от таксата на пътник в зависимост от броя заминаващи пътници годишно. Въз основа на обсъждания с Wizz Air Oxera приема отстъпка от таксите за кацане в размер на 50 %. Дружеството приема също така 10 % отстъпка от таксите за пътник. В анализа не е включена таксата за сигурност, тъй като Oxera е счело, че тя попада извън обхвата на оценката съгласно принципа на оператор в условията на пазарна икономика, понеже с тези такси се финансират дейности, които са отговорност на държавата при упражняването на нейните официални правомощия. Това се основава на точка 35 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.;

г) прогнозата за приходите от невъздухоплавателни дейности се основава на оценките за приходите от невъздухоплавателни дейности на заминаващ пътник на Wizz Air, включени в предоставения от Румъния предварителен анализ (т.е. 2,5 EUR на пътник на Wizz Air). Тези оценки са преизчислени в румънски леи, индексирани са с очакваната инфлация и са приложени спрямо прогнозите за пътникопотока, както е обяснено в букви а) и б) по-горе;

([86]) Евроконтрол (2008 г.), „Challenges of Growth 2008“ (Предизвикателства, свързани с растежа, 2008 г.), обобщен доклад, стр. 14.

д) по отношение на допълнителните оперативни разходи (например за персонал, услуги, енергия, материали) летищният оператор счита, че около 20 % от оперативните разходи могат да се смятат за допълнителни, т.е. вариращи в зависимост от броя на пътниците. В доклада на Oxera допълнителните оперативни разходи на пътник са оценени въз основа на данните за действителните оперативни разходи преди подписването на всяко споразумение ([87]), като се приема, че 20 % от разходите са допълнителни, и те са индексирани с очакваната инфлация. Тези допълнителни оперативни разходи на пътник са приложени към прогнозите за пътникопотока на Wizz Air, както е обяснено в букви а) и б) по-горе. Разходите за сигурност не са включени;

е) в доклада на Oxera допълнителните разходи за маркетингови услуги, понесени от летищния оператор, са оценени въз основа на разпоредбите на договора за маркетингови услуги и като е взет предвид размерът на прогнозните такси за аеронавигационно обслужване, както е обяснено в буква в) по-горе.

(362) По отношение на допълнителните инвестиционни разходи са направени следните допускания:

а) поради липсата на прогнози за очакваните инвестиции, в доклада на Oxera годишните инвестиционни разходи са оценени въз основа на действителните инвестиции на летището за периода 2007—2011 г., финансирани както с държавни, така и със собствени средства;

б) държавното финансиране, получено от летищния оператор за изграждането на терминал и за оборудване за сигурност, е изключено, тъй като не се счита, че може да бъде отдадено на присъствието на Wizz Air на международното летище Тимишоара. Според Румъния тези инвестиции са финансирани от държавата във връзка с присъединяването към Шенгенското пространство, а не са се наложили в резултат на дейността на Wizz Air. В доклада се прави допускането, че не се очакват допълнителни инвестиции в резултат на дейността на Wizz Air на международното летище Тимишоара;

в) амортизацията на другите инвестиции, финансирани със собствени средства на летищния оператор, е разпределена на споразуменията с Wizz Air въз основа на очаквания дял на пътникопотока на Wizz Air спрямо капацитета на летището;

г) при изчисляването на разходите за амортизация е приложена линейна амортизация, т.е. годишната амортизация е изчислена чрез разпределяне на инвестиционните разходи поравно за всяка година през целия експлоатационен живот на актива ([88]);

д) очакваната печалба е дисконтирана, като са използвани референтните ставки на Комисията плюс марж от 100 базисни пункта, при което се получава норма на дисконтиране от 16,87 %.

(363) Според доклада на Oxera резултатите от анализа на рентабилността на споразуменията от 2008 г. сочат, че таксите, плащани от Wizz Air на международното летище Тимишоара съгласно споразуменията от 2008 г., са съвместими с равнището на таксите, които оператор в условията на пазарна икономика, притежаващ дадено летище, би предложил на Wizz Air при подобни обстоятелства.

(364) Комисията счита, че прогнозният брой пътници в проучването на Oxera е разумен. Оценките за пътникопотока изглеждат в съответствие с прогнозите за пътникопотока, предвидени в плана за развитие. Прогнозните пътници на Wizz Air, посочени в доклада на Oxera, нарастват с 188 826 пътници ([89]) през периода 2008—2009 г., със 100 000 пътници през периода 2009—2010 г. ([90]) и с 29 864 пътници през периода 2010—2011 г. ([91]). В плана за развитие е прогнозирано увеличение с 244 348 пътници през периода 2008—2009 г., с 253 423 пътници през периода 2009—2010 г. и с 215 973 пътници през периода 2010—2011 г. Следователно в сравнение с увеличението, предвидено в плана за развитие, прогнозното увеличение на пътниците на Wizz Air, заложено в доклада на Oxera, изглежда разумно и консервативно.

([87]) За 2008 г. са взети предвид данните за стопанските резултати за цялата година. Въпреки това Oxera е потвърдило, че тъй като споразуменията от 2008 г. са влезли в сила едва на 11 декември 2008 г., това допускане не оказва съществено влияние върху резултатите от анализа. Oxera е потвърдило, че ако вместо това допълнителните оперативни разходи за целите на оценката на споразуменията от 2008 г. се основават на действителните оперативни разходи само за 2007 г., това би довело до по-ниски оценки на допълнителните оперативни разходи (т.е. 8,0—8,9 RON на заминаващ пътник, в сравнение с 8,5–9,4 RON на заминаващ пътник) за срока на действие на споразуменията от 2008 г.

([88]) Комисията отбелязва, че такава линейна амортизация не е в съответствие с практиката за ННС и следователно не може да бъде одобрена.

([89]) От 5 587 заминаващи пътници през 2008 г. на 100 000 заминаващи пътници през 2009 г., умножено по две, за да се получи общият брой на заминаващите и пристигащите пътници.

([90]) От 100 000 заминаващи пътници през 2009 г. на 150 000 заминаващи пътници през 2010 г., умножено по две.

([91]) От 150 000 заминаващи пътници през 2010 г. на 164 932 заминаващи пътници през 2011 г., умножено по две.

(365) Комисията счита, че заложените отстъпки за изчисляване на приходите от въздухоплавателни дейности са разумни. Споразумението за експлоатация дава възможност за 50 % отстъпка от таксите за кацане за нови авиокомпании или нови дестинации, или при увеличаване на честотата на полетите до/от съществуващите дестинации. Като се има предвид, че Wizz Air тъкмо е щяло да започне дейност на международното летище Тимишоара, е било разумно да се предположи, че дружеството ще разкрие нови дестинации и/или ще увеличи честотата на полетите през периода, обхванат от споразуменията от 2008 г., и съответно ще се възползва от 50 % отстъпка.

(366) В доклада на Oxera също така е заложена 10 % отстъпка от таксата на пътник за целия срок на действие на споразуменията от 2008 г. За 2010 и 2011 г. заложената отстъпка от 10 % е в съответствие с отстъпката, предвидена в споразумението за експлоатация за прогнозния брой качени пътници на Wizz Air годишно. За 2008 и 2009 г. обаче не е трябвало да бъде заложена отстъпка, тъй като прогнозният брой качени пътници е под 150 000 годишно (а отстъпката се прилага само при превишаване на този брой). Заложената отстъпка от 10 % за 2008 г. и 2009 г. обаче води до намаляване на приходите за тези години и следователно подходът може да се счита за консервативен и съответно — за приемлив.

(367) Комисията също така е съгласна с изключването на таксата за сигурност. С таксата за сигурност се финансират дейности, за които се счита, че не са от стопанско естество и поради това не попадат в обхвата на правилата за държавна помощ, което е една от възможностите, описани в съображение 354 по-горе. Комисията е наясно, че съгласно румънското законодателство с таксата за сигурност се финансират изключително инвестиции, работи по поддръжката и оборудване, които са пряко свързани със сигурността. Доколкото с таксата се финансира и инфраструктура или оборудване, които се използват и за търговски цели (и следователно са присъщи за стопанската дейност на летищата), изключването на таксата от изчислението на приходите е консервативно и поради това би довело до подценяването им.

(368) Комисията счита оценката на допълнителните приходи от невъздухоплавателни дейности за приемлива. Тя се основава на предварителната оценка на летищния оператор за приходите от невъздухоплавателни дейности на пътник и е индексирана с очакваната инфлация.

(369) Комисията също така е съгласна с нормата на дисконтиране, използвана в изчислението, тъй като тя е в съответствие с референтните ставки на Комисията.

(370) Що се отнася до допълнителните разходи за маркетингови услуги, понесени от летищния оператор, оценките се основават на разпоредбите на договора за маркетингови услуги, като е взет предвид прогнозният размер на летищните такси. Поради това Комисията ги счита за приемливи.

(371) По отношение на допълнителните оперативни разходи докладът на Oxera се основава на допускането на румънската страна, според което 80 % от оперативните разходи са фиксирани и едва 20 % варират в зависимост от броя на пътниците. Комисията счита това допускане за разумно ([92]). В доклада на Oxera допълнителните оперативни разходи са оценени, като са използвани данните за действителните оперативни разходи на заминаващ пътник преди подписването на споразуменията от 2008 г., индексирани с очакваната инфлация. След това тези оперативни разходи на пътник са приложени към прогнозния брой пътници на Wizz Air. Поради това Комисията счита подхода за оценяване на допълнителните оперативни разходи за надежден.

(372) По отношение на допълнителните инвестиционни разходи Комисията приема допускането, според което не се очакват допълнителни инвестиции в резултат на дейността на Wizz Air на международното летище в Тимишоара. В меморандума за разбирателство летищният оператор поема следните ангажименти:

i) да разшири пътническия терминал, за да се създаде възможност за обслужване на до три милиона пътници годишно най-късно до 1 януари 2011 г.;

ii) да повиши категорията на летището по отношение на кацането и излитането на категория III в двете посоки до края на 2009 г.;

iii) да осигури необходимия брой паркоместа за пътниците;

iv) да осигури една местостоянка за въздухоплавателни средства от февруари 2009 г. и до две или три местостоянки за въздухоплавателни средства от октомври 2009 г.

([92]) Според оценката на въздействието,придружаваща Насоките за въздухоплаването от 2014 г., до 90 % от оперативните разходи на летищата са фиксирани и варират в малък диапазон в зависимост от мащабите на дейността. http://ec.europa.eu/smart-regulation/impact/ia_carried_out/docs/ia_2014/swd_2014_0042_en.pdf, стр. 26.

(373) Освен това в подписаното впоследствие споразумение за експлоатация е предвидено задължение летищният оператор да завърши процеса по повишаване на категорията на летището по отношение на кацането и излитането само до категория II до края на 2009 г.

(374) По отношение на ангажимента за разширяване на пътническия терминал (съображение 372, подточка i) Комисията отбелязва, че е взето решение разширяването на терминала да се осъществи на два етапа и сроковете в решенията предхождат подписването на меморандума за разбирателство. Първото разширяване на международното летище Тимишоара е наложено от необходимостта да се повиши капацитетът на терминала предвид очакваното увеличение на пътникопотока през следващите години. Това разширяване е било предвидено в плана за развитие, изготвен през март 2006 г., и официално одобрено с Решение на правителството № 1212 от 4 октомври 2007 г. В решението на правителството се предвижда разширяване на терминала през периода 2008—2009 г. Второто разширяване се е наложило поради необходимостта от спазване на изискванията за сигурност на Шенгенското пространство. Според информацията, предоставена от Румъния, проучването за осъществимост за това разширяване е предприето през януари 2008 г. въз основа на договор с консултантско дружество от март 2008 г. и е окончателно завършено през юни 2008 г., т.е. преди подписването на меморандума за разбирателство.

(375) Комисията отбелязва, че в споразумението за експлоатация е преразгледан ангажиментът, поет в меморандума за разбирателство, категорията на летището по отношение на кацането и излитането да бъде повишена до категория III и в двете посоки до края на 2009 г., като е заменен с ангажимент за завършване на процеса по повишаване на категорията до категория II до края на 2009 г. (съображение 372, подточка ii) ([93]). Според публично достъпната информация ([94]) повишаването на категорията на летището по отношение на кацането и излитането до категория III за посока на кацане от изток е осъществено през 2015 г. чрез модернизиране на радионавигационната система. Понастоящем международното летище Тимишоара притежава категория III за посока на кацане от изток и категория II за посока на кацане от запад. Според информацията, представена от Румъния, през 2008 г. категорията на летището е повишена от категория I на категория II в едната посока чрез инвестиция в светлинната сигнализация на летището (другата посока вече е била категория II). Решението за инвестицията в система за светлинна сигнализация е взето в плана за развитие и през август 2007 г. е стартирано проучване за осъществимост въз основа на договор от 22 август 2007 г. През октомври 2008 г. е подписан договор за придобиване на оборудването за светлинна сигнализация. Следователно решението относно модернизирането на оборудването за светлинна сигнализация е взето преди подписването на споразуменията от 2008 г. Въз основа на това е разумно да се предположи, че ангажиментът по споразумението за експлоатация за завършване на модернизирането до категория II до края на 2009 г. се отнася за модернизирането до категория II чрез инсталирането на оборудване за светлинна сигнализация, за което вече е било взето решение.

(376) По отношение на ангажимента за осигуряване на необходимия брой паркоместа за пътниците (съображение 372, подточка iii) Комисията отбелязва, че инвестицията в паркинг е осъществена през 2007 г. и след подписването на МзР, както и през срока на прилагането му, не са правени други инвестиции в паркинг.

(377) По отношение на ангажимента за осигуряване на една налична местостоянка за въздухоплавателни средства през февруари 2009 г. и на две или три местостоянки от октомври 2009 г. (съображение 372, подточка iv), дейностите по разширяване на перона на летището са предприети през октомври 2007 г. и строителните работи са извършени през 2007 г., 2008 г. и 2009 г.

(378) Съответно Комисията счита, че ангажиментите, поети в меморандума за разбирателство и в споразумението за експлоатация, не са изпълнени на практика или решенията за тях са взети преди датата на споразуменията от 2008 г. Не са направени инвестиции, които се дължат на присъствието на Wizz Air на международното летище Тимишоара.

(379) Комисията отбелязва, че в доклада на Oxera са включени допълнителните разходи за амортизация на инвестициите, направени от собствените ресурси на летищния оператор въз основа на очаквания дял на Wizz Air в капацитета на летището. Независимо от това, както е обяснено по-горе, Комисията констатира, че летищният оператор не е понесъл инвестиционни разходи, произтичащи от присъствието на авиокомпанията на международното летище Тимишоара. Съответно Комисията счита, че в анализа не следва да бъдат включени никакви разходи за амортизация, свързани със споразуменията от 2008 г.

(380) Въз основа на гореизложеното допълнителните разходи, приходи и печалба, които е можело да се очакват по времето, когато са подписани споразуменията от 2008 г., както са преизчислени от Комисията въз основа на доклада на Oxera, са обобщени в Таблица 17.

([93]) Според Румъния в споразумението за експлоатация, с което е преразгледан ангажиментът от меморандума за разбирателство, са предвидени правно обвързващи действия, докато меморандумът за разбирателство има само доброволен характер (в него не се предвиждат санкции).

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

Таблица 17: Посочени от Oxera допълнителни приходи, допълнителни разходи и допълнителна печалба, очаквани в резултат на споразуменията от 2008 г. — преизчислени от Европейската комисия

(хиляди RON)		2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.
Брой заминаващи пътници на Wizz Air	[А]	5 586,9	100 000	150 000	164 931,5
Приходи от въздухоплавателни дейности	[Б]	255	4 564,7	6 824,4	7 507,3
Приходи от невъздухоплавателни дейности	[В]	112,4	2 084,7	3 241,1	3 693,8
Общо допълнителни приходи	[Г] = [Б] + [В]	367,4	6 649,4	10 065,5	11 201,1
Оперативни разходи	[Д]	47,4	879,1	1 366,8	1 557,7
Разходи за маркетингови услуги	[Е]	29,6	2 955,7	4 410,9	4 853,6
Общо допълнителни разходи	[Ж] = [Д] + [Е]	76,9	3 834,8	5 777,7	6 411,2
Допълнителна печалба	[З] = [Г] – [Ж]	290,4	2 814,6	4 287,8	4 789,9
Коефициент на дисконтиране		1	0,8	0,7	0,6
ННС		**8 786,8**			

(381) В заключение, по отношение на доклада на Oxera, преизчислен от Комисията, се констатира, че се е очаквало споразуменията от 2008 г. да доведат до допълнителна рентабилност за летищния оператор.

Предварителен анализ на рентабилността на споразуменията от 2008 г., предоставен от Carpatair

Проучването на Carpatair

(382) На 10 ноември 2014 г. дружеството Carpatair е предоставило на Комисията проучване, в което се излага становището на Carpatair относно предварителния анализ и оценката на съответствието с принципа на оператор в условията на пазарна икономика на летищния оператор към момента на сключване на споразумението с Wizz Air на 25 юни 2008 г.

(383) В проучването са представени базов сценарий без наличието на споразумение с Wizz Air и три сценария при наличието на споразумение с Wizz Air (оптимистичен, реалистичен и песимистичен).

(384) Carpatair приема, че при отсъствието на ангажимент от страна на авиокомпанията да поддържа дейността си за определен период от време споразумението няма определена продължителност и подходящата продължителност за целите на анализа на рентабилността е времевият хоризонт на плана за развитие, който обхваща периода до 2015 г. Въз основа на това съображение срокът на анализа, включен в проучването на Carpatair, е периодът 2009—2015 г.

Таблица 18: Базов сценарий: приходи, разходи, парични потоци

	Базова година	Година 1	Година 2	Година 3	Година 4	Година 5	Година 6	Година 7
	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.
	Оценка	Прогноза	Прогноза	Прогноза	Прогноза	Прогноза	Прогноза	Прогноза
Темп на растеж		*4 %*	*10 %*	*10 %*	*10 %*	*10 %*	*10 %*	*10 %*
Пътници, вкл.	**887 630**	**921 082**	**1 013 190**	**1 114 509**	**1 225 960**	**1 348 556**	**1 483 412**	**1 631 753**
Пътници от—до Тимишоара	579 032	600 854	660 939	727 033	799 736	879 710	967 681	1 064 449
Трансферни пътници	308 598	320 228	352 251	387 476	426 224	468 846	515 731	567 304
Разбивка на пътниците по превозвач:								
Пътници на Carpatair от—до Тимишоара	257 739	267 452	294 198	323 617	355 979	391 577	430 735	473 808
Трансферни пътници на Carpatair	308 598	320 228	352 251	387 476	426 224	468 846	515 731	567 304
На Tarom	144 311	149 750	164 725	181 197	199 317	219 248	241 173	265 291
На Lufthansa	46 947	48 716	53 588	58 947	64 841	71 326	78 458	86 304

На Austrian Airlines	52 421	54 397	59 836	65 820	72 402	79 642	87 606	96 367
На други превозвачи	77 614	80 539	88 593	97 452	107 197	117 917	129 709	142 680
Такса, включваща всичко („All inclusive“), EUR/пътник								
Пътници от—до Тимишоара	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0
Трансферни пътници	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
Забележка: таксата за пътници от—до Тимишоара включва таксите, свързани с въздухоплавателното средство (такса за кацане, светлинна сигнализация, паркиране, наземно обслужване), и други приходи от невъздухоплавателни дейности.								
Общо нетни приходи в евро	**8 615 136**	**8 939 814**	**9 833 793**	**10 817 172**	**11 898 891**	**13 088 780**	**14 397 662**	**15 837 426**
Разбивка на нетните приходи по превозвач:								
Пътници на Carpatair от—до Тимишоара	3 731 751	3 872 389	4 259 627	4 685 590	5 154 149	5 669 564	6 236 522	6 860 174
Трансферни пътници на Carpatair	231 449	240 171	264 188	290 607	319 668	351 634	386 798	423 478
На Tarom	2 089 450	2 168 195	2 385 014	2 623 515	2 885 867	3 174 454	3 491 900	3 841 089
На Lufthansa	679 736	705 353	775 888	853 477	938 825	1 032 708	1 135 979	1 249 576
На Austrian Airlines	758 993	787 597	866 357	952 992	1 048 292	1 153 121	1 268 433	1 395 276
На други превозвачи	1 123 757	1 166 108	1 282 719	1 410 991	1 552 090	1 707 299	1 878 029	2 065 832
Общи разходи като % от общите приходи	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %
Общо разходи в евро	**7 065 242**	**7 331 509**	**8 064 658**	**8 871 124**	**9 758 237**	**10 734 061**	**11 807 470**	**12 988 216**
Разбивка на разходите по превозвач:								
Пътници на Carpatair от—до Тимишоара	3 060 396	3 175 732	3 493 305	3 842 635	4 226 899	4 649 589	5 114 549	5 626 004
Трансферни пътници на Carpatair	189 810	196 963	216 660	238 326	262 158	288 374	317 212	348 933
На Tarom	1 713 550	1 778 129	1 955 941	2 151 535	2 366 689	2 603 358	2 863 694	3 150 063
На Lufthansa	557 449	578 458	636 303	699 934	769 927	846 920	931 612	1 024 773
На Austrian Airlines	622 447	645 906	710 496	781 546	859 700	945 670	1 040 238	1 144 261
На други превозвачи	921 589	956 321	1 051 953	1 157 148	1 272 863	1 400 150	1 540 165	1 694 182
Печалба преди данъци в евро	**1 549 894**	**1 608 305**	**1 769 135**	**1 946 048**	**2 140 653**	**2 354 719**	**2 590 191**	**2 849 210**
Капиталови разходи (CAPEX) в евро	0	0	0	5 679 646		0	0	0
Паричен поток при сценарий без промяна, в евро	**1 549 894**	**1 608 305**	**1 769 135**	**–3 733 598**	**2 140 653**	**2 354 719**	**2 590 191**	**2 849 210**

(385) При базовия сценарий, т.е. „без споразумение с Wizz Air“, инвестицията в подобряване на класификационното число на настилката („PCN“) на инфраструктурата за излитане и кацане е счетена за необходима едва през 2011 г. и не е сметнато за нужно да се инвестира в увеличаване на капацитета на терминала (за допълнителни обяснения вж. съображение 388).

(386) При базовия сценарий не е използвана норма на сконтиране и не е изчислена ННС.

(387) Както бе обяснено по-горе, в проучването на Carpatair са представени три сценария при хипотезата за „наличие на споразумение с Wizz Air“. Комисията ще представи по-подробно реалистичния сценарий ([95]).

Таблица 19: Реалистичен сценарий при хипотеза „сключено споразумение с Wizz Air“: приходи, разходи, парични потоци

	Базова година	**Година 1**	**Година 2**	**Година 3**	**Година 4**	**Година 5**	**Година 6**	**Година 7**
	2008 г.	**2009 г.**	**2010 г.**	**2011 г.**	**2012 г.**	**2013 г.**	**2014 г.**	**2015 г.**
	Оценка	**Прогноза**	**Прогноза**	**Прогноза**	**Прогноза**	**Прогноза**	**Прогноза**	**Прогноза**
Допълнителна печалба от Wizz Air в евро	**0**	**– 375 518**	**– 558 394**	**– 733 496**	**– 813 040**	**– 914 694**	**–1 042 962**	**–1 194 727**
Допълнителни CAPEX, дължащи се на Wizz Air, в евро	**5 679 646**	**3 000 000**	**10 000 000**	**11 320 354**	**0**	**0**	**0**	**0**

([95]) Единствената разлика между трите сценария е равнището на прогнозните приходи от въздухоплавателни дейности. Въз основа на съображението, че съществува риск 50 % от действителния пътникопоток на Carpatair от начална до крайна точка на международното летище Тимишоара да премине от Carpatair към Wizz Air, при сценария с реалистични допускания в проучването се приема, че 50 % от този пътникопоток ще премине от Carpatair към Wizz Air, при оптимистичния сценарий процентите са 25, а при песимистичния — 75.

Допълнителен паричен поток в евро	**–5 679 646**	**–3 375 518**	**–10 558 394**	**–12 053 850**	**– 813 040**	**– 914 694**	**–1 042 962**	**–1 194 727**
Допълнителен паричен поток, съвкупно	–5 679 646	–9 055 164	49 613 558	–31 667 408	–32 480 449	–33 395 142	–34 438 104	35 632 832
Необходима норма на възвръщаемост (цена на капитала)	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %
Коефициент на дисконтиране	1,00	0,93	0,86	0,79	0,74	0,68	0,63	0,58
Настояща стойност в евро	**–5 679 646**	**–3 125 480**	**–9 052 121**	**–9 568 735**	**– 597 609**	**– 622 525**	**– 657 243**	**– 697 112**
Настояща стойност, съвкупно	–5 679 646	–8 805 126	–17 857 247	–27 425 982	–28 023 591	–28 646 116	–29 303 359	30 000 471
		Условие	**Състояние**					
Нетна настояща стойност (ННС) в евро	**– 30 000 471**	**0**	**ЛОШО**					
Вътрешна норма на възвръщаемост (ВНВ)	**#NUM!**	**> = 8 %**	**ЛОШО**					
Срок на изплащане на инвестицията, години	**Никога**	**< 7 години**	**ЛОШО**					
Дисконтиран срок на изплащане, години	**Никога**	**< = 7 години**	**ЛОШО**					

(388) Резултатите в Таблица 19 са основани на следните съображения:

- Допускането за очакван брой на пътниците на Wizz Air се основава на следното:

  а) в проучването са отразени прогнозният пътникопоток на летището съгласно плана за развитие за периода 2005—2015 г., представен през март 2005 г., както и актуализираните прогнози за пътникопотока, включени в плана за развитие за периода 2005—2015 г., представен през март 2006 г. Тъй като в по-късния план за развитие се споменава възможността за привличане на нискотарифни авиокомпании, в проучването на Carpatair се приема, че допълнителният ръст на пътникопотока, заложен в по-късния план за развитие, в сравнение с плана за развитие от март 2005 г., следва да бъде отдаден на очакваната поява на нискотарифни авиокомпании/Wizz Air;

  б) в проучването се приема, че 25 % от общия пътникопоток на Carpatair от начална до крайна точка ще премине към Wizz Air ([96]).

- Въз основа на прогнозния брой пътници е заложена удръжка в размер на 4 EUR на заминаващ пътник през 2009 г. и 3,5 EUR на заминаващ пътник през периода 2010—2015 г.

- Приходите от невъздухоплавателни дейности са оценени на 1 EUR на качен пътник, тъй като според проучването това е била сумата, получавана от летището като приходи от невъздухоплавателни дейности от други превозвачи, които са обслужвали дестинации с полети „от точка до точка“ през 2007 г.

- Макар че Carpatair счита, че таксите за сигурност следва да се разглеждат като приходи от нестопанска дейност и следва да бъдат изключени от приходите от невъздухоплавателни дейности, които се генерират от стопанска дейност, в проучването са заложени такси за сигурност и разходи за сигурност от 2 EUR на пътник.

- В проучването са заложени допълнителни променливи разходи в размер на 70 EUR на движение за основно наземно обслужване на въздухоплавателни средства (гориво, консумативи) и разходи за електричество за светлинна сигнализация.

- В проучването е счетено, че за да се създадат условия Wizz Air да осъществява дейност на международното летище Тимишоара с тежкотоварни самолети (с MTOW 71 тона), преди началото на дейността на Wizz Air летището е трябвало да започне работи по подобряване на класификационното число на настилката („PCN“) на пистата, пътеките за рулиране и перона. Carpatair счита, че тези инвестиции в работи по подобряване на PCN трябва да се разглеждат като допълнителни разходи, свързани с присъствието на Wizz Air на международното летище Тимишоара. Това според Carpatair се дължи на факта, че по това време всички други превозвачи са осъществявали дейност на международното летище Тимишоара с много по-леки въздухоплавателни средства, за които не е било необходимо по-високо PCN на инфраструктурата за излитане и кацане. Според Carpatair в доклад, получен от летищния оператор през март 2007 г. ([97]), е изчислено, че за да може летището да приема по-тежки въздухоплавателни средства, инвестицията в подобряване на PCN би възлязла на 19 137 000 RON (5 679 646 EUR). В проучването на Carpatair тази сума се разглежда като допълнителен разход, свързан с присъствието на Wizz Air на летището през 2008 г. (тъй като се счита, че подобряването на PCN е трябвало да бъде извършено преди Wizz Air да започне дейност).

([96]) Вж. също бележка под линия 101.

([97]) Проучване на IPTANA на инфраструктурата за излитане и кацане на летище Тимишоара, 2006 г.

- Предвид ангажиментите съгласно МзР за увеличаване на капацитета на терминала до три милиона пътници годишно, инвестицията в терминала също се счита за допълнителен разход, свързан с присъствието на Wizz Air (тази инвестиция се оценява на три милиона евро през 2009 г., 10 милиона евро през 2010 г. и 17 милиона евро през 2011 г.). В проучването е обяснено, че тези оценки на капиталовите разходи за изграждане на пътническия терминал се основават на Решение на правителството 1212/2007 от 4 октомври 2007 г. за одобряване на стратегическия план за развитие на летището от март 2006 г.

- Заложената норма на дисконтиране е 8 % ([98]).

(389) Въз основа на тези съображения ННС за седемгодишен период е оценена на −30 000 471 EUR ([99]). Следователно в проучването се констатира, че въз основа на реалистичния сценарий споразумението с Wizz Air не е изгодно и следователно не е в съответствие с принципа на оператор в условията на пазарна икономика ([100]).

Оценката на Комисията по отношение на проучването на Carpatair

(390) Комисията констатира, че проучването на Carpatair е основано на редица допускания, които не изглеждат обосновани, включително следните:

- поради причините, обяснени в съображение 335, Комисията констатира, че времевата рамка за оценката на анализа на рентабилността следва да бъде ограничена до първоначалния срок на споразуменията от 2008 г. и поради това следва да бъде по-кратка от 7 години. Освен това според твърденията периодът между 2009 г. и 2015 г., използван в проучването на Carpatair, се основава на плана за развитие, който обаче обхваща целия период между 2006 г. и 2015 г. Следователно периодът от време, взет предвид в проучването, изглежда произволен и не отразява нито срока на действие на плана за развитие, нито срока на действие на споразуменията от 2008 г.;

- допуска се, че в периода 2009—2010 т. при реалистичния сценарий броят на пътниците на Wizz Air ще се увеличи с 292 590 пътници, при песимистичния сценарий — с 276 743, а при оптимистичния сценарий— с 300 513. Това увеличение на броя на пътниците на Wizz Air е по-голямо от увеличението на общия брой на пътниците на летището, предвидено в плана за развитие от март 2006 г. (а именно увеличение с 253 423 пътници в периода 2009—2010 г.). Проучването навежда на мисълта, че това увеличение отчасти се дължи на пренасочването на пътниците от Carpatair към Wizz Air по конкурентни маршрути. Независимо от това, при всичките три сценария общото увеличение в очаквания брой на пътниците на международното летище Тимишоара в периода 2009—2010 г. е 359 490 души, което е по-голямо от увеличението, прогнозирано в плана за развитие за общия пътникопоток на международното летище Тимишоара (което, както вече беше споменато, е 253 423 пътници). Освен това Комисията отбелязва, че в плана за развитие положителното влияние на присъединяването на Румъния към ЕС през 2007 г. се разглежда като основен фактор за увеличаването на пътникопотока. Поради това Комисията изразява съмнение, че увеличението на пътникопотока, описано в първоначалния план за развитие от март 2005 г. в сравнение с плана за развитие от март 2006 г., би могло изцяло да бъде отдадено на нискотарифните авиокомпании или по-специално на Wizz Air. Съответно Комисията констатира, че това допускане поражда съмнения относно надеждността на изчисленията, включени в проучването;

- основното допускане в проучването е свързано с оценката на това каква част от инвестиционните разходи, ако има такава, следва да бъде отнесена към Wizz Air. Това допускане е от съществено значение за общите изчисления на рентабилността на въпросното споразумение. Поради причините, обяснени в съображения 372—378, Комисията констатира, че допълнителните инвестиционни разходи не следва да бъдат отнесени към присъствието на Wizz Air на международното летище Тимишоара. Следователно възприетият в проучването подход, според който инвестициите в изграждане на нов терминал и в подобряване на PCN на инфраструктурата за излитане и кацане трябва да се считат за допълнителни разходи, не е приемлив. В допълнение Румъния твърди, че авиокомпанията Tarom също е използвала въздухоплавателни средства с MTOW над 70 тона. Следователно направеното в проучването допускане, че инвестициите в подобряване на PCN на пистата, пътеката за рулиране и перона следва да бъдат отнесени към Wizz Air, не изглежда обосновано.

([98]) Според проучването средната цена на капитала в сектора на въздухоплаването през периода 2002—2009 г. е била от порядъка на 7—10 %.

([99]) ННС е изчислена на −32 061 035 EUR при песимистичния сценарий и на −25 879 341 EUR при оптимистичния сценарий.

([100]) Като се има предвид, че съгласно предварителните проучвания споразумението с Wizz Air не е изгодно, в проучването на Carpatair като алтернатива на такова споразумение е разгледан също и сценарий, при който на Wizz Air се предоставят държавни първоначални помощи за откриването на нови маршрути (въз основа на Насоките за въздухоплаването от 2005 г.). При този сценарий се приема *inter alia*, че подкрепата за маркетингова дейност ще се предоставя само за нови маршрути в продължение на три години, че нито един пътник няма да премине от Carpatair към Wizz Air и че необходимите капиталови разходи ще бъдат значително по-ниски. Въз основа на тези допускания, при посочения сценарий за държавни първоначални помощи, в проучването ННС е изчислена на 1 977 176 за седемгодишен период.

(391) Освен това Комисията отбелязва също, че в проучването е прието, че допълнителните парични потоци представляват разликата между паричния поток при базовия сценарий и паричните потоци при трите сценария, при които се предполага наличие на споразумение с Wizz Air. В проучването обаче допълнителният паричен поток не е изчислен по този начин и за всеки сценарий, при който се предполага споразумение с Wizz Air, има отделни изчисления на допълнителния паричен поток (не в сравнение с базовия сценарий). Съответно това поражда допълнителни съмнения относно свързаните с данни заключения, направени в проучването.

(392) Поради това Комисията констатира, че предварителният анализ на рентабилността, представен от Carpatair, не може да бъде използван като доказателство за несъответствие на споразуменията от 2008 г. с принципа на оператор в условията на пазарна икономика.

Последващи проучвания на рентабилността на споразуменията от 2008 г.

(393) Очакваната рентабилност на споразуменията с Wizz Air от 2008 г. е подкрепена от последващи проучвания, които са предоставени на Комисията от:

— Oxera;

— Политехническия университет в Тимишоара; и

— RBB.

(394) По-долу ще бъде представено кратко описание от страна на Комисията на тези последващи проучвания като допълнително доказателство към направените в тях констатации. И все пак предварителният анализ на рентабилността остава решаващото доказателство в оценката на Комисията за съответствието с принципа на оператор в условията на пазарна икономика.

Oxera

(395) На 27 октомври 2011 г. Oxera представя последващ доклад, изготвен за Wizz Air. В доклада на Oxera са изчислени следните допълнителни разходи и приходи във връзка със споразуменията от 2008 г.:

Таблица 20: Приходи на заминаващ пътник на Wizz Air през периода 2008—2010 г. (EUR)

Категория	2008 г.	2009 г.	2010 г.
Приходи от въздухоплавателни дейности[1]			
Такси за кацане[2]	2,50	2,00	2,00
Такси за наземно обслужване[2]	0,99	0,99	0,99
Такси за качен пътник	8,00	6,40	5,04
Такси за пътници с намалена подвижност	0,20	0,20	0,20
Такси за сигурност	10,00	10,00	10,00
Приходи от невъздухоплавателни дейности	**0,78**	**1,16**	**1,74**
Общи приходи	**22,47**	**20,75**	**20,70**

Забележка: [1] Приходите от въздухоплавателни дейности са отразени след приспадане на направените отстъпки и намаления на таксите и преди плащанията за маркетингови услуги. Допуска се, че за 50 % от приходите от такси за кацане се прилагат отстъпките, описани в AIP. [2] Приходите от такси за въздухоплавателни дейности, които са свързани с движенията или масата на въздухоплавателните средства (т.е. такси за кацане и такси за наземно обслужване), са оценени, като е използван действителният брой на пътниците и е прието, че полетите се извършват с въздухоплавателно средство от типа Airbus A320-200 с MTOW от 72 тона и капацитет от 180 места при коефициент на натоварване от 84 %. Това е средният коефициент на натоварване на Wizz Air през 2010 г. (за допълнителни подробности вж. https://wizzair.com/bg-bg/404#wizen068).

Източник: анализ на Oxera въз основа на данни, получени от летищния оператор.

Таблица 21: Очаквани разходи, свързани със споразуменията от 2008 г. (в евро)

Категория	2008 г.	2009 г.	2010 г.
Оперативни разходи			
Персонал	1,56	1,56	1,56
Енергия	0,70	0,70	0,70
Материали	–0,45	–0,45	–0,45
Услуги и други оперативни разходи	1,65	1,65	1,65

Разходи за маркетингови услуги	**13,70**	**15,59**	**14,95**
Инвестиционни разходи	**0,89**	**0,87**	**2,06**
Общо разходи	**18,04**	**19,92**	**20,47**

Източник: анализ на Oxera въз основа на данни, получени от летищния оператор.

(396) Резултатите в Таблица 20 и Таблица 21 са основани на следните съображения:

- приходите от въздухоплавателни дейности са оценени въз основа на комбинация от последващ и предварителен подход. Те са основани на действителния брой пътници на Wizz Air и на действителния брой престои за обслужване (от гледна точка на последващите обстоятелства). Отстъпките са оценени посредством предварителен подход. За приходите от въздухоплавателни дейности е заложена 25 % отстъпка от таксите за кацане ([101]), 20 % отстъпка от таксите за качени пътници през 2009 г. и 30 % отстъпка през 2010 г. (през 2008 г. не е заложена отстъпка от таксите за кацане заради малкия брой престои за обслужване на Wizz Air). Таксите за светлинна сигнализация и за паркиране на въздухоплавателното средство са изключени, тъй като Oxera счита, че не е възможно да се провери до каква степен частният инвеститор е бил в състояние да вземе предвид приходите от тези два вида такси. Таксите за сигурност са включени;

- за изчислението на приходите от невъздухоплавателни дейности (например свързани с паркиране, наемане на автомобили, ресторанти) е приложен предварителен подход. Приема се, че през първата година, т.е. 2008 г., тези приходи до голяма степен ще бъдат равни на приходите от невъздухоплавателни дейности, реализирани от авиокомпании ([102]), различни от Wizz Air, през същата година (т.е. около 0,78 EUR на заминаващ пътник). По отношение на 2009 г. и 2010 г. е направено допускането, че приходите от невъздухоплавателни дейности на пътник ще се увеличават с 50 % на година в съответствие с действителния ръст на приходите от невъздухоплавателни дейности на летището през 2008 г.;

- що се отнася до допълнителните оперативни разходи, разходите, които варират в зависимост от броя на пътниците ([103]) (разходи за персонал, разходи за енергия, разходи за материали и разходи за закупени услуги и други оперативни разходи), са отнесени към Wizz Air пропорционално на дела на заминаващите пътници на авиокомпанията. Според Oxera разходите за услуги за сигурност са включени в допълнителните оперативни разходи. Изчислението е направено въз основа на данните за действителните оперативни разходи и поради това е последващо;

- плащанията за маркетингови услуги са изчислени съгласно договора за маркетингови услуги въз основа на действителния брой пътници на Wizz Air, като е взет предвид размерът на летищните такси, оценен, както е обяснено по-горе;

- за изчисляването на допълнителните инвестиционни разходи, които са основани на предоставените от летището данни за инвестициите за периода 2007—2010 г., е приложен последващ подход. Финансираните от държавата инвестиции за изграждането на терминал и за оборудване за сигурност не са отнесени към Wizz Air. Според Oxera това са разходи, които биха били направени независимо от присъствието на Wizz Air, тъй като те се дължат на задължението на Румъния да покрие изискването за присъединяване към Шенгенското пространство. Разходите за амортизация на инвестициите, финансирани със собствени средства на летището, са взети предвид и са разпределени пропорционално на дела на пътниците на Wizz Air от капацитета на летището за поемане на пътникопоток. Капацитетът за поемане на пътникопоток е оценен като равняващ се на максималния брой пътници, обслужени на летището през периода 2007—2010 г., тъй като Oxera е получило сведения от летищния оператор, че към момента на проучването (октомври 2011 г.) международното летище Тимишоара е използвало пълния си капацитет от гледна точка на въздушното движение.

(397) Въз основа на горепосочените разходи и приходи Oxera е установило, че споразуменията от 2008 г. са носели допълнителна рентабилност. Печалбата на пътник (т.е. допълнителният принос от пътник, изчислен като разликата между оценките на допълнителните разходи и допълнителните приходи) е показана в Таблица 22.

([101]) Според Oxera това означава да се допусне, че 50 % от пътникопотока на Wizz Air са свързани с нови маршрути и следователно авиокомпанията се ползва от 50 % отстъпка от таксите за кацане, като за останалите 50 % от пътникопотока са начислени пълните такси за кацане.

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

([103]) Oxera е използвало регресионен анализ, за да определи частта от разходите, които може да се считат за фиксирани спрямо промените в броя на пътниците, и частта на разходите, които варират.

Таблица 22: Допълнителен принос, свързан със споразуменията от 2008 г. (EUR)

Категория	2008 г.	2009 г.	2010 г.
Средни допълнителни приходи на заминаващ пътник	22,47	20,75	20,70
Средни допълнителни разходи на заминаващ пътник	18,04	19,92	20,47
Допълнителен принос на заминаващ пътник	4,43	0,84	0,23
Общ допълнителен принос	**19 404**	**107 198**	**37 833**

Източник: анализ на Oxera въз основа на данни, получени от летищния оператор.

(398) Въз основа на гореизложените изчисления Oxera е установило, че споразуменията от 2008 г. са имали положителна ННС от 145 249 EUR през тригодишния период на прилагане на споразуменията от 2008 г., като е взета предвид норма на дисконтиране от 12,02 %.

(399) Комисията отбелязва, че в последващата оценка на рентабилността, направена от Oxera, е включена комбинация от предварителни и последващи данни за изчисляването на допълнителните приходи, докато изчисленията на допълнителните разходи се основават изцяло на последващи данни.

(400) Комисията отбелязва, че таксите и разходите за сигурност са включени, и приема, че това няма да повлияе на изчислената обща рентабилност.

(401) По отношение на приходите от въздухоплавателни дейности Комисията отбелязва, че таксите за светлинна сигнализация и за паркиране (от съответно 2,10 EUR на тон MTWO на използване и 0,15 EUR на тон MTOW на използване) не са включени в изчисленията, което представлява консервативен подход. В допълнение заложената отстъпка от 20 % за 2009 г. и от 30 % за 2010 г. за таксата за качени пътници изглежда надценена, тъй като предполага над 300 000 качени пътници през 2009 г. и над 500 000 качени пътници през 2010 г., което не съответства на данните за действителните пътници на Wizz Air. Комисията счита, че въз основа на данните за действителните пътници на Wizz Air не следва да се приема отстъпка от таксите за пътници за 2008 г. и 2009 г., а за 2010 г. следва да се приеме отстъпка от едва 10 %. Въпреки това Комисията отбелязва, че въз основа на формулата в договора за маркетингови услуги корекцията на летищните такси (за да се вземат предвид таксите за светлинна сигнализация и за паркиране и да се коригира отстъпката от таксата за пътници, която трябва да бъде заложена) би довела до подобна корекция в плащанията за маркетингови услуги със същия размер и следователно общата рентабилност не би била засегната.

(402) По отношение на разходите:

а) Комисията счита подхода за изчисляване на допълнителните оперативни разходи въз основа на наличните данни за стопанските резултати преди подписването на споразуменията от 2008 г. за разумен;

б) Комисията отбелязва, че в проучването са включени допълнителните разходи за амортизация на инвестициите, направени със собствени средства на летищния оператор, въз основа на очаквания дял на Wizz Air в капацитета на летището. Независимо от това, както беше обяснено в съображение 372, Комисията счита, че летището не е понесло инвестиционни разходи, произтичащи от присъствието на Wizz Air на летището. Съответно Комисията счита, че анализът не следва да включва никакви разходи за амортизация, свързани със споразуменията.

(403) Поради причините, обяснени в съображение 401, Комисията счита, че като цяло разходите изглеждат надценени.

(404) Въпреки това, тъй като корекцията на приходите от въздухоплавателни дейности би довела до подобна корекция на плащанията за маркетингови услуги, това не би повлияло на изчислението на рентабилността. Още повече, че разходите изглеждат надценени. Поради това Комисията стига до извода, че общото заключение в проучването на Oxera от 2011 г. е вярно и ННС би останала положителна.

(405) Въз основа на съображения 399—404 Комисията счита резултатите от доклада на Oxera от 27 октомври 2011 г. по отношение на споразуменията от 2008 г. за приемливи.

Политехническият университет в Тимишоара

(406) Летищният оператор е представил анализ на разходите и ползите, извършен от Политехническия университет в Тимишоара през април 2011 г. В анализа плащанията за маркетингови услуги от страна на летището за Wizz Air са разгледани като инвестиция на летищния оператор за постигане на целта за увеличаване на броя на пътниците, а оттам и на приходите. При анализа на тази „инвестиция“ са взети предвид два времеви хоризонта: от пет години (2008—2012 г.) и от седем години (2008—2014 г.). Изчисленията в проучването са основани на последващи данни от периода 2008—2010 т. и оценки за периода 2011—2014 г. С цел да оцени рентабилността на „инвестицията“ университетът е изчислил ННС, като е взел предвид четири елемента:

— разходите на летищния оператор за годишните плащания за маркетингови услуги, направени съгласно споразумението с Wizz Air, в размер на 77 192,01 EUR през 2008 г., 2 051 031,32 EUR през 2009 г. и 223 038EUR през 2010 г.;

— допълнителните разходи на летищния оператор за обслужване на Wizz Air, оценени като дял от общите разходи (1 % през 2009 г., 15 % през 2010 г., 20 % през 2011 г. и 22 % за периода 2011—2014 г.). Следва да се отбележи, че за всяка година делът на общите разходи, разпределени за Wizz Air, е равен на или по-голям от дела на Wizz Air от общия брой на полетите от и до летището;

— по отношение на приходите, които летищният оператор е получил от Wizz Air, са използвани действителните приходи за периода 2008—2010 г., като за прогнозиране на бъдещите приходи от летищни такси за периода 2011—2014 г. е използван AIP от 2010 г.;

— Приложена е норма на дисконтиране от 5 %.

(407) В анализа е установено, че за период от пет години (2008—2012 г.) при „инвестиция“, включваща предварителни разходи за маркетингови услуги за тригодишен период 2008—2010 г. и приходи от Wizz Air през петгодишния период 2008—2012 г., ННС възлиза на 590 389,80 EUR (приблизително 2,5 милиона румънски леи). За седемгодишен времеви хоризонт (2008—2014 г.), като са взети предвид приходите през периода 2008—2014 г., ННС се увеличава значително на 2 282 687,31 RON (приблизително 10 милиона румънски леи).

(408) Комисията отбелязва положителна ННС, изчислена от Политехническия университет в Тимишоара. Комисията счита подхода за разпределянето на общите разходи за разумен (делът им е равен на или по-голям от дела на Wizz Air от общия брой на полетите от и до международното летище Тимишоара). В проучването обаче не са включени подробни данни относно това как са изчислени приходите от Wizz Air (например въз основа на какви допускания за отстъпките и на какви данни за пътници и престои за обслужване). Поради това Комисията не разполага с необходимата информация, за да може да прецени дали оценките на приходите са разумни. В допълнение анализът на рентабилността изглежда не се отнася конкретно за споразуменията от 2008 г. и споразуменията за изменение от 2010 г., а обхваща по дълъг период. Следователно Комисията не може да се осланя на общия резултат от проучването.

RBB

(409) Летищният оператор също така е представил проучване, проведено от RBB на 27 октомври 2011 г. Дружеството RBB е констатирало, че към 2010 г. споразуменията от 2008 г. вече са се оказали рентабилни и би могло да се очаква да станат по-рентабилни, тъй като текущите годишни ползи от дейностите на Wizz Air на международното летище Тимишоара са продължили да се натрупват, докато разходите за маркетингови услуги, платени през периода 2008—2010, вече не са налице. Според RBB допълнителните разходи, които могат да бъдат отнесени към Wizz Air през периода 2008—2010 г., варират от 3,5 милиона евро (15,2 милиона румънски леи) до 3,8 милиона евро (16,8 милиона румънски леи) в зависимост от разпределението на оперативните разходи. Те са сравнени с летищните такси, платени от Wizz Air, които са довели до допълнителни общи приходи от 5,5 милиона евро (23,9 милиона румънски леи). По този начин се е получил излишък между 2 милиона евро (8,7 милиона румънски леи) и 1,7 милиона евро (7,1 милиона румънски леи). RBB заключава, че споразуменията от 2008 г. са осигурили възвръщаемост за летищния оператор. В това изчисление не са взети предвид приходите от невъздухоплавателни дейности.

(410) Освен това RBB е констатирало, че благодарение на дейността на Wizz Air ефективността на международното летище Тимишоара се е подобрила, тъй като авиокомпанията е превозвала значително по-голям брой пътници на движение на въздухоплавателно средство, отколкото други авиокомпании, извършващи дейност на международното летище Тимишоара. Твърди се, че това е допринесло за общата рентабилност на летището в периода 2008—2010 г., тъй като общите оперативни приходи са нараснали с 39 %, докато общите оперативни разходи са се увеличили с 22 %. Аналогично оперативната печалба на пътник се е увеличила със 74 % — от 1,4 EUR (5,9 RON) на 2,4 EUR (10,25 RON).

(411) И накрая, RBB е изчислило, че делът на Wizz Air в приходите от въздухоплавателни дейности е съизмерим със или по-голям от дела на авиокомпанията както от пътниците, така и от движенията на въздухоплавателни средства на летището.

(412) По отношение на анализа на допълнителните разходи и приходи Комисията отбелязва, че RBB е изчислило приходите на Wizz Air само въз основа на летищните такси и следователно това може да се счита за консервативен подход, тъй като не са включени таксите за невъздухоплавателни дейности. Комисията счита използвания подход при изчислението на допълнителните разходи и допълнителните приходи за целите на установяването на допълнителната рентабилност, произтичаща от споразуменията с Wizz Air от 2008 г. през периода 2008—2010 г., за разумен.

Заключение относно икономическото предимство по отношение на споразуменията от 2008 г.

(413) Въз основа на реконструираното впоследствие предварително проучване на Oxera от 10 февруари 2015 г., преизчислено от Комисията (съображение 380), споразумението между летищния оператор и Wizz Air се е очаквало да донесе допълнителна печалба за летищния оператор. Комисията отбелязва, че последващите проучвания на Oxera и на RBB предоставят допълнителни доказателства за констатациите от предварителното проучване на Oxera.

(414) Освен това има основания да се смята, по-специално въз основа на плана за развитие за периода 2006—2015 г., че споразуменията с Wizz Air от 2008 г. са били част от цялостна стратегия и дългосрочни усилия за постигане на обща рентабилност на летището.

(415) Следователно Комисията констатира, че далновиден оператор в условията на пазарна икономика би сключил такива споразумения. Поради това тя заключава, че споразуменията от 2008 г. между летищния оператор и Wizz Air не са предоставили икономическо предимство на Wizz Air, което авиокомпанията не би получила при нормални пазарни условия.

9.1.4.6. Анализ на рентабилността на споразуменията за изменение от 2010 г.

(416) В доклада на Oxera от 10 февруари 2015 г. също така са изчислени допълнителните разходи, приходи и печалба, които е можело да се очакват към момента на подписването на споразуменията за изменение от 25 юни 2010 г. (обобщени в Таблица 23 по-долу). На 14 май 2015 г. Oxera представя повторно изчисленията на очакваната рентабилност, за да коригира проблем с данните, открит в доклада от 10 февруари 2015 г. Корекцията се отнася до надценяване на общите разходи за инвестиции, дължащо се на двукратно отчитане в първоначалния доклад на инвестицията, финансирана от държавата. Този проблем с данните е повлиял на очакваната рентабилност на споразуменията за изменение от 2010 г., която първоначално е била подценена.

(417) Oxera заключава, че се е очаквало споразуменията за изменение от 25 юни 2010 г. да имат ННС от 2 326 милиона румънски леи.

Таблица 23: Допълнителни приходи, допълнителни разходи и допълнителна печалба според Oxera, очаквани в резултат на споразуменията за изменение от 2010 г.

(хиляди RON)		**2010 г.**	**2011 г.**
Брой заминаващи пътници на Wizz Air	[А]	71 925	13 665
Приходи от въздухоплавателни дейности	[Б]	1 253	238
Приходи от невъздухоплавателни дейности	[В]	1 713	336
Общо допълнителни приходи	*[Г] = [Б] + [В]*	*2 967*	*574*
Оперативни разходи	[Д]	801	157
Амортизация	[Е]	120	23
Общо допълнителни разходи	*[Ж] = [Д] + [Е]*	*921*	*181*
Допълнителна печалба	*[З] = [Г] – [Ж]*	*2 046*	*394*
Коефициент на дисконтиране		1,0	0,9
ННС		**2 326**	

(418) Резултатите в Таблица 23 са основани на следните съображения:

а) прогнозите за пътникопотока на Wizz Air са изчислени въз основа на действителния пътникопоток на Wizz Air през 2009 г., индексирани с оценения от Евроконтрол очакван ръст на европейското въздушно движение (2008 г.) ([104]).

б) прогнозите за престоите за обслужване на Wizz Air са изчислени въз основа на факта, че Wizz Air е експлоатирала въздухоплавателни средства от типа Airbus 320-200 с максимална излетна маса (MTOW) от 72 тона, капацитет от 180 места и коефициент на натоварване от 82 %. Тези допускания са основани на допусканията в предварителния анализ на рентабилността на споразуменията от 2008 г., предоставен от Румъния;

в) прогнозите за приходите от въздухоплавателни дейности се основават на такси и отстъпки на заминаващ пътник и на престой за обслужване като установените в споразуменията от 2010 г. В анализа не е включена таксата за сигурност, тъй като Oxera е заключило, че тя попада извън обхвата на оценката съгласно принципа на оператор в условията на пазарна икономика, понеже с тези такси се финансират дейности, които са отговорност на държавата при упражняването на нейните официални правомощия (точка 35 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.);

г) както при споразуменията от 2008 г., прогнозата за приходите от невъздухоплавателни дейности произтича от оценките на приходите от невъздухоплавателни дейности на пътник, включени в представения от Румъния предварителен анализ, които са индексирани с очакваната инфлация и са приложени спрямо прогнозите за пътникопотока, както е обяснено в буква а) по-горе;

д) както е обяснено по-горе, по отношение на допълнителните оперативни разходи (за персонал, услуги, енергия, материали) летищният оператор счита, че около 20 % от оперативните разходи могат да се смятат за допълнителни, т.е. вариращи в зависимост от броя на пътниците. В доклада на Oxera допълнителните оперативни разходи са оценени въз основа на данните за стопанските резултати за периода 2007—2009 г., индексирани с очакваната инфлация, и се допуска, че 20 % от разходите са допълнителни. Разходите за сигурност не са включени;

е) в оценките от доклада на Oxera не са включени никакви допълнителни разходи за маркетингови услуги, поети от летищния оператор, тъй като договорът за маркетингови услуги е прекратен на 10 февруари 2010 г.;

ж) както е обяснено по-горе за споразуменията от 2008 г., по отношение на допълнителните инвестиционни разходи в доклада на Oxera са взети предвид данните, представени от летищния оператор, за инвестициите, направени от него и финансирани както с държавни, така и със собствени средства за периода 2007—2011 г. В доклада на Oxera се прави допускането, че не се очакват допълнителни инвестиции в резултат на дейността на Wizz Air. Държавното финансиране, получено от летищния оператор за изграждането на терминал и за оборудване за сигурност, е изключено, тъй като не се счита, че може да бъде отдадено на присъствието на Wizz Air на международното летище Тимишоара. Амортизацията на другите инвестиции, финансирани със собствени средства на летищния оператор, е разпределена въз основа на очаквания дял на пътникопотока на Wizz Air спрямо капацитета на летището; Допуска се, че докато споразуменията са били в сила, капацитетът на летището е бил три милиона пътници годишно. Това допускане е основано на меморандума за разбирателство от 2008 г., в който е посочено, че се очаква до 2011 г. капацитетът на летището да достигне три милиона пътници годишно. При изчисляването на разходите за амортизация е приложена линейна амортизация;

з) очакваните печалби са дисконтирани, като са използвани референтните ставки на Комисията плюс марж от 100 базисни пункта, при което се получава норма на дисконтиране от 8,82 %.

(419) Комисията констатира, че подходът, приложен от Oxera при оценката на броя пътници и изчисляването на тази основа на очакваните приходи от въздухоплавателни дейности, като се вземат предвид намаленията, предвидени в споразуменията за изменение от 2010 г., е разумен. Комисията също така е съгласна с изключването на таксата за сигурност поради причините, обяснени в съображение 365.

(420) Комисията приема оценката на допълнителните приходи от невъздухоплавателни дейности. Тя се основава на оценката на летищния оператор на база данните от предходната година, според която приходите от невъздухоплавателни дейности представляват 15—20 % от приходите на летищния оператор, което изглежда разумно.

(421) Комисията одобрява нормата на дисконтиране, използвана за изчислението, особено като се има предвид, че периодът на анализ е по-кратък от една година.

([104]) Евроконтрол (2008 г.), „Challenges of Growth 2008“ (Предизвикателства, свързани с растежа, 2008 г.), обобщен доклад, стр. 14.

(422) Комисията е съгласна, че в изчисленията не трябва да се включват никакви допълнителни разходи за маркетингови услуги.

(423) По отношение на допълнителните оперативни разходи докладът на Oxera се основава на допускането на румънската страна, според което 80 % от оперативните разходи са фиксирани и едва 20 % варират в зависимост от броя на пътниците. Комисията счита това допускане за разумно ([105]). Oxera оценява допълнителните оперативни разходи, като използва данните за действителните оперативни разходи на заминаващ пътник преди подписването на споразуменията, индексирани с очакваната инфлация, и прилага тези оперативни разходи на пътник към очаквания брой пътници на Wizz Air. Следователно Комисията счита оценките на допълнителните оперативни разходи за приемливи.

(424) По отношение на допълнителните инвестиционни разходи Комисията счита подхода в доклада на Oxera за разумен. По-специално в доклада на Oxera не се очакват допълнителни инвестиции в резултат на дейността на Wizz Air на международното летище Тимишоара. Споразумението за изменение не е наложило нови задължения на летищния оператор спрямо Wizz Air по отношение на допълнителна инфраструктура в сравнение със споразуменията от 2008 г., оценени в съображение 372 по-горе. Поради това Комисията е съгласна, че не са направени инвестиции, дължащи се на присъствието на Wizz Air. Освен това Комисията отбелязва, че в проучването на Oxera са включени допълнителните разходи за амортизация на инвестициите, направени със собствени средства на летищния оператор, въз основа на очаквания дял на Wizz Air в капацитета на летището. Независимо от това, както беше обяснено в съображение 372, Комисията счита, че летищният оператор не е понесъл инвестиционни разходи, произтичащи от присъствието на Wizz Air. Следователно Комисията счита, че в анализа не следва да включва никакви разходи за амортизация, свързани със споразуменията за изменение от 2010 г. ([106]).

(425) Въз основа на гореизложеното допълнителните разходи, приходи и печалба, които е можело да се очакват по времето, когато са подписани споразуменията за изменение от 2010 г., както са преизчислени от Комисията въз основа на доклада на Oxera, са обобщени в Таблица 24.

Таблица 24: Допълнителни приходи, допълнителни разходи и допълнителна печалба според Oxera, очаквани в резултат на споразуменията за изменение от 2010 г., преизчислени от Европейската комисия

(хиляди RON)		**2010 г.**	**2011 г.**
Брой заминаващи пътници на Wizz Air	[А]	71 925	13 665
Приходи от въздухоплавателни дейности	[Б]	1 253	238
Приходи от невъздухоплавателни дейности	[В]	1 713	336
Общо допълнителни приходи	*[Г] = [Б] + [В]*	*2 967*	*574*
Оперативни разходи	[Д]	801	157
Общо допълнителни разходи	*[Е] = [Д]*	*801*	*157*
Допълнителна печалба	*[Ж] = [Г] – [Е]*	*2 165*	*417*
Коефициент на дисконтиране		1,0	0,9
НПС		**2 462**	

Последващо проучване на рентабилността на споразуменията за изменение от 2010 г.

(426) На 27 октомври 2011 г. Oxera представя последващ доклад, изготвен за Wizz Air. В доклада на Oxera са изчислени представените по-долу допълнителни разходи и приходи, произтичащи от споразуменията за изменение от 2010 г.

([105]) Вж. бележка под линия 92.

([106]) Доколкото разходите за амортизация са включени, това допускане е консервативно и надценява допълнителните разходи. При този сценарий Комисията има същите забележки, като в съображение 379.

Таблица 25: Приходи на заминаващ пътник на Wizz Air през периода 2010—2011 г. (EUR)

Категория	2008 г.	2009 г.	2010 г.
Приходи от въздухоплавателни дейности[1]			
Такси за кацане[2]	2,50	2,00	2,00
Такси за наземно обслужване[2]	0,99	0,99	0,99
Такси за качен пътник	8,00	6,40	5,04
Такси за пътници с намалена подвижност	0,20	0,20	0,20
Такси за сигурност	10,00	10,00	10,00
Приходи от невъздухоплавателни дейности	**0,78**	**1,16**	**1,74**
Общи приходи	**22,47**	**20,75**	**20,70**

Забележка: [1] Приходите от въздухоплавателни дейности са отразени след приспадане на направените отстъпки и намаления на таксите и преди плащанията за маркетингови услуги. Допуска се, че за 50 % от приходите от такси за кацане се прилагат отстъпките, описани в AIP. [2] Приходите от такси за въздухоплавателни дейности, които са свързани с движенията или масата на въздухоплавателните средства (т.е. такси за кацане и такси за наземно обслужване), са оценени, като е използван действителният брой на пътниците и е прието, че полетите се извършват с въздухоплавателно средство от типа Airbus A320-200 с MTOW от 72 тона и капацитет от 180 места при коефициент на натоварване от 84 %. Това е средният коефициент на натоварване на Wizz Air през 2010 г. (за допълнителни подробности вж. https://wizzair.com/bg-bg/404#wizen068). Източник: анализ на Oxera въз основа на данни, получени от летищния оператор.

Таблица 26: Прогнозни разходи, свързани със споразуменията от 2010 г. (в евро)

Категория	2008 г.	2009 г.	2010 г.
Оперативни разходи			
Персонал	1,56	1,56	1,56
Енергия	0,70	0,70	0,70
Материали	–0,45	–0,45	–0,45
Услуги и други оперативни разходи	1,65	1,65	1,65
Разходи за маркетингови услуги	13,70	15,59	14,95
Инвестиционни разходи	0,89	0,87	2,06
Общо разходи	**18,04**	**19,92**	**20,47**

Източник: анализ на Oxera въз основа на данни, получени от летищния оператор.

(427) Резултатите в Таблица 25 и Таблица 26 са основани на следните съображения:

- Обхванатият период е юни 2010 г. — февруари 2011 г., което е срокът на действие на споразуменията за изменение от 2010 г.
- Приходите от въздухоплавателни дейности са оценени въз основа на комбинация от последващ и предварителен подход. Те са основани на действителния брой пътници и на действителния брой престои за обслужване на Wizz Air за 2010 г. (от гледна точка на последващите обстоятелства) и са оценени от Oxera за януари и февруари 2011 г. въз основа на данните от декември 2010 г. (от гледна точка на предварителните обстоятелства). Отстъпките са оценени посредством предварителен подход, като са взети предвид базовите тарифи и намаленията, определени в споразуменията за изменение от 2010 г. Заложена е 10 % отстъпка от таксите за кацане и 10 % отстъпка от таксата за качени пътници. Таксите за сигурност са включени.
- Приходите от невъздухоплавателни дейности на пътник са оценени в съответствие със средните действителни приходи на Wizz Air за 2010 г. от невъздухоплавателни дейности, т.е. 3,04 EUR на пътник.
- Що се отнася до допълнителните разходи, разходите, които варират в зависимост от броя на пътниците (разходи за персонал, разходи за енергия, разходи за материали и разходи за закупени услуги и други оперативни разходи), са отнесени към Wizz Air пропорционално на дела на заминаващите пътници на авиокомпанията. Изчислението е направено въз основа на данните за действителните оперативни разходи и поради това е последващо;
- В анализа не са включени никакви плащания за маркетингови услуги, тъй като договорът за маркетингови услуги е прекратен през февруари 2010 г.

- Допълнителните инвестиционни разходи са оценени, като са взети предвид инвестициите, направени през 2010 г. Финансираните от държавата инвестиции за изграждането на терминал и за оборудване за сигурност не са отнесени към Wizz Air. Според Oxera това са разходи, които биха били направени независимо от присъствието на Wizz Air, тъй като те се дължат на задължението на Румъния да покрие изискването за присъединяване към Шенгенското пространство. Инвестициите, финансирани със собствени средства на летищния оператор, са взети предвид. Инвестиционните разходи, финансирани със собствени средства на летищния оператор, включително разходите за амортизация и лихвите, са разпределени пропорционално на дела на пътниците на Wizz Air от капацитета на летището за поемане на пътникопоток. Капацитетът за поемане на пътникопоток е оценен като равняващ се на максималния брой пътници, обслужени през 2010 г., тъй като Oxera е получило сведения от летищния оператор, че към момента на проучването (октомври 2011 г.) международното летище Тимишоара е използвало пълния си капацитет за пътникопоток от гледна точка на въздушното движение.

(428) Въз основа на горепосочените разходи и приходи Oxera е установило, че от гледна точка на последващите обстоятелства (с някои елементи от гледна точка на предварителните обстоятелства) споразуменията за изменение от 2010 г. са носели допълнителна рентабилност. Печалбата на пътник (т.е. допълнителният принос от пътник, изчислен като разликата между оценките на допълнителните разходи и допълнителните приходи) е показана в Таблица 27.

Таблица 27: Допълнителен принос, свързан със споразуменията от 2010 г. (EUR)

Категория	2008 г.	2009 г.	2010 г.
Средни допълнителни приходи на заминаващ пътник	22,47	20,75	20,70
Средни допълнителни разходи на заминаващ пътник	18,04	19,92	20,47
Допълнителен принос на заминаващ пътник	4,43	0,84	0,23
Общ допълнителен принос	**19 404**	**107 198**	**37 833**

Източник: анализ на Oxera въз основа на данни, получени от летищния оператор.

(429) Въз основа на гореизложените изчисления Oxera е установило, че през деветмесечния си срок на действие споразуменията за изменение от 2010 г. са имали положителна НСС от 483 147EUR. Паричните потоци от споразуменията за изменение от 2010 г. не са били дисконтирани, тъй като срокът на действие на споразуменията за изменение от 2010 г. е по-кратък от една година.

(430) Комисията отбелязва, че в последващата оценка на рентабилността, направена от Oxera, е включена комбинация от предварителни и последващи данни за изчисляването на допълнителните приходи, докато изчисленията на допълнителните разходи се основават изцяло на последващи данни.

(431) По отношение на приходите от въздухоплавателни дейности Комисията отбелязва, че таксите за светлинна сигнализация и за паркиране не са включени в изчисленията, което представлява консервативен подход.

(432) Комисията отбелязва, че таксите и разходите за сигурност са включени, и приема, че това няма да повлияе на изчислената рентабилност.

(433) По отношение на разходите:

а) Комисията счита подхода за изчисляване на допълнителните оперативни разходи въз основа на наличните данни за стопанските резултати преди подписването на споразуменията за разумен;

б) Комисията отбелязва, че въз основа на формулата в договора за маркетингови услуги преизчисляването на летищните такси, за да се вземат предвид таксите за светлинна сигнализация и за паркиране, води също така до надценяване на плащанията за маркетингови услуги със същата сума;

в) Комисията отбелязва, че в проучването са включени допълнителните разходи за амортизация на инвестициите, направени със собствени средства на летищния оператор, въз основа на очаквания дял на Wizz Air в капацитета на летището. Независимо от това, както беше обяснено в съображение 372, Комисията констатира, че летищният оператор не е понесъл инвестиционни разходи, произтичащи от присъствието на авиокомпанията на международното летище Тимишоара. Съответно Комисията счита, че анализът не следва да включва никакви разходи за амортизация, свързани със споразуменията.

(434) Поради причините, обяснени в съображение 433, Комисията счита, че като цяло разходите изглеждат надценени.

(435) Въз основа на факта, че корекцията на приходите от въздухоплавателни дейности би довела до подобна корекция на плащанията за маркетингови услуги, което не би повлияло на изчислението на рентабилността, и въз основа на факта, че разходите изглеждат завишени, Комисията стига до извода, че общото заключение в проучването на Oxera от 2011 г. е вярно и ННС би останала положителна.

(436) Въз основа на съображения 430—435 Комисията счита резултатите от доклада на Oxera от 27 октомври 2011 г. по отношение на споразуменията за изменение от 2010 г. за приемливи.

Заключение относно икономическото предимство

(437) Въз основа на реконструираното впоследствие предварително проучване на Oxera от 10 февруари 2015 г., преизчислено от Комисията (съображение 425), споразуменията за изменение от 2010 г. се е очаквало да донесат допълнителна печалба за летищния оператор. Следователно Комисията констатира, че далновиден оператор в условията на пазарна икономика би сключил такива споразумения. Комисията отбелязва, че последващият доклад на Oxera предоставя допълнителни доказателства за констатациите на предварителното проучване на Oxera.

(438) Освен това има основания да се смята, по-специално въз основа на плана за развитие, че споразуменията за изменение от 2010 г. с Wizz Air са били част от цялостна стратегия и дългосрочни усилия за постигане на обща рентабилност на летището.

(439) Поради това Комисията заключава, че споразуменията за изменение от 2010 г. не са предоставили икономическо предимство на Wizz Air, което авиокомпанията не би получила при нормални пазарни условия.

9.1.5. *Заключение относно мярка 3*

(440) Поради причините, обяснени в съображения 301—439, Комисията констатира, че споразуменията от 2008 г. и споразуменията за изменение от 2010 г. не представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

10. **МЯРКА 4 — ОТСРОЧКА НА ФАКТУРИРАНИТЕ ЛЕТИЩНИ ТАКСИ ЗА WIZZ AIR ЗА ПЕРИОДА ОКТОМВРИ 2009 г. — ФЕВРУАРИ 2010 г.**

(441) В своето решение за откриване на процедурата Комисията отбеляза, че не може да се изключи възможността отсрочката на плащането на летищните такси да предоставя икономическо предимство на Wizz Air. Комисията отбеляза, че към датата на решението за откриване на процедурата Wizz Air не е платила летищните такси за периода октомври 2009 г. — февруари 2010 г., които възлизат на 2,6 милиона евро. Въпреки че във финансовата обосновка на летищния оператор непогасените плащания са отразени като вземания от Wizz Air, не са предприети никакви съдебни действия.

(442) Румъния твърди, че летищният оператор е завел дело срещу Wizz Air за получаване на изпълнителен лист. По същото време Wizz Air е завела дело срещу летищния оператор за изпълнителен лист по отношение на непогасените плащания за маркетингови услуги, извършени от Wizz Air. Според Румъния съдебните дела, както и арбитражните процедури, са приключили с издаването на окончателни решения, в които и двете искания за плащане са уважени. Румъния заявява, че взаимните задължения са прихванати в съответствие с разпоредбите на румънския Граждански кодекс чрез споразумението за уреждане на задълженията (съображение 109).

(443) Комисията припомня, че споразуменията от 2008 г. между летищния оператор и Wizz Air са били в съответствие с принципа на оператор в условията на пазарна икономика, т.е. не са предоставяли предимство на Wizz Air и следователно не представляват държавна помощ.

Заключение

(444) Следователно Комисията заключава, че тъй като неизплатените летищни такси са били приспаднати от исканията на Wizz Air за плащания за маркетингови услуги в съответствие с приложимите закони, твърдяната държавна помощ става безпредметна.

11. **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

(445) С оглед на гореизложеното Комисията констатира, че финансирането за изграждане на терминал за полети извън Шенгенското пространство, за подобряване на пистата и разширяване на перона за паркиране на въздухоплавателни средства, както и за оборудване за светлинна сигнализация, представлява неправомерна държавна помощ, която е съвместима с вътрешния пазар въз основа на член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС.

(446) Освен това Комисията констатира, че следните мерки не представляват държавна помощ: i) публичното финансиране за изграждането на път за достъп и зона за паркиране през 2007 г.; ii) публичното финансиране за оборудване за сигурност през 2008 г.; iii) летищните такси, съдържащи се в AIP от 2007 г., AIP от 2008 г. и AIP от 2010 г., и iv) споразуменията с Wizz Air от 2008 г. (включително споразуменията за изменение от 2010 г.),

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

1. Публичното финансиране, което Румъния е предоставила през периода 2007—2009 г. в полза на летищния оператор за изграждане на терминал за полети извън Шенгенското пространство, подобряване на пътеката за рулиране и разширяване на перона, както и за оборудване за светлинна сигнализация, възлизащо на 29 194 600 RON, представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз. Тази държавна помощ е приложена в нарушение на член 108, параграф 3 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

2. Държавната помощ, посочена в параграф 1, е съвместима с вътрешния пазар по смисъла на член 107, параграф 3, буква в) от Договора за функционирането на Европейския съюз.

Член 2

Публичното финансиране за изграждането на път за достъп и зона за паркиране през 2007 г. и за оборудване за сигурност през 2008 г., летищните такси, съдържащи се в AIP от 2007 г., AIP от 2008 г. и AIP от 2010 г., и споразуменията с Wizz Air от 2008 г. (включително споразуменията за изменение от 2010 г.) не представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

Член 3

Адресат на настоящото решение е Румъния.

Съставено в Брюксел на 24 февруари 2020 година.

За Комисията
Margrethe VESTAGER
Изпълнителен заместник-председател