II

(Ikke-lovgivningsmæssige retsakter)

AFGØRELSER

KOMMISSIONENS AFGØRELSE (EU) 2021/1428

af 24. februar 2020

OM RUMÆNIENS STATSSTØTTE SA.31662 — C/2011 (ex NN/2011) til Timişoara International Airport — Wizz Air

(meddelt under nummer C(2021) 1065)

(Kun den rumænske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 108, stk. 2, første afsnit,

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særligt artikel 62, stk. 1, litra a),

efter at have opfordret interesserede parter til i overensstemmelse med ovennævnte artikler ([1]) at fremsætte bemærkninger, under hensyntagen til disse bemærkninger, og

ud fra følgende betragtninger:

1. SAGSFORLØB

(1) Ved brev af 30. september 2010 indgav Carpatair ([2]), et selskab med aktiviteter på det europæiske lufttransportmarked (»klageren« eller »Carpatair«), en klage (»klagen«) med påstand om, at de rumænske myndigheder i Timişoara International Airport (»Timişoara International Airport« eller »lufthavnen«) har ydet ulovlig statsstøtte til Wizz Air Hungarian Airlines Ltd (»Wizz Air«) ([3]). Klagen blev registreret med statsstøttesagsnummer SA.31662 (ex CP 237/2010).

(2) Kommissionen bemærkede, at klagen så ud til at hænge sammen med de rumænske myndigheders meddelelse af 17. maj 2010 (»meddelelsen«) vedrørende planer om at yde offentlig støtte til regionale lufthavne. Meddelelsen var registreret under sagsnummer N 185/2010. Den 15. september 2010 meddelte de rumænske myndigheder Kommissionen, at Timişoara International Airport ikke ville falde ind under de støtteberettigede lufthavne under den anmeldte ordning. Da Kommissionen har modtaget oplysninger om offentlig finansiering af Timişoara International Airport i perioden 2007-2009, analyseres den offentlige finansiering i denne periode i den foreliggende sag.

(3) Ved brev af 21. oktober 2010 videresendte Kommissionen klagen til Rumænien og anmodede om yderligere oplysninger. De rumænske myndigheder svarede ved brev af 15. december 2010.

([1]) Kommissionens afgørelse SA.31662 (11/C) (ex CP 237/10) — Timişoara International Airport — Wizz Air (EUT C 270 af 13.9.2011, s. 11).

([2]) Carpatair er et privatejet regionalt luftfartsselskab, der blev etableret i 1999. I 2000 etablerede Carpatair sit hovedkvarter i Timişoara International Airport, hvorfra det leverede hub and spoke-tjenester.

([3]) Wizz Air er et ungarsk lavprisluftfartsselskab. Wizz Air-gruppen består af tre driftsselskaber, Wizz Air Hungary, Wizz Air Bulgaria og Wizz Air Ukraine.

(4) Klageren fremsendte yderligere oplysninger ved brev af 24. november 2010, 25. november 2010, 14. januar 2011 og 3. februar 2011. Ved brev af 9. februar 2011 og 2. marts 2011 informerede Kommissionen klageren om sagen og anmodede om yderligere oplysninger. Klageren svarede ved brev af 22. februar 2011, 9. marts 2011 og 28. marts 2011 og fremsendte yderligere oplysninger.

(5) Kommissionen anmodede om yderligere oplysninger fra de rumænske myndighed ved brev af 16. februar 2011, 3. marts 2011 og 16. marts 2011. De rumænske myndigheder svarede ved brev af 10. marts 2011 og 5. april 2011. Den 16. marts 2011 meddelte Kommissionen de rumænske myndigheder, at den stadig havde behov for yderligere oplysninger, og anmodede om, at de blev fremsendt senest den 15. april 2011. De rumænske myndigheder svarede ved brev af 21. april 2011.

(6) Ved brev af 12. maj 2011 indvilligede klageren i at afsløre sin identitet og sin finansielle situation og fremlagde yderligere oplysninger i denne henseende.

(7) Ved brev af 24. maj 2011 meddelte Kommissionen Rumænien, at den havde besluttet at indlede den formelle undersøgelsesprocedure i forbindelse med finansieringen af Timişoara International Airport, aftalen fra 2008 mellem operatøren af denne lufthavn og Wizz Air, Wizz Airs ikke-betaling af lufthavnsafgifter samt prisafslag og rabatter under ordningen for lufthavnsafgifter fra 2007, 2008 og 2010 (»åbningsafgørelsen«).

(8) Ved brev af 16. juni 2011 meddelte de rumænske myndigheder, hvilke oplysninger de ønskede at få fjernet fra åbningsafgørelsen inden dens offentliggørelse.

(9) Den 23. juni 2011 fremsendte Kommissionen et forslag til en ikkefortrolig version af åbningsafgørelsen til Rumænien. Kommissionen meddelte Rumænien, hvilke oplysninger den ikke accepterede som fortrolige.

(10) Ved brev af 27. juni 2011 svarede Rumænien Kommissionen, at landet fastholdt sin anmodning om udeladelse af visse oplysninger.

(11) På grundlag af korrespondancen med Rumænien traf Kommissionen en endelig afgørelse om den tekst, den havde til hensigt at offentliggøre, jf. punkt 33 i Kommissionens meddelelse om tavshedspligt i statsstøttebeslutninger ([4]). Ved brev af 25. juli 2011 meddelte Kommissionen Rumænien, at den afviste Rumæniens anmodning om udeladelse af visse oplysninger. Rumænien fik en frist på 15 dage til at reagere på denne beslutning og fremlægge yderligere oplysninger til støtte for sin anmodning.

(12) Ved brev af 11. august 2011 meddelte Rumænien Kommissionen, at landet fastholdt sit synspunkt vedrørende udeladelse af visse oplysninger, men gjorde ikke længere indsigelse mod offentliggørelsen af åbningsafgørelsen.

(13) Åbningsafgørelsen blev offentliggjort i Den Europæiske Unions Tidende ([5]) den 13. september 2011. Kommissionen opfordrede interesserede parter til at indsende deres bemærkninger til den pågældende foranstaltning senest en måned efter offentliggørelsesdatoen.

(14) Kommissionen modtog Rumæniens bemærkninger til åbningsafgørelsen ved brev af 27. juni 2011 og 14. oktober 2011. Rumænien fremsendte yderligere oplysninger den 27. juli 2011 og den 12. juni 2012.

(15) Kommissionen modtog bemærkninger til åbningsafgørelsen fra Societatea Nationala Aeroportul International Timişoara — Traian Vuia — S. A. (»lufthavnsforvalteren«) den 27. oktober 2011, fra Carpatair den 8. august 2011 og fra Wizz Air den 24. juni 2011 og den 27. oktober 2011. Kommissionen modtog også bemærkninger til åbningsafgørelsen fra den rumænske lufthavnssammenslutning, den tidligere direktør for lufthavnsforvalteren, Eurojet, Austrian Airlines og Sammenslutningen af Luftfartsselskaber i de Europæiske Regioner.

(16) Kommissionen fremsendte tredjeparternes bemærkninger til åbningsafgørelsen til Rumænien den 4. september 2012 og den 20. september 2012. Kommissionen modtog Rumæniens svar på disse bemærkninger ved brev ved brev af 5. oktober 2012 og 17. oktober 2012.

([4]) Kommissionens meddelelse om tavshedspligt i statsstøttebeslutninger (EUT C 297 af 9.12.2003, s. 6).
([5]) Se fodnote 1.

(17) Kommissionen anmodede om yderligere oplysninger fra de rumænske myndigheder ved brev af 12. oktober 2011, 24. februar 2012, 27. juli 2012, 9. august 2012, 3. november 2012, 30. oktober 2014 og 28. juli 2015. De rumænske myndigheder svarede ved brev af 16. november 2011, 13. april 2012, 3. maj 2012, 3. september 2012, 5. oktober 2012, 12. december 2012, 2. december 2014, 9. december 2014 og 21. september 2015.

(18) Ved brev af 27. juli 2012 anmodede Kommissionen om yderligere oplysninger fra klageren. Sidstnævnte besvarede med yderligere oplysninger den 3. september 2012. Klageren fremlagde også oplysninger den 7. juni 2011, 30. juni 2011, 8. august 2011, 14. oktober 2011, 19. marts 2012, 14. maj 2012, 13. juli 2012, 19. oktober 2012, 3. december 2012, 1. juli 2013, 6. juni 2014, 10. juli 2014, 10. oktober 2014, 15. og 16. oktober 2014, 10. november 2014, 12. november 2014, 14. november 2014, 25. februar 2015, 25. maj 2015, 28. maj 2015, 29. september 2015, 10. december 2015, 22. december 2015, 13. april 2016, 28. april 2016, 27. februar 2018 og 20. april 2018.

(19) Wizz Air indgav yderligere oplysninger den 11. februar 2015 og den 3. juli 2015, herunder en rapport udarbejdet af Oxera for Wizz Air med en redegørelse for anvendelsen af det markedsøkonomiske investorprincip (»det markedsøkonomiske princip«) på de forskellige aftaler mellem Wizz Air og lufthavnsforvalteren. Oxera indgav opdateringer af rapporten og yderligere noter den 14. maj 2015, 10. august 2015, 21. september 2015, 20. oktober 2015, 15. september 2017 og 22. september 2017. Den 10. november 2017 anmodede Kommissionen om en ikkefortrolig version af Oxeras svar af 15. og 22. september 2017. Oxera meddelte den 15. november 2017 Kommissionen, at Wizz Air ikke havde anmodet om ændring af nogen oplysninger, og Kommissionen fremsendte efter yderligere kontakt med Oxera den 23. november 2017 Oxeras svar af 15. og 22. september 2017 til Rumænien den 1. december 2017. De rumænske myndigheder fremsendte deres bemærkninger til Oxeras undersøgelse den 1. februar 2018.

(20) Den 14. marts 2014 underrettede Kommissionen Rumænien og de interesserede parter om vedtagelsen af meddelelsen »Retningslinjer for statsstøtte til lufthavne og luftfartsselskaber« ([6]) (»luftfartsretningslinjerne fra 2014«) og anmodede dem om at indgive bemærkninger senest 20 arbejdsdage efter offentliggørelsen af disse retningslinjer. Den 4. april 2014 blev luftfartsretningslinjerne fra 2014 offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende*. Kommissionen modtog bemærkninger fra Carpatair den 25. marts 2014, fra Wizz Air den 30. april 2014 og fra lufthavnsforvalteren den 8. maj 2014.

(21) Kommissionen fremsendte tredjeparternes bemærkninger til luftfartsretningslinjerne fra 2014 til Rumænien den 28. maj 2014. Kommissionen modtog Rumæniens bemærkninger til de interesserede parters bemærkninger ved brev af 3. juli 2014.

(22) Lufthavnsforvalteren indgav yderligere oplysninger den 11. november 2011, den 24. november 2016 og den 16. december 2016. Kommissionen modtog også yderligere bemærkninger fra lufthavnsforvalteren den 18. januar 2016, den 31. januar 2016 og den 7. marts 2016. Den 11. marts 2016 fremsendte Kommissionen disse bemærkninger til Rumænien, som ikke havde nogen bemærkninger.

(23) Ved brev af 17. juli 2015 fremsendte Kommissionen yderligere bemærkninger fra klageren og Wizz Air til Rumænien, der kommenterede disse bemærkninger den 21. september 2015.

(24) Ved brev af 11. marts 2016 fremsendte Kommissionen yderligere bemærkninger fra Oxera til Rumænien, der fremsatte bemærkninger hertil den 15. april 2016.

(25) Kommissionen anmodede de rumænske myndigheder om yderligere oplysninger den 30. oktober 2017. Den oversatte version af anmodningen på rumænsk blev fremsendt til de rumænske myndigheder den 9. november 2017. De rumænske myndigheder besvarede anmodningen efter to godkendte forlængelser af fristen den 15. januar 2018. Kommissionen fremsendte en anmodning om yderligere præciseringer til de rumænske myndigheder den 26. marts 2018 og den 31. oktober 2018, som sidstnævnte besvarede henholdsvis den 4. juni 2018 og den 21. november 2018. Den 8. april 2019 fremsendte de rumænske myndigheder oversættelsen af deres svar af 4. juni 2018.

(26) Den 17. maj 2019 fremsendte Wizz Air et brev til Kommissionen med påstand om ret til aktindsigt og ret til at blive hørt, som Kommissionen besvarede den 11. juni 2019.

([6]) Meddelelse fra Kommissionen — Retningslinjer for statsstøtte til lufthavne og luftfartsselskaber (EUT C 99 af 4.4.2014, s. 3).

2. **TIMIȘOARA INTERNATIONAL AIRPORT**

2.1. **Lufthavnen**

(27) Timișoara International Airport er en international lufthavn beliggende i den vestlige del af Rumænien.

(28) Lufthavnen drives af lufthavnsforvalteren (betragtning 15), et aktieselskab, hvori den rumænske stat ejer 80 % af aktierne på datoen for denne afgørelse ([7]). Resten af aktierne ejes af Fondul Proprietatea ([8]). Tidligere tegnede Rumænien sig for hele startkapitalen, som blev betalt fuldt ud på den dato, hvor lufthavnsforvalteren blev etableret ([9]).

(29) Lufthavnsforvalteren ejer lufthavnsinfrastrukturen, bortset fra start- og landingsbanen, rullebanen og forpladsen, som ejes af den rumænske stat. Staten har givet sidstnævnte infrastruktur i koncession til lufthavnsforvalteren.

(30) Timișoara International Airport har en start- og landingsbane, som er 3 500 m lang og 45 m bred. Forpladsen har 22 parkeringspladser. Lufthavnen har en kapacitet på 1 300 internationale passagerer/time og 500 indenlandske passagerer/time. Lufthavnen har også en fragtterminal.

(31) I perioden 2007-2009, dvs. den omhandlede periode, var Timișoara International Airport den næststørste lufthavn i Rumænien med hensyn til trafik (tabel 1). I tabel 1 vises også den efterfølgende udvikling i trafikken indtil 2017.

Tabel 1: Trafik i Timișoara International Airport 2007-2018

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

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

Kilde: De rumænske myndigheder.

(32) På tidspunktet for denne afgørelse har Timișoara International Airport planlagt passagerflyvninger med flere lavprisluftfartsselskaber Wizz Air betjener det største antal europæiske destinationer, mens Ryanair og Blue Air betjener færre destinationer. Lufthavnen benyttes også af to full service-luftfartsselskaber: Tarom og Lufthansa. Lufthavnen benyttes også til sæsonbestemte charterflyvninger og af en række fragtoperatører.

(33) Fra 2007 til 2009 var Timișoara International Airport regionalt knudepunktfor Carpatair, et regionalt full service-luftfartsselskab, som betjente omkring 32 indenlandske og europæiske destinationer. Andre luftfartsselskaber, der benyttede lufthavnen i denne periode, omfattede Tarom, Lufthansa, Austrian Airlines, Malev, Alitalia og Moldavian Airlines.

(34) De nærmeste lufthavne til Timișoara International Airport er:

— Arad Airport, som ligger 50 km væk. Det svarer til en rejsetid med bil på 40 minutter. Arad Airport er den største fragtterminal i det vestlige Rumænien. Dens passagertrafik faldt fra 67 183 passagerer i 2007 til 11 367 passagerer i 2018, og

([7]) Statutul Societății Naționale »Aeroportul Internațional Timișoara — Traian Vuia« — S.A. din 18.09.2008 — Vedtægter for operatøren af Timișoara International Airport af 15. oktober 2008 (»vedtægterne fra 2008«), artikel 8.

([8]) Fondul Proprietatea er et ejendomsfond, der er etableret af den rumænske regering med henblik på at yde erstatning til personer, som mistede deres ejendomme under det kommunistiske regime, og hvis krav om ejendomsrettigheder ikke kunne afregnes i naturalier. Den rumænske regering blev minoritetsaktionær i Fondul Proprietatea (0,04 %) ved at omfordele aktier fra sin oprindelige beholdning til berettigede ansøgere.

([9]) Statutul Societății Naționale »Aeroportul Internațional Timișoara« — S.A. din 24.08.1998 — Vedtægter for operatøren af Timișoara International Airport af 7. oktober 1998-14. oktober 2008 (»vedtægterne fra 1998«) godkendt ved regeringsbeslutning 521/1998, artikel 7.

— Caransebes Airport, som ligger 107 km væk. Det svarer til en rejsetid med bil på 1 time og 14 minutter. Det er en privat lufthavn uden faste tjenester. Den bruges til almenflyvning samt rednings- og politiflyvninger.

(35) I tabel 2 opsummeres lufthavnsforvalterens finansielle situation ([10]) i den omhandlede periode:

Tabel 2: Finansielle nøgleindikatorer (i tusind RON)

Tusind RON	2007	2008	2009
Indtægter	23 473	30 545	41 067
Omsætningsforøgelse	ikke relevant	+ 30,1 %	+ 34,4 %
EBITDA	7 318	10 646	12 212
EBITDA-margen	31,2 %	34,9 %	29,7 %
EBIT	3 249	5 809	5 655
Nettooverskud	2 417	4 874	3 508
Overskudsmargen netto	10,3 %	16,0 %	8,5 %

2.2. Udviklingsplanen for Timișoara International Airport 2006-2015

(36) I udviklingsplanen 2006-2015 (»udviklingsplanen«) var der forudset en stigning i passagertrafikken fra 611 705 passagerer i 2005 til 1 661 332 i 2010 og 2 565 494 passagerer i 2015. Rumæniens tiltrædelse af EU i 2007 forventedes at medføre en trafikstigning på 16-18 %.

(37) Ifølge udviklingsplanen var passagertrafikken og antallet af flyvninger steget med 250 % i perioden 2001-2005. Det fremgik også, at den eksisterende kapacitet nåede et kritisk niveau i 2006 med hensyn til passagerterminalen, forpladsen, start- og landingsbanen, tilkørselsvej og parkering, som bragte muligheden for at åbne nye ruter og øge antallet af passagerer på de eksisterende ruter i fare. Arbejdet med at udvide passagerterminalen blev indledt i 2003, og udvidelse af forpladsen blev indledt i 2004. Udviklingsplanen bekræftede behovet for at fortsætte udvidelsen og udviklingen af infrastrukturen for at imødekomme den forventede stigning i trafikken.

3. DE OMSTRIDTE FORANSTALTNINGER

3.1. Foranstaltning 1 — Årlig finansiering til lufthavnsforvalteren

(38) Lufthavnsforvalteren modtog årlige tilskud fra staten (»foranstaltning 1«). Ifølge Rumænien vedrørte den finansiering, der blev ydet til lufthavnsforvalteren i perioden 2007-2009, investeringer af følgende typer og beløb (tabel 3).

Tabel 3: Offentlig finansiering til lufthavnsforvalteren 2007-2009

År	**Nr.**	**Beløb (tusind RON)**	**Investeringsprojekt**	**Ejer af infrastrukturen**
2007	1	500	Udvikling af tilkørselsvejen og parkeringsområdet	Lufthavnen
	2	1 758	Udvikling af terminal til passagerer fra ikke-Schengenlande (oprindeligt indenrigsterminalen)	Lufthavnen
	3	6 846	Forbedring af start- og landingsbanen og udvidelse af forpladsen til luftfartøjer	Staten
		9 104	**Subtotal**	

([10]) Analyserapport af 7.2.2011 om Fondul Proprietatea, IEBA Trust Financial & Investment Services.

2008	4	10 236,65	Forbedring af start- og landingsbanen og udvidelse af forpladsen til luftfartøjer	Staten
	5	242	Udvikling af terminal til passagerer fra ikke-Schengenlande (oprindeligt indenrigsterminalen)	Lufthavnen
	6	97,24	Metaldetektorer til sikkerhedsporte	Lufthavnen
	7	4 598,4	System til detektion af eksplosivstoffer	Lufthavnen
	8	703,99	Bærbart udstyr til detektion af eksplosivstoffer	Lufthavnen
	9	1 344,00	Belysning	Lufthavnen
	10	1 773,61	Røntgensystem	Lufthavnen
	11	511,81	Selvkørende EMS-chassis	Lufthavnen
		19 507,7	**Subtotal**	
2009	12	2 387,99	Forbedring af start- og landingsbanen og udvidelse af forpladsen til luftfartøjer	Staten
	13	6 379,96	Forbedring af terminal til passagerer fra ikke-Schengenlande (oprindeligt indenrigsterminalen)	Lufthavnen
		8 767,95	**Subtotal**	
2007-20-09		**37 379,65**	**I alt**	

(39) Ifølge Rumænien havde finansieringen af investeringerne følgende retsgrundlag:

1) Sikkerhedsudstyr: regeringsbeslutning 1461/2007 vedrørende finansiering af programmer til indkøb af lufthavnssikkerhedsudstyr, som omfattede indkøb af sikkerhedsudstyr i Timişoara International Airport i 2008. Finansieringen blev bevilget i det budgetforslag for 2008, der blev godkendt ved regeringsbeslutning 666/2008 af 24. juni 2008.

2) De øvrige investeringer: regeringsbeslutning 615/2002 om godkendelse af det strategiske program for udvikling af lufthavnsinfrastrukturen i Timişoara International Airport for perioden 2002-2015. Den blev ændret ved regeringsbeslutning 1212/2007 om godkendelse af det strategiske program for perioden 2007-2015. Listen over investeringer var specifikt anført i det strategiske program. De beløb, der blev bevilget til disse investeringer, var anført i retsakterne om godkendelse af budgetterne for 2007, 2008 og 2009 ([11]).

3.2. **Foranstaltning 2 — AIP 2007, 2008 og 2010**

3.2.1. *AIP 2007 og AIP 2008*

(40) Ifølge oplysningerne fra Rumænien har hver lufthavnsforvalter beføjelse til at fastsætte sine lufthavnsafgifter inden for de gældende nationale bestemmelser. De afgifter, der fastsættes af lufthavnsforvalteren, skal i henhold til de internationale luftfartsbestemmelser offentliggøres i AIP (Aeronautical Information Publication). I overensstemmelse hermed er afgiftspolitikken for anvendelse af Timişoara International Airport kun fastsat for denne lufthavn og gælder ikke for andre lufthavne inden for det regionale eller nationale område. AIP'erne foreslås af lufthavnsforvalterens ledelse og godkendes af bestyrelsen i overensstemmelse med de beføjelser, de udtrykkeligt er tildelt i selskabets vedtægter.

(41) De gældende afgifter blev offentliggjort i AIP den 7. juni 2007 under referencen GEN 4.1-17 (»AIP 2007«):

([11]) Bekendtgørelse 289 fra transportministeriet, finansministeriet og arbejdsministeriet af 21.2.2007 vedrørende budgettet for 2007, regeringsbeslutning 666 af 24.6.2008 vedrørende budgettet for 2008 og regeringsbeslutning 721 af 17.6.2009 vedrørende budgettet for 2009.

Tabel 4: AIP 2007-lufthavnsafgifter (i EUR)

Afgift	Minimumsafgift	Enhedssats
Landing	50	7/ton
Belysning	50	2,10/ton
Parkering	15	0,15/ton/time
Passagertjeneste		
— ***internationale flyvninger***		8/passager
— ***indenrigsflyvninger***		3/passager
— ***sikkerhed***		7/passager
— ***transit eller transfer***		5/passager

(42) AIP 2007 indeholder bestemmelser om nedsættelser af landingsafgifterne baseret på antallet af landinger som sammenfattet i følgende tabel:

Tabel 5: AIP 2007-nedsættelser af lufthavnsafgifterne

Internationale flyvninger	
Antal landinger/år	**Rabat (%)**
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) Der ydes desuden en rabat på 50 % på landingsafgifterne i en periode på seks måneder til nye luftfartsoperatører, som udfører mindst to flyvninger om ugen, og til nye destinationer, som endnu ikke er forbundet med Timişoara International Airport.

(44) Lufthavnsafgifterne for 2008 blev offentliggjort i AIP den 23. oktober 2008 under referencen GEN 4.1-17 (»AIP 2008«):

Tabel 6: Gældende lufthavnsafgifter (AIP 2008) i EUR

Afgift	Minimumsafgift	Enhedssats
Landing	50	7/ton
Belysning	50	2,10/ton
Parkering	15	0,15/ton/time
Passagertjeneste		
— ***internationale flyvninger***		8/passager
— ***indenrigsflyvninger***		5/passager
— ***sikkerhed***		10/passager
— ***transit eller transfer***		1,50/passager
— ***bevægelseshæmmede personer***		0,20/passager

(45) AIP 2008 hævede passagersikkerhedsafgifterne fra 7 EUR i 2007 til 10 EUR pr. passager. Passagergebyret for transit- eller transferpassagerer blev sænket fra 5 EUR pr. passager til 1,50 EUR. Lufthavnsforvalteren har desuden indført en afgift på 0,20 EUR for bevægelseshæmmede personer.

(46) AIP 2008 indeholder bestemmelser om nedsættelser af landingsafgifterne baseret på antallet af landinger i de foregående år:

Tabel 7: Nedsættelser af lufthavnsafgifter (AIP 2008)

Internationale flyvninger	
Antal landinger/år	**Rabat (%)**
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) I AIP 2008 fastsættes der også en rabat på 50 % på landingsafgifterne i en periode på 12 måneder til nye luftfartsoperatører i Timişoara International Airport, som udfører mindst tre flyvninger om ugen med fly, der har mindst 70 sæder. For hver ny destination, der åbnes, nedsættes landingsafgifterne med 50 % i en periode på seks måneder.

(48) Ud over de tidligere nævnte rabatter og nedsættelser tilbagebetaler lufthavnsforvalteren også en del af de modtagne betalinger fra afgangsafgiften (tabel 8).

Tabel 8: Tilbagebetaling af indtægter fra afgangsafgift ifølge AIP 2008

Antal passagerer/år med luftfartsoperatøren	**Tilbagebetaling**
150 001-300 000	10 %
300 001-500 000	20 %
> 500 001	30 %

3.2.2. *AIP 2010*

(49) Den 26. august 2010 blev der offentliggjort en ændring af lufthavnsafgifterne i charges at Timişoara International Airport (»AIP 2010«). Lufthavnsforvalteren indførte en ny kategori af rabatter til luftfartøjer, hvis højeste tilladte startvægt (»maksimal startvægt«) er på over 70 ton:

Tabel 9: AIP 2010-rabatter til luftfartøjer, hvis maksimale startvægt er på over 70 ton

Antal passagerer/måned med luftfartsoperatøren	**Rabat (%)**
0-10 000	0
10 001-18 000	72
18 001-36 000	82
> 36 000	85

3.3. **Foranstaltning 3 — Aftalerne fra 2008 mellem lufthavnsforvalteren og Wizz Air**

(50) I midten af 2008 undertegnede lufthavnsforvalteren og Wizz Air en række aftaler om principperne for deres samarbejde samt vilkårene og betingelserne for luftfartsselskabets brug af lufthavnsinfrastrukturen. De underskrevne aftaler omfattede i) et aftalememorandum, ii) en marketingaftale, ii) en driftsaftale og iv) en aftalen om groundhandling (under ét »aftalerne fra 2008«). På grundlag af aftalerne fra 2008 indledte Wizz Air sine flyvninger fra Timişoara International Airport ved udgangen af 2008. I 2009 øgede selskabet gradvist det antal internationale destinationer, som det betjente med fly af A320-typen (280 sæder).

3.3.1. *Aftalememorandum af 25. juni 2008*

(51) Aftalememorandummet blev undertegnet den 25. juni 2008 af lufthavnsforvalteren og Wizz Air. Det blev undertegnet for en indledende periode på tre år plus et år, hvor parterne kunne ophæve aftalen på grund af kontraktbrud. I aftalememorandummet fastsættes principperne for deres samarbejde samt vilkårene og betingelserne for Wizz Airs brug af lufthavnsinfrastrukturen og -tjenesterne.

(52) Lufthavnsforvalteren indvilligede i at udvide passagerterminalen, så den kunne håndtere op til tre millioner passagerer om året senest inden den 1. januar 2011. Lufthavnsforvalteren indvilligede også i at opgradere kategorien for start- og landingsbanen til kategori III i begge retninger inden udgangen af 2009 og at stille slots til rådighed efter Wizz Airs anmodning.

(53) Wizz Air indvilligede i at udføre marketingaktiviteter for lufthavnsforvalteren. Der blev navnlig indgået aftale om at markedsføre Wizz Airs destinationer fra eller til lufthavnen med henblik på at øge antallet af afrejsende og ankommende passagerer i lufthavnen. Lufthavnsforvalteren indvilligede til gengæld i at betale marketinggebyrer, afhængigt af antallet af landinger og de opnåede passagertal.

3.3.2. *Marketingaftalen af 30. juli 2008*

(54) Marketingaftalen (»marketingaftalen«) blev undertegnet af parterne den 30. juli 2008 og indgået for en indledende periode på tre år med start den 11. december 2008. Marketingaftalen kunne forlænges efter en indledende periode på tre år med et år.

(55) I marketingaftalen fastsættes vilkårene og betingelserne for de marketingaktiviteter, der udføres af Wizz Air med det formål at øge antallet af afrejsende og ankommende passagerer i lufthavnen.

(56) I marketingaftalen beskrives følgende marketingaktiviteter, som skal udføres af Wizz Air:

— markedsføring af Timişoara International Airport og Wizz Airs flyvninger til og/eller fra Timişoara International Airport i selskabets online- og flymagasin

— annoncering af Timişoara International Airport på Wizz Airs websted

— udarbejdelse af en marketingstrategi for Timişoara International Airport og Wizz Air

— reklamekampagner for luftfartstjenester i Timişoara International Airport og

— andre aktiviteter til fremme af væksten i passagertallet i Timişoara International Airport.

(57) Marketingaktiviteterne blev gennemført på rumænsk og i udenlandske medier.

(58) Til gengæld for Wizz Airs marketingaktiviteter skulle lufthavnsforvalteren betale Wizz Air et marketinggebyr afhængigt af det opnåede antal afrejsende passagerer.

(59) Ifølge marketingaftalen skulle marketinggebyret ændres i samme omfang som lufthavnsafgifterne, hvis de afgifter, der var omfattet af driftsaftalen eller aftalen om groundhandling, steg.

(60) Lufthavnsforvalteren har desuden følgende forpligtelser over for Wizz Air:

— tillade Wizz Air at anvende Timişoara International Airports infrastruktur til kommercielle aktiviteter og marketingaktiviteter

— støtte Wizz Airs kontakt med lokale offentlige enheder og virksomheder

— markedsføre Wizz Air med luftfartsforvalterens erfaringer, viden og kontakter over for lokale marketingydelser og medier

— inddrage Wizz Air i sine reklame- og marketingaktiviteter

— sikre Wizz Air reklameplads i Timişoara International Airport og

— støtte Wizz Air med PR-aktiviteter.

(61) Ifølge marketingaftalen skulle Wizz Air udstede en faktura på marketinggebyret efter modtagelsen af en *»pro forma-faktura«* fra lufthavnsforvalteren på afgifterne i driftsaftalen og groundhandlingaftalen.

(62) Ifølge marketingaftalen skulle Wizz Air mindst én gang om året fremsende en rapport om de gennemførte marketingaktiviteter (dvs. med beskrivelse af marketingaktiviteter, målgrupper, annoncering, hyppighed, valg af medier og udgifter til marketingaktiviteter) til lufthavnsforvalteren.

3.3.3. *Ophævelse af marketingaftalen og lufthavnsforvalterens betaling af marketinggebyrer*

(63) Den 11. februar 2010 besluttede lufthavnsforvalteren at ophæve marketingaftalen.

(64) I overensstemmelse med reglerne om offentlige indkøb konkluderede den rumænske nationale myndighed for regulering og overvågning af offentlige indkøb, at tildelingen af marketingaftalen, uden forudgående udbudsprocedurer som fastlagt i den nationale lovgivning, udgjorde en overtrædelse af disse regler, som kunne resultere i en bøde på 70 000-100 000 RON.

(65) Lufthavnsforvalteren havde modtaget fakturaer fra Wizz Air på i alt 2 560 992,90 EUR for marketingydelser i perioden oktober 2008-januar 2010. De rumænske myndigheder hævder, at lufthavnsforvalteren ikke betalte dette beløb, og at betalingsforpligtelsen ifølge marketingaftalen ville blive afregnet i overensstemmelse med erhvervsretten.

(66) Wizz Airs fakturaer til lufthavnsforvalteren viser, at marketinggebyrerne var blevet faktureret med et par måneders forsinkelse.

3.3.4. *Driftsaftalen af 1. august 2008*

(67) Driftsaftalen blev indgået den 1. august 2008 for perioden fra den 11. december 2008 til den 10. december 2009 med automatisk forlængelse på yderligere 12 måneder på hver årsdag for dens ikrafttræden (»driftsaftalen«) ([12]). I driftsaftalen blev kravene til de tjenester, som lufthavnsforvalteren skulle levere til Wizz Air (passagertjenester, sikkerhedstjenester og transit-/tjenester) fastsat sammen med de gældende lufthavnsafgifter, som Wizz Air skulle betale, samt rabatter og fritagelser for afgifterne.

(68) Afgifterne var i det væsentlige ([13]) de samme som i AIP 2008. Luftfartsselskabet fik desuden ret til en rabat på 50 % i seks måneder for en forøgelse af antallet af afgange.

(69) Betalingerne for tjenesterne forfaldt 30 dage efter modtagelse af fakturaen *»uden fradrag på grund af eventuelle modkrav eller på anden måde«*. Morarenter blev fastsat til 6,5 % p.a. Sanktioner skulle fremgå af en faktura.

([12]) Denne driftsaftale er den driftsaftale, der er nævnt i marketingaftalen.

([13]) Med undtagelse af afgiften for indenrigsflyvninger, da Wizz Air ikke foretog indenrigsflyvninger.

(70) Overtrædelse af kontrakthemmelighed ville blive pålagt en bod på 10 000 EUR.

(71) Den 25. juni 2010 blev driftsaftalen ændret med en ny rabatordning, som dækkede perioden indtil den 6. februar 2011. Denne nye rabatordning svarer til den ordning, der er fastsat i AIP 2010.

3.3.5. *Aftalen om groundhandling af 1. august 2008*

(72) Aftalen om grundhandling (»GHA«) var vedhæftet som bilag til standardaftalen om groundhandling fra april 2004 og var gældende fra den 11. december 2008 til den 10. december 2009 med automatisk forlængelse på yderligere 12 måneder på hver årsdag for dens ikrafttræden ([14]).

(73) I GHA blev groundhandlingafgifterne for et Airbus A320-passagerfly fastsat til 150 EUR for en enkelt groundhandling bestående af en ankomst og en efterfølgende afgang. Tjenester »efter anmodning« var ikke medtaget og skulle faktureres særskilt.

(74) Fakturaerne for groundhandlingydelserne skulle udstedes senest den 5. i den efterfølgende måned. Betaling skulle ske senest 30 dage efter fakturamodtagelse. Morarenter blev fastsat til 6,5 % p.a.

(75) Den 1. februar 2010 blev GHA forlænget med en periode på et år fra den 6. februar 2010. Den bestemmelse i marketingaftalen, hvorefter GHA og driftsaftalen omgående kunne ophæves uden kompensation, hvis marketingaftalen udløb eller blev ophævet, blev erklæret ugyldig.

(76) Den 25. juni 2010 blev GHA ændret med en ny rabatordning, som fandt anvendelse på groundhandlingafgifter og tjenester efter anmodning, der dækkede perioden indtil den 6. februar 2011. Den nye rabatordning blev indført ved en beslutning truffet af lufthavnsforvalterens bestyrelse den 15. juni 2010. Denne nye rabatordning svarer til den ordning, der er fastsat i AIP 2010.

3.4. **Foranstaltning 4 — Henstand til Wizz Air for fakturerede lufthavnsafgifter for perioden oktober 2009-februar 2010**

(77) Den 28. april 2010 fremsendte lufthavnsforvalteren et betalingskrav til Wizz Air på 2 825 360 EUR for fakturaer vedrørende afgifterne omfattet af driftsaftalen og GHA fra oktober 2009 til februar 2010.

(78) På tidspunktet for åbningsafgørelsen havde Wizz Air kun betalt 264 367,10 EUR i første halvår 2010, og lufthavnsforvalteren havde øjensynligt ikke truffet yderligere foranstaltninger for at inddrive de skyldige beløb.

4. **BEGRUNDELSE FOR AT INDLEDE UNDERSØGELSESPROCEDUREN**

(79) I åbningsafgørelsen konkluderede Kommissionen, at basissatsen for lufthavnsafgifterne i AIP 2007, AIP 2008 og AIP 2010 ikke udgjorde statsstøtte.

(80) I åbningsafgørelsen blev der imidlertid rejst tvivl om, hvorvidt følgende foranstaltninger blev ydet på markedsvilkår og derfor ikke indebar statsstøtte. Og hvis dette ikke var tilfældet, om sådan statsstøtte da kunne anses for forenelig med det indre marked:

— årlig driftsstøtte til lufthavnsforvalteren i 2007, 2008 og 2009

— prisafslag og rabatter ifølge AIP 2007, AIP 2008 og AIP 2010

— aftalerne fra 2008 mellem lufthavnsforvalteren og Wizz Air

— henstand til Wizz Air for fakturerede lufthavnsafgifter for perioden oktober 2009-februar 2010.

([14]) Denne GHA er den aftale om groundhandling, der er nævnt i marketingaftalen.

4.1. **Foranstaltning 1 — Årlig driftsfinansiering til lufthavnsforvalteren 2007-2009**

(81) Kommissionen fandt foreløbigt, at den årlige støtte til lufthavnsforvalteren ikke er i overensstemmelse med det markedsøkonomiske princip, fordi der ikke var blevet fremlagt en forretningsplan eller rentabilitetsprognoser, fordi minoritetsaktionæren (Fondul Proprietatea) øjensynligt ikke havde bidraget til finansieringen på de samme betingelser, og fordi det ikke var klart, om lufthavnsforvalteren konsekvent har betalt det tilsvarende udbytte til aktionærerne.

4.2. **Foranstaltning 2 — Prisafslag og rabatter ifølge AIP 2007, AIP 2008 og AIP 2010**

(82) Kommissionen fandt foreløbigt, at prisafslagene og rabatterne i AIP 2007 udgjorde statsstøtte, og den kunne ikke udelukke, at AIP 2008 og AIP 2010 indebar statsstøtte. Kommissionen kunne ikke udelukke, at nogle brugere af Timişoara International Airport havde opnået en selektiv fordel gennem sådanne prisafslag og rabatter. Med hensyn til den nye rabat til luftfartøjer med en maksimal startvægt på over 70 ton, som er fastsat i AIP 2010, fandt Kommissionen, at den udgjorde statsstøtte, da den ikke umiddelbart kunne dække lufthavnsforvalterens omkostninger. Forskellen i afgifter for nationale passagerer og internationale passagerer samt for transitpassagerer fik Kommissionen til at sætte spørgsmålstegn ved ordningernes ikkediskriminerende karakter.

4.3. **Foranstaltning 3 — Aftalerne fra 2008 mellem lufthavnsforvalteren og Wizz Air**

(83) Kommissionen fandt foreløbigt, at aftalerne fra 2008 med Wizz Air ikke blev indgået på normale markedsvilkår, og at Wizz Air derfor har opnået en selektiv økonomisk fordel. Kommissionen fandt foreløbigt, at aftalerne fra 2008 udgjorde statsstøtte.

4.4. **Foranstaltning 4 — Henstand til Wizz Air for fakturerede lufthavnsafgifter for perioden oktober 2009-februar 2010**

(84) Kommissionen fandt foreløbigt, at den ikke kan udelukke, at henstanden for lufthavnsafgifter indebærer statsstøtte, da der ikke var blevet truffet nogen fuldbyrdelsesforanstaltninger.

5. **BEMÆRKNINGER FRA RUMÆNIEN**

5.1. **Foranstaltning 1 — Årlig finansiering til lufthavnsforvalteren 2007-2009**

(85) Rumænien forklarede, at den påståede driftsstøtte til lufthavnsforvalteren faktisk vedrører investeringsomkostninger og ikke udgør statsstøtte. Investeringsprojekterne er anført i tabel 3 i denne afgørelse.

(86) Med hensyn til finansieringen af *forbedringen af start- og landingsbanen og udvidelsen af forpladsen* i 2007, 2008 og 2009 hævdede Rumænien, at denne finansiering blev gennemført i overensstemmelse med det markedsøkonomiske princip. Ifølge Rumænien er det markedsøkonomiske princip overholdt, hvis der investeres i aktiver, som ejes af staten, og som genererer indtægter fra udbytte og koncessionsafgifter. I dette tilfælde beregnede Rumænien en koncessionsafgift på 2 % af bruttoindtægterne gennem koncessionen. Rumænien anførte, at udviklingsplanen og Timişoara International Airports kapacitetsvurdering, som blev udarbejdet i 2006 (»kapacitetsvurderingen«), viste, at investeringerne var økonomisk bæredygtige. Ifølge Rumænien kunne man have forventet økonomisk bæredygtighed, da øgede passagertal og effektivitetsgevinster ville øge indtægterne fra driften af lufthavnsinfrastrukturen. Ifølge Rumænien var investeringerne også nødvendige for at opfylde luftfartssikkerhedskravene (navnlig for at undgå uautoriseret adgang til fly) og for at kunne imødegå de operationelle behov som følge af trafikvæksten. Rumænien anførte endvidere, at infrastrukturen ud over kommercielle aktiviteter også blev anvendt til militære aktiviteter, officielle missioner, eftersøgnings- og redningsaktioner, flyvninger i forbindelse med humanitær bistand og nødhjælp, flyvninger foretaget af FN, Røde Kors og Røde Halvmåne osv. Rumænien oplyste, at aktiviteter af national interesse (militær og forsvar, humanitære missioner, redningsaktioner osv.) falder ind under det offentlige myndighedsområde. Rumænien oplyste, at lufthavnsforvalteren i henhold til rumænsk lovgivning havde pligt til at sikre, at lufthavnsinfrastrukturen frit kunne anvendes til sådanne ikke-erhvervsmæssige aktiviteter.

(87) Med hensyn til finansieringen af *sikkerhedsudstyr* i 2008 hævdede Rumænien, at den vedrører aktiviteter, som falder ind under det offentlige myndighedsområde. Rumænien anførte, at disse investeringer var påkrævet i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2320/2002, Kommissionens forordning (EF) nr. 622/2003 og national ret. Rumænien gjorde endvidere gældende, at sikkerhedsudstyret hjalp lufthavnsforvalteren med at opfylde kravene til grænsesikkerhed i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 562/2006.

(88) Med hensyn til finansieringen af *udvidelsen og forbedringen af terminalen til passagerer fra ikke-Schengenlande* i 2007, 2008, 2009 og 2010 hævdede Rumænien, at denne finansiering enten blev gennemført i overensstemmelse med det markedsøkonomiske princip eller vedrørte aktiviteter, der faldt ind under det offentlige myndighedsområde. Disse investeringer var ifølge Rumænien baseret på økonomiske overvejelser om at forberede lufthavnen til at modtage flere passagerer. Rumænien anførte, at staten var ledet af langsigtede rentabilitetsudsigter. Rumænien forklarede videre, at investeringerne var nødvendige for at opfylde Rumæniens forpligtelser med henblik på tiltrædelse af Schengenområdet. Rumænien anførte, at investeringerne var nødvendige for at overholde Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2320/2002 og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 562/2006.

(89) Med hensyn til finansieringen af *udviklingen af tilkørselsvejen og parkeringsområdet* i 2007 hævdede Rumænien, at denne finansiering blev gennemført i overensstemmelse med det markedsøkonomiske princip. Rumænien anførte, at der blev udført en gennemførlighedsundersøgelse af denne investering i 2005, og at den omfattede en forretningsplan og en rentabilitetsvurdering af investeringen. Ifølge Rumænien konkluderede rentabilitetsvurderingen, at der var mulighed for betydelige indtægter.

(90) Med hensyn til finansieringen af *belysningsudstyr* i 2008 hævdede Rumænien, at denne finansiering blev gennemført i overensstemmelse med det markedsøkonomiske princip. Ifølge Rumænien var investeringen i belysningsudstyr nødvendig for at sikre en optimal udnyttelse af lufthavnsinfrastrukturen og af hensyn til både passagerers og luftfartøjers sikkerhed. Rumænien hævdede, at investeringen også efterfølgende viste sig at være rentabel.

5.2. **Foranstaltning 2 — Prisafslag og rabatter ifølge AIP 2007, AIP 2008 og AIP 2010**

5.2.1. *AIP 2007 og AIP 2008*

(91) Rumænien anførte, at lufthavnsforvalteren har været rentabel siden 2007, og at fortjenesten er steget konstant siden 2007. I denne sammenhæng dækkede de takster, som lufthavnsforvalteren anvendte, omkostningerne ved de ydede tjenester.

(92) Rumænien hævdede, at beslutningerne om anvendelse af lufthavnsafgifter var baseret på økonomiske og finansielle baggrundsnotater, der var udarbejdet af en specialiseret afdeling i lufthavnsforvalteren.

(93) Ifølge Rumænien blev lufthavnsafgifterne offentliggjort i AIP og fandt anvendelse på alle brugere uden forskelsbehandling.

(94) Rumænien præciserede, at AIP 2007 og AIP 2008 var blevet godkendt af lufthavnsforvalterens bestyrelse ca. to måneder inden hver AIP's ikrafttræden.

(95) Ifølge Rumænien førte Carpatairs forretningsmodel, dvs. hub and spoke-modellen, til en situation, hvor lufthavnens kapacitet næsten var helt opbrugt på de tidspunkter, hvor antallet af ankommende Carpatair-passagerer toppede. På den anden side blev kapaciteten ikke udnyttet uden for disse spidsbelastningsperioder. Meromkostningerne ved den forøgelse af passageroutputtet i Timişoara International Airport, i det mindste uden for spidsbelastningsperioderne, der fulgte af Carpatairs forretningsmodel, var derfor meget lave, fordi de fleste omkostninger var faste. Følgelig blev selv lave luftfartsafgifter vurderet at være gradvist mere rentable. Dette fremgår af den stigning på 39 % i driftsindtægterne, som lufthavnsforvalteren konstaterede i perioden 2008-2010, som blev opnået med en stigning i driftsomkostningerne på kun 22 %.

(96) Ifølge Rumænien afspejlede prisnedslagene og rabatterne i AIP 2007 og AIP 2008 stordriftsfordele for lufthavnsforvalteren som følge af de høje faste omkostninger, der er forbundet med lufthavnsdrift. Det betyder, at der er et stærkt incitament til en gradvis forøgelse af volumen. Prisnedslagene og rabatterne har til formål at tilskynde til og øge de økonomiske aktiviteter, der udnytter lufthavnens infrastruktur mest effektivt.

5.2.2. *AIP 2010*

(97) Ifølge Rumænien handlede lufthavnsforvalteren på eget initiativ ved fastsættelsen af de afgifter og nedsættelser, der blev offentliggjort i AIP 2010. Rumænien anførte, at afgifterne og nedsættelserne ikke kan tilregnes staten.

(98) Rumænien gjorde gældende, at AIP 2010 blev vedtaget i overensstemmelse med det markedsøkonomiske princip. Ifølge Rumænien bør indtægterne fra andre aktiviteter end luftfart, outsourcing af nettet og en forøgelse af selskabets værdi tages i betragtning, når overensstemmelsen med det markedsøkonomiske princip analyseres. Omkring 14 % af lufthavnsforvalterens indtægter var ikke-luftfartsrelaterede indtægter. Lavprisluftfartsselskabers passagerer køber ifølge Rumænien oftere aviser, mad, drikkevarer og lignende i en lufthavns butikker end andre passagerer, da lavprisluftfartsselskaber sædvanligvis ikke leverer disse varer om bord.

(99) AIP 2010 gav efter Rumæniens opfattelse luftfartsselskaberne et incitament til at tiltrække flere passagerer. Rumænien anførte, at trafikken i lufthavnen havde udviklet sig positivt under hele anvendelsen af AIP 2010 (se tabel 10).

Tabel 10: Timişoara International Airport — Indtægter og passagerer

	Antal passagerer i alt	**Indtægter i alt RON (EUR)**
2008	831 404	22 033 887 (5 983 079)
2009	944 167	34 977 836 (8 254 746)
2010	1 137 218	37 565 399 (8 923 110)

(100) Rumænien forklarede, at de lufthavnsafgifter, der fandt anvendelse på Carpatair, blev sænket med 70 % for landinger og med 50 % for belysning. Der blev kun opkrævet 1,5 EUR pr. transferpassager. Ifølge AIP 2010 svarede den maksimale nedsættelse af lufthavnsafgifterne for Wizz Air til 67-72 %. Prisnedsættelser på 72-85 % blev aldrig anvendt på Wizz Air, fordi selskabet aldrig nåede op på de forskellige tærskler. Ifølge Rumænien havde andre luftfartsselskaber også ret til afgiftsreduktionerne afhængigt af det antal passagerer eller flyvninger, de nåede op på.

(101) Rumænien anførte, at nedsættelsen af lufthavnsafgifterne i AIP 2010 afspejler lufthavnsforvalterens offeromkostninger i forbindelse med leveringen af tjenester til selskaber, der anvender små fly og har længere rotationstider, sammenlignet med leveringen af tjenester til større fly, som medbringer flere passagerer pr. landing. AIP 2010 havde til formål at tiltrække luftfartsselskaber med kortere rotationstider, så der kunne opnås et højere antal rotationer pr. time, og så lufthavnsforvalteren dermed kunne forbedre sin driftskapacitet med hensyn til antal landinger pr. time.

(102) Rumænien anførte, at rabatterne til Wizz Air også afspejler det lavere antal tjenester, der blev ydet til dette selskab. Wizz Air tilbød kun direkte flyvninger og krævede ikke transferfaciliteter og -tjenester. For transitflyvninger skal lufthavnsforvalteren fordoble sikkerhedsfaciliteterne. Ifølge Rumænien foretager 60 % af Wizz Airs passagerer check-in online, hvilket medfører en betydelig reduktion af det antal medarbejdere, der kræves ved check-in. Wizz Airs passagerer medbringer mindre bagage, og det reducerer både det personale og de faciliteter, der er nødvendige for at håndtere denne bagage. Ifølge Rumænien sørgede Wizz Airs egne medarbejdere for rutinerengøring af luftfartøjerne i løbet af rotationstiden.

5.3. **Foranstaltning 3 — Aftalerne fra 2008 mellem lufthavnsforvalteren og Wizz Air**

(103) Rumænien anførte, at ingen af investeringerne i forbedring af rullebanen eller udvidelse af forpladsen blev foretaget specifikt på grund af Wizz Airs tilstedeværelse. De investeringer, som staten foretog som hovedaktionær, blev ifølge Rumænien igangsat, inden Wizz Air meddelte, at det havde til hensigt at benytte Timişoara International Airport. Rumænien anførte, at de investeringer og reparationer, som blev foretaget med lufthavnsforvalterens egne midler, ligeledes ikke skyldtes tilstedeværelsen af Wizz Air eller noget andet luftfartsselskab i Timişoara International Airport, men i stedet for at tilvejebringe det sikkerhedsniveau, der er nødvendigt for en god afvikling af lufthavnsaktiviteten. Reparationer blev foretaget på grund af normal slid og ikke for eller på grund af et luftfartsselskab.

(104) Som anført i indledningen til aftalememorandummet var det ifølge Rumænien en aftale, som i princippet ikke pålagde parterne nogen retlige forpligtelser. Rumænien anførte, at aftalen ikke omhandlede sanktioner for potentielle overtrædelser, bortset fra overtrædelse af fortrolighedsklausulen. Ud over at der ikke var nogen forpligtelse vedrørende leveringen af de tjenester, der er anført i aftalememorandummet, udførte lufthavnsforvalteren ingen infrastrukturarbejder i den pågældende periode ud over infrastrukturarbejder, som ikke vedrørte Wizz Airs drift.

(105) Ifølge Rumænien udtrykker aftalememorandummet parternes hensigt om at indlede forhandlinger i god tro om et potentielt samarbejde, som skulle indgås på grundlag af bindende aftaler. Rumænien anførte, at sådanne bindende aftaler blev indgået og i praksis erstattede aftalememorandummet: driftsaftalen, GHA og marketingaftalen.

(106) Ifølge Rumænien handlede lufthavnsforvalteren i overensstemmelse med det markedsøkonomiske princip, da aftalerne fra 2008 blev indgået med Wizz Air. For at underbygge dette argument fremsendte Rumænien til Kommissionen en forudgående forretningsplan, som var blevet rekonstrueret efterfølgende, som viste, at aftalerne fra 2008 med Wizz Air forventedes at generere højere passagertal og øget fortjeneste.

5.4. **Foranstaltning 4 — Henstand til Wizz Air for fakturerede lufthavnsafgifter for perioden oktober 2009-februar 2010**

(107) Rumænien anførte, at lufthavnsforvalteren handlede på egen hånd for så vidt angår betalingen af de lufthavnsafgifter, som Wizz Air skyldte lufthavnsforvalteren. Ifølge Rumænien kan beslutningen i denne henseende derfor ikke tilregnes den rumænske stat.

(108) Rumænien hævdede, at lufthavnsforvalterens beslutning vedrørende betalingen af de lufthavnsafgifter, som Wizz Air skyldte lufthavnsforvalteren, var i overensstemmelse med det markedsøkonomiske princip.

(109) Ifølge Rumænien blev de beløb, der skulle refunderes til og opkræves af Wizz Air udlignet den 1. marts 2014 i forligsaftale nr. 20310 ([15]) mellem lufthavnsforvalteren og Wizz Air (»forligsaftalen«).

(110) Rumænien anførte, at lufthavnsforvalterens udestående til Wizz Air pr. 20. november 2014 beløb sig til 0 EUR, og at Wizz Airs udestående til lufthavnsforvalteren beløb sig til 122 861,67 EUR for driften fra 1. oktober 2014 til 31. oktober 2014 og 1 256,12 EUR for leje af administrationslokaler i Timişoara International Airport. Ifølge Rumænien var disse beløb forfaldne til betaling den 30. november 2014.

([15]) Forligsaftalen var baseret på følgende forløb. Lufthavnsforvalteren anlagde en voldgiftssag mod Wizz Air ved voldgiftsretten under handels- og industrikammeret i Cluj (»voldgiftsretten i Cluj«) under nr. 24/2011. Voldgiftsretten i Cluj afsagde voldgiftskendelse nr. 3 af 16.5.2012 (»voldgiftskendelsen«). Ved afgørelse af 11.6.2012 blev visse fejl berigtiget af voldgiftsretten i Cluj. Voldgiftskendelsen pålagde Wizz Air at betale visse fakturaer udstedt af lufthavnsforvalteren og den resterende saldo på grundlag af driftsaftalen og aftalen om groundhandling. Lufthavnsforvalteren anmodede også Wizz Air om at betale morarenter. Wizz Air indgav et krav mod lufthavnsforvalteren om betaling af fakturaer udstedt af Wizz Air på grundlag af marketingaftalen. Den særlige tribunal i Cluj afsagde kendelse nr. 3597 af 3.10.2012, hvori den delvist gav Wizz Air medhold i kravet mod lufthavnsforvalteren.

6. **BEMÆRKNING FRA TREDJEPARTER**

6.1. **Carpatair**

6.1.1. *Foranstaltning 3 — Aftalerne fra 2008 mellem lufthavnsforvalteren og Wizz Air*

(111) Ifølge Carpatair udgør de forskellige ordninger til fordel for Wizz Airs aktiviteter i Timişoara International Airport statsstøtte. Carpatair anslår, at den påståede støtte til Wizz Air i perioden fra oktober 2008 til december 2010 udgør 5,5 mio. EUR. Den blev angiveligt ydet gennem marketingaftalen med et beløb på 2,6 mio. EUR og rabatter baseret på AIP og driftsaftalen svarende til et beløb på 2,9 mio. EUR. Carpatair hævdede videre, at foranstaltningen fortsat blev ydet til Wizz Air af lufthavnsforvalteren i 2011, og at den beløb sig til 8,3 mio. EUR ved udgangen af 2011.

(112) Carpatair indgav bemærkninger om det markedsøkonomiske princip. Ifølge Carpatair ville en markedsøkonomisk investor have baseret sine beslutninger på lufthavnens særlige forhold. Som følge af dens beliggenhed og Carpatairs indsats, havde dette selskab løbende etableret et hub and spoke-system siden 2000, således at Carpatair tegnede sig for 38 % af lufthavnsforvalterens indtægter i 2008, hvor Wizz Air kom til. Dette skyldes navnlig, at Carpatair kunne tiltrække en stabil trafik af forretningsrejsende fra Rumænien, Italien, Moldova, Ukraine og Tyskland.

(113) Carpatair hævdede videre, at trafikken i Timişoara International Airport var på 836 574 passagerer i 2007 og 890 704 passagerer i 2008. Dette ville normalt have været det grundlag og den reference for indtægter, som en privat investor ville have lagt til grund for opbygningen af marginalindtægter. Lufthavnsforvalterens primære mål burde ikke have været at kannibalisere de eksisterende forretninger og indtægter. Ifølge Carpatair tog lufthavnsforvalteren ikke dette i betragtning, og Timişoara International Airport havde derfor kun 757 009 passagerer i 2013. Dette var 15 % færre, end før Wizz Airs kom til. En fornuftig investor ville derfor have taget det forhold i betragtning, at det netop var denne trafik, som sikrede et afkast af høj kvalitet, og ville have begrænset fordelen til Wizz Air til kun nye ruter. Dette var ikke tilfældet. Marketingaftalen gav en rabat på 85 % på alle afgifter, groundhandlingydelser og endog anvendte materialer i tre år på alle ruter, herunder halvdelen af dem, som blev befløjet af Carpatair. En fornuftig investor ville have vidt, at en sådan svækkelse af den største kunde, Carpatair, ville ødelægge det eksisterende knudepunkt og de ressourcer og de ressourcer, der var forbundet hermed. En fornuftig privat investor burde have haft kendskab til de faktiske fortjenstmargener i industrien, navnlig for luftfartsselskaber, der anvendte hub and spoke-modellen Eftersom kun halvdelen af indtægterne fra driften i Timişoara International Airport (20 % af Carpatairs samlede indtægter) ville være gået tabt efter gennemførelsen af den påståede støtte, ville faldet i rentabiliteten have været et underskud på 15 % af de samlede indtægter fra et overskud på 5 %. Udtrykt i absolutte tal betød underskuddet en negativ virkning på 10-15 mio. EUR om året.

(114) Ifølge Carpatair ville en fornuftig investor have offentliggjort resultaterne af en undersøgelse, der var bestilt i 2006, som påviste, at start- og landingsbanen skulle repareres for 30 mio. EUR. Denne oplysning blev fremlagt af den nye lufthavnsdirektør i 2010. En fornuftig privat investor ledes af udsigten til rentabilitet på længere sigt, så vedkommende kan omgå det kortsigtede begreb »marginal fortjeneste«, der kan opnås med selv meget små indtægtsstigninger som f.eks. 1 EUR pr. passager. Det er klart, at lufthavnsforvalteren, da denne ignorerede reparationsomkostningerne og tilmed åbnede for et luftfartsselskab, som nødvendigvis ville overbelaste og beskadige start- og landingsbanen, ikke tog hensyn til den langsigtede rentabilitet. En fornuftig investor i luftfartsindustrien ville have pålagt et sådant luftfartsselskab et ekstragebyr for hver flyvning, der medførte overbelastning.

(115) Carpatair hævdede, at lufthavnsforvalteren i begyndelsen af 2012 krævede, at Carpatair accepterede ordningerne med Wizz Air og vilkårene i disse som betingelse for forlængelsen af Carpatairs kontrakt.

(116) Carpatair gjorde gældende, at det markedsøkonomiske princip ikke opfyldes. Carpatair hævdede, at der ikke blev udført en forhåndsanalyse, og at der ikke blev forelagt en forretningsplan for Kommissionen i overensstemmelse med retningslinjerne for finansiering af lufthavne og statslig startstøtte til luftfartsselskaber, som opererer fra regionale lufthavne, fra 2005 ([16]) (»luftfartsretningslinjerne fra 2005«).

([16]) Meddelelse fra Kommissionen — EF-retningslinjer for finansiering af lufthavne og statslig startstøtte til luftfartsselskaber, som opererer fra regionale lufthavne (EUT C 312 af 9.12.2005, s. 1).

(117) Carpatair afviste Rumæniens argumenter om, at indtægter fra andre aktiviteter end luftfart skulle medtages i analysen af det markedsøkonomiske princip. Carpatair anførte, at Rumænien ikke kunne indgive en detaljeret økonomisk analyse af, hvordan statsstøtte til Wizz Air kunne begrundes med øget fortjeneste fra andre aktiviteter end luftfart.

6.1.2. *Luftfartsretningslinjerne fra 2014*

(118) Carpatair anførte, at luftfartsretningslinjerne fra 2014 bekræfter, at foranstaltningerne udgjorde statsstøtte. Det markedsøkonomiske investorprincip var ikke opfyldt, da der ikke forelå en forudgående forretningsplan, og de rumænske myndigheder forelagde følgelig ikke Kommissionen en sådan forretningsplan eller rentabilitetsprognoser for aftalerne fra 2008.

(119) Lufthavnsforvalterens seneste finansielle data bekræfter ifølge Carpatair, at denne støtten er uforenelig. Carpatair hævdede, at statsstøtten reducerede lufthavnsforvalterens rentabilitet, og at støtten ikke opfyldte de kumulative betingelser for startstøtte.

(120) Carpatair oplyste endvidere Kommissionen om, at det havde indgivet en klage til det rumænske konkurrenceråd med påstand om, at lufthavnsforvalteren misbrugte sin dominerende stilling ved at tilbyde forskellige betingelser til luftfartsselskaber.

6.2. **Wizz Air**

6.2.1. *Foranstaltning 2 — Prisafslag og rabatter ifølge AIP 2007, AIP 2008 og AIP 2010*

(121) Wizz Air hævdede, at en rabat på op til 85 % i henhold til AIP 2010 aldrig blev anvendt. I stedet blev der anvendt en gennemsnitlig rabat på højst 73 %, efter at det rumænske transportministerium modsatte sig ovennævnte afgiftsordning.

(122) Ifølge Wizz Air var der ikke er tale om selektivitet og fordel til selskabet under AIP 2007, AIP 2008 eller AIP 2010. Andre luftfartsselskaber benytter luftfartøjer af samme størrelse og med samme maksimale startvægt som Wizz Air og kunne derfor opnå samme rabatniveau.

(123) Wizz Air hævdede, at den generelle tendens til at anvende større luftfartøjer siden selskabets ankomst blev opmuntret af lufthavnsforvalteren, og antallet af passagerer steg med 36 % i perioden 2007-2010, mens antallet af flyvninger kun steg med 2 %.

(124) I modsætning til Carpatair tilbød Wizz Air lavpristjenester, og dets drift var effektiv. Det var derfor økonomisk fornuftigt, at levering af billigere infrastruktur og tjenester bevirkede, at lufthavnen, der handlede som en markedsøkonomisk investor, anvendte lavere afgifter. Wizz Air anførte, at det havde øget lufthavnens trafik ved at øge indtægterne fra luftfart og andre aktiviteter.

6.2.2. *Foranstaltning 3 — Aftalerne fra 2008 mellem lufthavnsforvalteren og Wizz Air*

(125) Wizz Air hævdede, at manglen på en forudgående forretningsplan ikke er bevis for, at de rumænske myndigheder ikke handlede som en markedsøkonomisk investor.

(126) Wizz Air ansatte en økonomisk konsulent, Oxera Consulting Ltd, som skulle udarbejde vurderingen af det markedsøkonomiske princip i forbindelse med lufthavnen. Oxeras rapport, som blev fremsendt til Kommissionen den 27. oktober 2011, havde til formål at fastslå, om det markedsøkonomiske princip blev opfyldt i aftalerne mellem lufthavnsforvalteren og Wizz Air.

(127) Oxeras analyse fokuserede på aftalerne fra 2008 samt AIP 2007, AIP 2008 og AIP 2010.

(128) Ifølge bør de afgifter, der blev betalt af Wizz Air i Timişoara International Airport, sammenlignes med de afgifter, som Wizz Air betalte i lignende lufthavne inden for en passende tidsramme.

(129) I Oxeras analyse er der valgt tre lufthavne som relevante sammenligningslufthavne i forbindelse med denne analyse. Oxera hævdede, at disse lufthavnes ejerskab og finansieringsstruktur er af en sådan karakter, at de alle kan forventes at handle på samme måde som lufthavne med »private investorer«, og at de er Wizz Air-destinationer, som generelt er sammenlignelige på en række forskellige områder.

(130) På grundlag af data modtaget fra Wizz Air konkluderede Oxera, at de samlede afgifter, som luftfartsselskabet betalte i Timişoara International Airport, kan sammenlignes med de respektive afgifter, der blev betalt i de tre sammenligningslufthavne i perioderne 2008-2009 og 2010-2011, med hensyn til både afgift pr. passager og afgift pr. turnaround.

(131) Ifølge Oxera viste analysen, at det samlede niveau af de afgifter, som Wizz Air betalte i Timişoara International Airport ifølge de beskrevne aftaler, i gennemsnit er højere end det sammenlignelige gennemsnitlige niveau af afgifter, som luftfartsselskabet betalte i sammenligningslufthavnene. De lavere priser, som Wizz Air betalte i sammenligningslufthavnene, viser, at en privat investor sandsynligvis ville have indgået en aftale på de vilkår, der var fastsat i aftalen mellem lufthavnsforvalteren og Wizz Air.

(132) Rentabilitetsvurderingen af aftalerne viser, at en fornuftig privat investor ville have været ville være villig til at indgå samme aftale med Wizz Air. Rentabilitetsanalysen viste derfor, at lufthavnsforvalteren ved at indgå de forskellige aftaler med Wizz Air handlede på en måde, der var i overensstemmelse med det markedsøkonomiske princip.

(133) Samlet set konkluderede Oxera, at resultatet af den sammenlignende analyse og analysen af aftalernes rentabilitet viste, at de afgifter, som Wizz Air betalte i Timişoara International Airport, var sammenlignelige med et afgiftsniveau, som Wizz Air under lignende omstændigheder ville have fået tilbudt af en markedsøkonomisk investor.

6.2.3. *Foranstaltning 4 — Henstand til Wizz Air for fakturerede lufthavnsafgifter for perioden oktober 2009-februar 2010*

(134) Efter Wizz Airs opfattelse udgjorde det påståede udestående beløb til lufthavnsforvalteren med sikkerhed ikke støtte. Wizz Air hævdede at have gensidige krav over for lufthavnsforvalteren som følge af tilbageførslen af en udligningsprocedure mellem lufthavnsforvalteren og Wizz Air.

(135) Wizz Air hævdede, at det ikke var godtgjort, at foranstaltningen kunne tilregnes staten, fordi Kommissionen ikke har godtgjort, at staten var involveret i den manglende betaling af de skyldige afgifter.

(136) Den påståede støtte fra lufthavnsforvalteren til luftfartsselskaberne kan ikke tilregnes den rumænske stat, jf. Domstolens praksis i Stardust Marine-sagen ([17]). Ifølge Wizz Air har lufthavnsforvalteren handlet uafhængigt og uden den rumænske stats godkendelse eller endda viden. Den rumænske regerings indgriben bestod kun i et påbud om tilbageførsel af visse foranstaltninger, som lufthavnsforvalteren havde vedtaget, og som efterfølgende mødte regeringens misbilligelse.

6.2.4. *Luftfartsretningslinjerne fra 2014*

(137) Wizz Air gentog, at aftalerne fra 2008 med lufthavnsforvalteren ikke udgjorde statsstøtte i henhold til luftfartsretningslinjerne fra 2014.

(138) Ifølge Wizz Air var aftalerne mellem lufthavnsforvalteren og Wizz Air i overensstemmelse med det markedsøkonomiske princip. Sammenligningen med markedsprisen og den forudgående rentabilitetsanalyse, som er beskrevet i luftfartsretningslinjerne fra 2014, blev anvendt i dette tilfælde, som det også fremgår af Oxeras rapport.

(139) Den påståede eventuelle statsstøtte til lufthavnsforvalteren blev ifølge Wizz Air ikke videregivet til Wizz Air. Wizz Air henviste til punkt 11 og 65 i luftfartsretningslinjerne fra 2014, som fastsætter, at — såfremt en lufthavn har modtaget støtte — den deraf følgende fordel ikke videregives til et bestemt luftfartsselskab, hvis den relevante infrastruktur er åben for alle luftfartsselskaber og ikke er forbeholdt et bestemt luftfartsselskab, og hvis luftfartsselskaberne skal betale tariffer, der mindst dækker de meromkostninger, der er forbundet med driften i lufthavnen.

(140) Wizz Air anførte, at disse betingelser var opfyldt. Wizz Air var ikke det eneste luftfartsselskab, der opererede med luftfartøjer med en maksimal startvægt på over 70 ton i Timişoara International Airport i den omhandlede periode, og andre luftfartsselskaber modtog derfor muligvis tilsvarende eller større rabatter på lufthavnsafgifterne end Wizz end Wizz Air.

([17]) Dom af 16.5.2002, Frankrig mod Kommissionen (»Stardust Marine«), sag C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

(141) På grundlag af punkt 172 i luftfartsretningslinjerne fra 2014 konkluderede Wizz Air, at støttens forenelighed — hvis det blev konstateret, at lufthavnsforvalteren havde modtaget støtte — skulle vurderes på grundlag af luftfartsretningslinjerne fra 2014 med de støtteintensiteter, der tilladt for luftfart med færre end 700 000 passagerer.

6.3. **Lufthavnsforvalteren**

6.3.1. *Foranstaltning 3 — Aftalerne fra 2008 mellem lufthavnsforvalteren og Wizz Air*

(142) Lufthavnsforvalteren anførte, at aftalerne fra 2008 ikke indebar statsstøtte i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF.

(143) Ifølge lufthavnsforvalteren var der ikke tale om selektivitet. Den påståede støtte til Wizz Air var tilgængelig for alle sammenlignelige luftfartsselskaber på basis af gennemsigtige og ikkediskriminerende kriterier.

(144) Lufthavnsforvalteren hævdede, at marketingaftalen vedrørte Wizz Airs marketingydelser for lufthavnsforvalteren. Lufthavnsforvalteren ville have tilbudt en sådan ordning til andre luftfartsselskaber, men kunne ikke gøre det, da der var grænser for, hvor meget lufthavnsforvalteren kunne bruge på reklame.

(145) Lufthavnsforvalteren hævdede, at den ikke havde adgang til statsmidler. Statsmidler blev kun anvendt til at levere infrastruktur uden forskelsbehandling, herunder rullebaner, forpladser, sikkerhedsudstyr, terminalfaciliteter og terminaludstyr.

(146) Lufthavnsforvalteren hævdede, at den handlede uafhængigt Det forhold, at Rumænien er aktionær med en andel på 80 % i lufthavnen, indebærer ikke, at staten har direkte eller indirekte kontrol over de omhandlede ressourcer.

(147) Det markedsøkonomiske investorprincip er blevet overholdt i alle henseender i aftalerne fra 2008. Lufthavnsforvalteren erklærede. at beregningerne var blevet foretaget inden indgåelsen af aftalerne fra 2008. Ifølge lufthavnsforvalteren var der ingen retlig forpligtelse til at udarbejde en forretningsplan. Lufthavnsforvalteren vidste ikke, at der var grund til at opbevare dokumentation.

(148) Rapporten fra RBB ([18]), som blev fremsendt af lufthavnsforvalteren, havde til formål at anslå meromkostningerne og -fordelene for lufthavnsforvalteren under aftalerne fra 2008. Ifølge rapporten sikrede aftalerne fra 2008, også i de tre år, hvor lufthavnsforvalteren bar omkostningerne ved marketingaftalen, et positivt afkast til lufthavnsforvalteren.

(149) I sin rapport undersøgte RBB den effektivitetsforbedring, som lufthavnen opnåede som følge af Wizz Airs aktiviteter. Det fremgik af dataene, at Wizz Air transporterede et betydeligt større antal passagerer pr. flyvning end andre luftfartsselskaber, der opererede i lufthavnen. Tilføjelsen af Wizz Air til lufthavnsforvalterens kundeportefølje sikrede derfor en betydelig stigning i passagertallet til gengæld for kun en lille stigning i antallet af flyvninger.

(150) Dette vækstmønster forbedrede lufthavnens rentabilitet: I perioden 2008-2010 steg lufthavnsforvalterens samlede driftsindtægter med 39 %, mens de samlede driftsomkostninger kun steg med 22 %.

(151) Ifølge RBB's rapport viste dataene, at Wizz Air tegner sig for en andel af luftfartsindtægterne, der svarer til eller er større end dets andel af både passagerer og flyvninger i Timişoara International Airport. Det fremgik i stedet af RBB's rapport, at dataene viste, at Carpatair hele tiden ydede et mindre bidrag til lufthavnsforvalterens indtægter i forhold til selskabets anvendelse af faciliteterne i Timişoara International Airport målt ud fra dets andel af passagerer og flyvninger.

(152) Ifølge rapporten opnåede Carpatair bedre vilkår hos lufthavnsforvalteren end de øvrige luftfartsselskaber, herunder Wizz Air. Denne konsekvente underbetaling i forhold til kapacitetsudnyttelsen afspejler den relative ineffektivitet med hensyn til udnyttelse af lufthavnen af Carpatairs forretningsmodel, som er baseret på et stort antal flyvninger, som hver især kun medbringer relativt få passagerer.

([18]) RBB Economics LLP er en økonomisk konsulentvirksomhed med hovedsæde i London. Den er specialiseret i at yde økonomisk rådgivning vedrørende konkurrencelovgivningen.

(153) Ifølge undersøgelsen fra universitetet i Timişoara var lufthavnsforvalterens investeringer rentable og gavnlige. Undersøgelsen gjorde gældende, at lufthavnsforvalteren handlede i overensstemmelse med det markedsøkonomiske princip.

(154) I undersøgelsen anførtes det, at lufthavnsforvalteren havde en korrekt strategi, der var rettet mod stigningen i antallet af passagerer og antallet af flyvninger. Til dette blev der med afgifterne fra andre lufthavne i og uden for landet som udgangspunkt opstillet en fordelagtig rabatordning, især for luftfartsselskaber, der transporterede mange passagerer og fløj med store luftfartøjer. Udgifterne til leje af lokaliteter i terminalbygningen var i overensstemmelse med markedsprisen, og lejepriserne svarede til lejepriserne andre steder i Timişoara for lokaliteter af samme type.

6.3.2. *Luftfartsretningslinjerne fra 2014 (foranstaltning 1 og foranstaltning 3)*

(155) Lufthavnsforvalteren anførte, at der på grundlag af luftfartsretningslinjerne fra 2014 ikke var tale om ulovlig statsstøtte. Selv hvis der havde været tale om støtte, ville den have været forenelig med det indre marked i henhold til artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF.

(156) Ifølge lufthavnsforvalteren bidrog støtten til lufthavnsforvalteren til et veldefineret mål af fælles interesse, da den øgede mobiliteten i EU og forbindelserne til regionen Timiş ved at etablere adgangspunkter for flyvninger inden for EU, bekæmpede trafiktætheden i store hovedlufthavne i EU og styrkede den regionale udvikling i regionen Timiş.

(157) Lufthavnsforvalteren anførte, at investeringen havde til formål at skabe ny kapacitet i Timişoara International Airport, og at den nye infrastruktur på mellemlang sigt opfylder den forventede efterspørgsel fra luftfartsselskaber, passagerer og speditører i oplandsområdet til Timişoara International Airport.

(158) Ifølge lufthavnsforvalteren udgjorde ordningerne mellem Wizz Air og lufthavnsforvalteren ikke statsstøtte efter det markedsøkonomiske princip.

(159) Lufthavnsforvalteren anvendte de to forskellige metoder, der er beskrevet i luftfartsretningslinjerne fra 2014, til at teste det markedsøkonomiske princip.

(160) Lufthavnsforvalteren hævdede, at den pris, som en lufthavn forlanger af et bestemt luftfartsselskab, svarer til markedsprisen: Lufthavnsforvalteren mindede om, at de luftfartsafgifter, som Carpatair betalte i 2010, ifølge rapporten fra RBB var lavere end de afgifter, Wizz Air blev opkrævet.

(161) Ordningerne bidrog efter lufthavnsforvalterens opfattelse til lufthavnens rentabilitet ved at kvantificere meromkostningerne og -fordelene: For perioden 2008-2010 gav ordningerne med Wizz Air ifølge rapporten fra RBB en gradvist stigende fortjeneste til lufthavnsforvalteren.

(162) Mens de luftfartsafgifter, der blev pålagt Wizz, udgjorde en indgående indtægtsstrøm til lufthavnsforvalteren som følge af den fortsatte drift, bestod ca. 50 % af lufthavnsforvalterens meromkostninger af en éngangsmarketingbetaling i 2009.

(163) Følgelig udgjorde aftalerne fra 2008 ikke statsstøtte.

6.4. **Sammenslutningen af Luftfartsselskaber i de Europæiske Regioner (ERA)**

6.4.1. *Foranstaltning 3 — Aftalerne fra 2008 mellem lufthavnsforvalteren og Wizz Air*

(164) ERA ([19]) hævdede, at foranstaltningerne til Wizz Air udgør statsstøtte som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF.

(165) De finansielle data er efter ERA's opfattelse vigtige beviser for overtrædelsen og bør derfor fremlægges.

([19]) Sammenslutningen af Luftfartsselskaber i de Europæiske Regioner (ERA) er en branchesammenslutning, der repræsenterer den europæiske luftfartsindustri (luftfartsselskaber, lufthavne, fabrikanter og leverandører).

(166) Ifølge ERA bør eksistensen af en klar forretningsplan udgøre et væsentligt element i analysen af eventuel støtte. En sådan plan bør klart påvise rutens finansielle levedygtighed.

(167) ERA fremhævede, at luftfartssektoren er kendetegnet ved traditionelt lave marginer og høje kapitalkrav. Fordele af denne størrelsesorden, som er finansieres ved hjælp af statsmidler, fører derfor hurtigt til en situation, hvor de luftfartsselskaber, der ikke modtager en fordel, hurtigt forlader markedet.

(168) Efter ERA's opfattelse er resultatet ikke kun en fordrejning af konkurrencevilkårene, men en potentiel monopolstilling for den tilbageværende støttede lufthavnsoperatør. Virkningen for forbrugerne på lang sigt er stigende priser og færre valgmuligheder.

6.5. **Eurojet**

6.5.1. *Foranstaltning 2 — Prisafslag og rabatter ifølge AIP 2007, AIP 2008 og AIP 2010*

(169) Eurojet, et charterselskab, der opererer i Rumænien, var enig i, at der bør indrømmes rabat til et luftfartsselskab, hvis andre aktiviteter er luftfart udfør en vigtig del af lufthavnens indtægter.

(170) Efter Eurojets opfattelse blev rabatten på 85 % til operatører, der anvendte luftfartøjer med en startvægt på mere end 70 ton, uden tvivl blevet indført alene til fordel for en enkelt operatør.

7. VURDERING AF FORANSTALTNING 1 — ÅRLIG DRIFTSFINANSIERING TIL LUFTHAVNSFORVALTEREN

7.1. **Forekomst af støtte**

(171) I henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF er »*statsstøtte eller støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig form, og som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, uforenelig med det indre marked, i det omfang den påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne*«.

(172) En foranstaltning udgør således statsstøtte efter denne bestemmelse, hvis følgende betingelser alle er opfyldt:

a) støttemodtageren er en virksomhed

b) foranstaltningen finansieres med statsmidler og kan tilregnes staten

c) foranstaltningen begunstiger bestemte virksomheder eller produktioner

d) foranstaltningen er selektiv, og

e) foranstaltningen fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencen og påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne.

(173) I åbningsafgørelsen fandt Kommissionen foreløbigt, at den offentlige støtte til lufthavnsforvalteren udgjorde statsstøtte. På grundlag af de oplysninger, der var tilgængelige på tidspunktet for åbningsafgørelsen, fandt Kommissionen, at sådan offentlig finansiering udgør driftsstøtte.

(174) Ifølge åbningsafgørelsen havde Rumænien gjort gældende, at den årlige støtte ikke udgjorde driftsstøtte, men var øremærket til investeringer i Timişoara International Airport. Rumænien hævdede videre, at investeringerne ikke udgjorde statsstøtte, da de enten faldt ind under det offentlige myndighedsområde eller var i overensstemmelse med det markedsøkonomiske princip.

(175) Kommissionen minder om, at der skal skelnes mellem investeringsstøtte og driftsstøtte. I overensstemmelse med retningslinjerne fra 2014 defineres investeringsstøtte som støtte til finansiering af anlægsaktiver, især med henblik på at dække »behovet for finansiering af kapitalomkostninger«. Driftsstøtte defineres som støtte til at dække »behovet for driftsfinansiering« enten i form af forhåndsudbetalinger eller i form af støtte udbetalt i periodiske rater til dækning af forventede driftsomkostninger (periodiske udbetalinger af et fast beløb).

(176) Kommissionen bemærker, at de investeringsprojekter, som Rumænien har forelagt (tabel 3), vedrører finansiering af anlægsaktiver og blev bogført under kapitaludgifter i lufthavnsforvalterens regnskab. På grundlag af oplysninger indgivet af Rumænien efter åbningsafgørelsen, navnlig retsakterne om godkendelse af investeringsprojekterne, finder Kommissionen derfor, at sådan finansiering udgør finansiering af investeringsprojekter.

(177) Kommissionen vil analysere, om de investeringer, som Rumænien har fremlagt (tabel 3), udgør statsstøtte. Kommissionen vil derefter trække det årlige beløb af investeringer, som ikke udgør statsstøtte, fra det årlige beløb af investeringer. Den eventuelle difference er den årlige investeringsstøtte, der blev ydet til lufthavnsforvalteren.

(178) Kommissionen vil derefter undersøge, om den eventuelle investeringsstøtte til lufthavnsforvalteren er forenelig.

7.1.1. *Økonomisk aktivitet og begrebet virksomhed*

7.1.1.1. Principper

(179) Ifølge fast retspraksis skal Kommissionen først fastslå, om lufthavnsforvalteren er en virksomhed i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF. Virksomhedsbegrebet omfatter enhver enhed, som udøver økonomisk virksomhed, uanset denne enheds retlige status og dens finansieringsmåde ([20]). Enhver aktivitet, der består i at udbyde varer eller tjenester på et givet marked, betragtes som en økonomisk aktivitet.

(180) Ifølge fast retspraksis skal drift og anlæg af lufthavnsinfrastruktur betragtes som en økonomisk aktivitet, der er omfattet af statsstøttekontrol, fra den 12. december 2000, datoen for Aéroports de Paris-dommen ([21]). Når en lufthavnsoperatør udøver økonomiske aktiviteter ved at tilbyde lufthavnstjenester mod betaling, uanset dens juridiske status og finansieringsform, betragtes den som en virksomhed i henhold til betydningen i traktatens artikel 107, stk. 1, i TEUF, og traktatens bestemmelser om statsstøtte kan derfor medføre fordele for den pågældende lufthavnsoperatør, der indrømmes af staten eller med statsmidler.

(181) Selv om lufthavnsoperatørerne skal betragtes som virksomheder som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF, skal det erindres, at ikke alle en lufthavns aktiviteter nødvendigvis er af økonomisk karakter ([22]).

(182) Domstolen har fastslået, at aktiviteter, der normalt hører under statens ansvarsområde i forbindelse med udøvelsen af dens officielle beføjelser som offentlig myndighed, ikke er af økonomisk karakter og ikke falder inden for rammerne af reglerne om statsstøtte ([23]).

(183) Finansiering af aktiviteter, der falder ind under det offentlige myndighedsområde, eller af infrastruktur, der hænger direkte sammen med disse aktiviteter, udgør derfor normalt ikke statsstøtte ([24]). I en lufthavn anses aktiviteter som f. eks. flyvekontrol, politiarbejde, toldbehandling, brandberedskab, aktiviteter, der er nødvendige for at sikre den civile luftfart mod ulovlige handlinger, og investeringer i infrastruktur og nødvendigt udstyr til at udføre disse aktiviteter sædvanligvis for at være af ikkeøkonomisk karakter ([25]).

([20]) Dom af 23.4.1991, Höfner og Elser mod Macrotron (»Höfner og Elser«), C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161, præmis 21, dom af 17.2.1993, Poucet og Pistre mod AGF og Cancava, C-160/91, ECLI:EU:C:1993:63, præmis 17, og dom af 18.6.1998, Kommissionen mod Italien, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303, præmis 36.

([21]) Dom af 12.12.2000, Aéroports de Paris mod Kommissionen, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, stadfæstet ved dom af 24.10.2002, Aéroports de Paris mod Kommissionen, C-82/01, ECLI:EU:C:2002:617, præmis 75-79. Dette blev bekræftet ved dom af 24.3.2011, Mitteldeutsche Flughafen AG og Flughafen Leipzig Halle GmbH mod Kommissionen (»Leipzig-Halle Airport«), sag T-443/08 og T-455/08, ECLI:EU:T:2011:117, særlig præmis 93 og 94, stadfæstet ved dom af 19.12.2012, Leipzig-Halle, sag C-288/11 P, ECLI:EU:C:2012:821.

([22]) Luftfartsretningslinjerne fra 2014, punkt 34. Se også dom af 19.1.1994, SAT Fluggesellschaft mod Eurocontrol (»Eurocontrol«), C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7.

([23]) Dom af 16.6.1987, Kommissionen mod Italien, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283, præmis 7 og 8, og dom af 4.5.1988, Bodson mod Pompes funèbres des régions libérées, C-30/87, ECLI:EU:C:1988:225, præmis 1.

([24]) Kommissionens beslutning N 309/02 af 19. marts 2003, sikkerhed i luften — kompensation for omkostninger som følge af attentaterne den 11. september 2001 (EUT C 148 af 25.6.2003, s. 7).

([25]) Luftfartsretningslinjerne fra 2014, punkt 35. Se og Eurocontrol, præmis 30; Dom af 26.3.2009, Selex Sistemi Integrati mod Kommissionen, C-113/07 P, ECLI:EU:C:2009:191, præmis 71, og Kommissionens afgørelse (EU) 2018/628 af 11. november 2016 i statsstøttesag SA.24221 (2011/C) (ex 2011/NN) gennemført af Østrig til fordel for Klagenfurt lufthavn, Ryanair og andre luftfartsselskaber, der benytter lufthavnen (EUT L 107 af 26.4.2018, s. 1).

(184) Offentlig finansiering af ikkeøkonomiske aktiviteter må dog ikke føre til uretmæssig diskriminering mellem luftfartsselskaber og lufthavnsoperatører. Det er nemlig fast retspraksis, at der foreligger en fordel, når offentlige myndigheder fritager virksomheder for omkostninger i tilknytning til deres økonomiske aktiviteter ([26]). Hvis det derfor i et givet retssystem er almindeligt, at luftfartsselskaber eller lufthavnsforvaltere afholder omkostningerne til bestemte tjenester, mens nogle luftfartsselskaber eller lufthavnsforvaltere, der leverer de samme tjenester på vegne af de samme offentlige myndigheder ikke skal afholde disse omkostninger, kan sidstnævnte opnå en fordel, selv om disse tjenester i sig selv anses for at være af ikkeøkonomisk karakter ([27]).

7.1.1.2. Anvendelse på den foreliggende sag

(185) Lufthavnsforvalteren er involveret i anlæg, vedligeholdelse og drift af lufthavnsinfrastruktur. Lufthavnsforvalteren tilbyder lufthavnstjenester, pålægger brugerne — kommercielle luftfartsselskaber og ikke-kommercielle almene luftfartsbrugere — afgifter for anvendelsen af lufthavnens infrastruktur og udnytter dermed infrastrukturen kommercielt. Det må derfor konkluderes, at lufthavnsforvalteren udøvede en økonomisk aktivitet i den omhandlede periode og således udgør en virksomhed som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF.

(186) Rumænien anførte, at omkostningerne i forbindelse med følgende aktiviteter skal anses for at falde ind under det offentlige myndighedsområde (betragtning 87 og 88):

— investeringer i renovering af start- og landingsbanen og udvidelse af forpladsen vedrører ikke-kommercielle aktiviteter i Timişoara International Airport (f.eks. militære aktiviteter, officielle missioner, eftersøgnings- og redningsaktioner)

— investeringer i sikkerhedsudstyr

— investeringer i udvikling af terminalen til passagerer fra ikke-Schengenlande, som havde til formål at sikre overensstemmelse med EU's krav, så terminalen kunne modtage flyvninger fra ikke-Schengenlande — på daværende tidspunkt forventede Rumænien at blive medlem af Schengenområdet i 2011.

(187) Med hensyn til investeringerne i *renovering af start- og landingsbanen og udvidelse af forpladsen* i 2007, 2008 og 2009 minder Kommissionen om, at offentlig finansiering — hvis infrastruktur bruges til økonomiske og ikke-økonomiske aktiviteter — kun er omfattet af statsstøttereglerne, for så vidt som den dækker omkostningerne i forbindelse med de økonomiske aktiviteter.

(188) I dette tilfælde var investeringerne i renovering af start- og landingsbanen og udvidelse af forpladsen hovedsagelig nødvendige på grund af den kommercielle brug af lufthavnsfaciliteterne. Rumænien hævdede, at investeringerne var nødvendige for at opfylde de forventede stigninger i den kommercielle trafik, skabe yderligere indtægter for lufthavnsforvalteren og øge dens rentabilitet (betragtning 86). Kommissionen minder om, at finansieringen af en lufthavns ikke-økonomiske aktivitet ikke må føre til krydssubsidiering af lufthavnens økonomiske aktiviteter. I forbindelse med denne afgørelse finder Kommissionen, at investeringerne i renovering af start- og landingsbanen og udvidelse af forpladsen er forbundet med økonomiske aktiviteter og derfor falder uden for det offentlige myndighedsområde.

(189) Med hensyn til investeringer i *sikkerhedsudstyr* minder Kommissionen om, at aktiviteter, der er nødvendige for at sikre den civile luftfart mod ulovlige handlinger, og investeringer i nødvendig infrastruktur og nødvendigt udstyr til at udføre disse aktiviteter sædvanligvis for at være af ikkeøkonomisk karakter. Kommissionen finder, at kontrollen af indskrevet bagage, kontrollen af passagerer og håndbagage og kontrollen af de fælles indgange til en lufthavns sikkerhedsområde er foranstaltninger, der er nødvendige for at sikre den civile luftfart mod ulovlige handlinger ([28]).

(190) Rumænien bekræftede, at staten i henhold til rumænsk ret finansierer sikkerhedsudstyret i alle lufthavne på grundlag af regeringsbeslutning 1661 af 6. december 2007.

([26]) Dom af 3.3.2005, Wolfgang Heiser mod Finanzamt Innsbruck, C-172/03, ECLI:EU:C:2005:130, præmis 36 og den deri nævnte retspraksis.

([27]) Luftfartsretningslinjerne fra 2014, punkt 37.

([28]) Kommissionens afgørelse (EU) 2015/1226 af 23. juli 2014 om statsstøtte SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN) som Frankrig har iværksat til fordel for handels- og industrikammeret i Angoulême, SNC-Lavalin, Ryanair og Airport Marketing Services (EUT L 201 af 30.7.2015, s. 48).

(191) Kommissionen finder, at investeringerne i sikkerhedsudstyr i 2008 som forelagt af Rumænien er nødvendige for at sikre den civile luftfart mod ulovlige handlinger. Investeringerne i sikkerhedsudstyr falder derfor inden for det offentlige myndighedsområde og udgør derfor ikke statsstøtte

(192) Med hensyn til investeringerne i *udviklingen af terminalen til passagerer fra ikke-Schengenlande* anfører Rumænien, at de indledende investeringer i udvidelsen af terminalen var udløst af økonomiske hensyn, men var også nødvendige for at etablere en terminal, der overholder de sikkerhedsforanstaltninger, der er fastlagt i EU's regler om sikkerhed inden for civil luftfart og kontrol af Schengengrænserne. Disse foranstaltninger vedrører navnlig adskillelsen af passagerer. Det var ikke præciseret, hvilke investeringer der var strengt nødvendige for at overholde sådanne regler og dermed for at udøve offentlig myndighed.

(193) Kommissionen minder om, at finansieringen af en lufthavns ikke-økonomiske aktivitet ikke må føre til krydssubsidiering af lufthavnens økonomiske aktiviteter. På grundlag af Rumæniens oplysninger finder Kommissionen, at investeringerne i terminalerne i vid udstrækning blev foretaget af økonomiske årsager. I forbindelse med denne afgørelse finder Kommissionen, at investeringerne i terminalen til passagerer fra ikke-Schengenlande falder uden for det offentlige myndighedsområde.

(194) Kommissionen finder således, at:

i) investeringerne i renovering af start- og landingsbanen og udvidelse af forpladsen i 2007, 2008 og 2009 falder uden for det offentlige myndighedsområde og udgør derfor en økonomisk aktivitet

ii) investeringerne i sikkerhedsudstyr i 2008 falder inden for det offentlige myndighedsområde og udgør derfor ikke statsstøtte

iii) investeringerne i terminalen til passagerer fra ikke-Schengenlande i 2007, 2008 og 2009 falder uden for det offentlige myndighedsområde og udgør derfor en økonomisk aktivitet.

7.1.2. *Statsmidler og tilregnelse til staten*

7.1.2.1. Principper

(195) For at udgøre statsstøtte skal de pågældende foranstaltninger finansieres af statsmidler, og beslutningen om at bevilge foranstaltningen skal kunne tilregnes staten.

(196) Begrebet statsstøtte gælder enhver fordel, der tildeles ved hjælp af statsmidler af staten selv eller gennem ethvert mellemliggende organ, som handler i henhold til de beføjelser, det har fået overdraget ([29]). Lokale myndigheders midler betragtes i forbindelse med anvendelsen af artikel 107 i TEUF som statsmidler ([30]).

7.1.2.2. Anvendelse på den foreliggende sag

(197) Den offentlige støtte til lufthavnsforvalteren blev vedtaget ved regeringsbeslutning 615/2002 og 1212/2007 (betragtning 39) og var direkte tilskud fra den nationale myndigheds budget, nemlig det rumænske transportministerium. Støtten blev ydet til investeringsprojekter og blev bogført som kapitaludgifter. Midlerne blev tildelt i løbet af investeringen på grundlag af et budget, der blev godkendt for det pågældende år.

(198) Kommissionen finder derfor, at investeringerne finansieres med statsmidler og kan tilregnes staten.

([29]) Stardust Marine, præmis 53-56.
([30]) Dom af 12.5.2011, Nord-Pas-de-Calais, forenede sager T-267/08 og T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, præmis 108.

7.1.3. *Selektivitet*

7.1.3.1. Principper

(199) Hvis en statslig foranstaltning skal være omfattet af anvendelsesområdet for artikel 107, stk. 1, i TEUF, skal den begunstige *»visse virksomheder eller visse produktioner«*. Derfor er kun statslige foranstaltninger, der begunstiger virksomheder, og som giver en fordel på en selektiv måde, omfattet af begrebet statsstøtte.

(200) Når bestemmelserne i den indgåede aftale er foreslået ensidigt af staten til en eller flere aktører og ikke på grundlag af objektive kriterier, der følger af en tekst af generel rækkevidde, og som gælder på alle aktører, kan i kombination med andre elementer kvalificeres som statsstøtte, som også Domstolen har bekræftet ([31]).

7.1.3.2. Anvendelse på den foreliggende sag

(201) I den foreliggende sag blev den finansielle støtte foreslået og ydet af staten til en enkelt virksomhed — lufthavnsforvalteren. Dette er en individuel foranstaltning. Foranstaltning 1 var således pr. definition selektiv som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF.

7.1.4. *Økonomisk fordel*

7.1.4.1. Principper

(202) En fordel er i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF en økonomisk fordel, som en virksomhed ikke ville have opnået under normale markedsbetingelser, dvs. uden statslig indgriben. Kun virkningen af foranstaltningen for virksomheden er relevant, hverken årsagen til eller formålet med den statslige indgriben. Hver gang en virksomheds finansielle situation forbedres som følge af statslig indgriben, er der tale om en fordel.

(203) Offentlige midler, som staten direkte eller indirekte indskyder i en virksomhed på vilkår, der svarer til normale markedsvilkår, kan imidlertid ikke betragtes som statsstøtte ([32]) (»det markedsøkonomiske princip«).

(204) Det markedsøkonomiske investorprincip finder kun anvendelse, hvis staten har optrådt som en privat markedsaktør i sammenlignelige omstændigheder.

(205) Der må tages regionale eller politiske hensyn ved vurdering af, om det markedsøkonomiske princip er efterlevet. Der bør ses bort fra eventuelle positive afsmittende virkninger på økonomien eller adgangen til den region, hvor virksomheden er beliggende ([33]).

(206) Vurderingen af det markedsøkonomiske princip skal baseres på de tilgængelige oplysninger og den forventede udvikling på det tidspunkt, hvor den offentlige finansiering blev ydet, og den bør ikke baseres på en analyse, der tager udgangspunkt i en senere situation ([34]).

(207) For så vidt angår offentlig finansiering af lufthavne, bør vurderingen af efterlevelsen af det markedsøkonomiske princip derfor baseres på velfunderede forudgående rentabilitetsudsigter for den enhed, der yder finansiering ([35]). Enhver trafikprognose, der anvendes til dette, skal være realistisk og underkastes en rimelig følsomhedsanalyse. Hvis der ikke foreligger en forretningsplan, kan det indikere, at det markedsøkonomiske princip ikke er efterlevet ([36]).

([31]) Domstolens dom af 4.6.2015, Kommissionen mod MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, præmis 91.
([32]) Luftfartsretningslinjerne fra 2014, punkt 49. Se også Stardust Marine, præmis 69.
([33]) Luftfartsretningslinjerne fra 2014, punkt 49. Se også dom af 10.7.1986, Belgien mod Kommissionen, sag 40/85, ECLI:EU:C:1986:305.
([34]) Luftfartsretningslinjerne fra 2014, punkt 48. Se også Stardust Marine, præmis 71, og dom af 5.6.2012, Europa-Kommissionen mod Électricité de France (»EDF«), sag C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, præmis 85.
([35]) Kommissionens afgørelse i sag C 25/2007 — Finland — Tampere Pirkkala Airport og Ryanair (EUT L 309 af 19.11.2013, s. 27).
([36]) EDF, præmis 84, 85 og 105.

(208) Er der ingen forretningsplan, kan medlemsstaterne fremlægge analyser eller interne dokumenter fra de offentlige myndigheder eller fra den pågældende lufthavn, som tydeligt viser, at en forhåndsanalyse godtgør, at det markedsøkonomiske princip er efterlevet ([37]).

(209) Ifølge Domstolens faste praksis tilkommer det medlemsstaten selv at godtgøre, at den har handlet som en påpasselig privat investor ([38]), og at forelægge Kommissionen beviser herfor ([39]).

7.1.4.2. Anvendelse på den foreliggende sag

(210) Med henblik på i den foreliggende sag at afgøre, om den offentlige finansiering giver lufthavnsforvalteren en fordel, som denne ikke ville have opnået under normale markedsbetingelser, skal Kommissionen sammenligne den adfærd, der udvises af de offentlige myndigheder, som yder den direkte investeringsstøtte og finansielle bidrag, med den adfærd, der udvises af en markedsøkonomisk investor, som styres af udsigterne til rentabilitet på lang sigt, i hele investeringens levetid ([40]). Disse betragtninger vedrører navnlig investeringer i infrastruktur, som ofte omfatter store beløb og først kan give et positivt afkast efter mange år. Enhver rentabilitetsvurdering af en lufthavn skal tage hensyn til lufthavnsindtægterne.

(211) Kommissionen bemærker, at staten oprindeligt ejede 100 % af aktierne i lufthavnsforvalteren (betragtning 28). Statens andel faldt imidlertid til 80 % af aktierne ved udgangen af 2008. Størrelsen af statens andel i forhold til den andel af omkostningerne, den finansierede tages i betragtning ved vurderingen af det markedsøkonomiske princip.

(212) Kommissionen skal basere sin vurdering på de oplysninger og antagelser, der var til rådighed for de relevante rumænske myndigheder, da den offentlige finansiering blev ydet ([41]).

(213) Ifølge Rumænien blev følgende investeringer foretaget i overensstemmelse med det markedsøkonomiske princip (betragtning 86):

— finansieringen af renoveringen af start- og landingsbanen og udvidelsen af forpladsen i 2007, 2008 og 2009

— finansieringen af udviklingen af terminalen til passagerer fra ikke-Schengenlande i 2007, 2008 og 2009

— finansieringen af udviklingen af tilkørselsvejen og parkeringsområdet i 2007 og

— finansiering af belysningsudstyr i 2008.

(214) Ifølge disse investeringer var disse investeringer ledet af langsigtede rentabilitetsudsigter, som ville komme staten til gode i to henseender: som aktionær, der modtager udbytte, og som ejer, der modtager koncessionsafgifter (beregnet som 2 % af bruttoindtægterne ved udnyttelsen af koncessionen) (betragtning 86). Rumænien anfører, at udviklingsplanen, som blev udarbejdet i 2006 og kapacitetsvurderingen, som blev udarbejdet i 2006, viste, at investeringerne var økonomisk bæredygtige. Ifølge Rumænien kunne man have forventet økonomisk bæredygtighed, da øgede passagertal og effektivitetsgevinster ville øge indtægterne fra driften af lufthavnsinfrastrukturen (betragtning 86).

(215) Kommissionen vil først undersøge, om de forudgående gennemførlighedsundersøgelser, som Rumænien har fremlagt vedrørende ovennævnte investeringer, er tilstrækkelige til at dokumentere efterlevelsen af det markedsøkonomiske princip.

([37]) Luftfartsretningslinjerne fra 2014, punkt 51.
([38]) Generaladvokat Henrik Saugmandsgaard Øes forslag til afgørelse af 24.10.2019, Larko mod Kommissionen, sag C-244/18 P, ECLI:EU:C:2019:896, punkt 53. Se også dom af 1.2.2018, Larko mod Kommissionen, T-423/14, ECLI:EU:T:2018:57, og dom af 25.6.2015, SACE og Sace BT mod Kommissionen, T-305/13, ECLI:EU:T:2015:435, og EDF.
([39]) EDF, præmis 104.
([40]) Dom af 21.3.1991, Italien mod Kommissionen (»Alfa Romeo«), C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, præmis 23, og dom af 12.12.2000, Alitalia mod Kommissionen, T-296/97, ECLI:EU:T:2000:289, præmis 84.
([41]) Luftfartsretningslinjerne fra 2014, punkt 3.4. Se også Stardust Marine, præmis 71.

Gennemførlighedsundersøgelser

(216) Rumænien fremlagde gennemførlighedsundersøgelser, som var blevet udarbejdet i forbindelse med investeringerne i renovering af start- og landingsbanen og udvidelse af forpladsen, udviklingen af terminalen til passagerer fra ikke-Schengenlande, udviklingen af tilkørselsvejen og parkeringsområdet samt belysningsudstyret. Gennemførlighedsundersøgelserne har til formål at vurdere den samlede rentabilitet af de projekter, der modtog statslige investeringer. De bruges derfor til at analysere, om Rumænien investerede i projekter, der forventedes at være rentable.

(217) Gennemførlighedsundersøgelsen vedrørende *renovering af start- og landingsbanen og udvidelse af forpladsen* påviste en nettonutidsværdi på 3,791 mio. EUR og et internt afkast of 10,56 % (ved en diskonteringssats på 5 %). Kommissionen fandt en række mangler ved denne undersøgelse. Der er navnlig betydelige forskelle mellem nettonutidsværdien og de nettonutidsværdier, der er fastsat i de efterfølgende gennemførlighedsundersøgelser. Prognoseperioden på 25 år er for lang i betragtning af den begrænsede karakter af Rumæniens investeringer i renovering, navnlig når der tages hensyn til deres begrænsede bidrag til den samlede passagervækst. I den efterfølgende gennemførlighedsundersøgelse anvendes der derimod en betydeligt kortere prognoseperiode for denne investering (seks år). Undersøgelsen omfatter desuden ikke trafikudviklingen, som burde have været grundlaget for de forventede indtægter. De forventede inflationsrater forklares ikke og er meget lave (1,5 % fra det 11. år) set i forhold til inflationsraten på daværende tidspunkt (4,7 % i 2007 og 7,9 % i 2008). Diskonteringssatsen på 5 % forklares ikke og forekommer også at være lav, især sammenlignet med andre investeringer på daværende tidspunkt, f.eks. moderniseringen og udvidelsen af parkeringsområdet. Kommissionen finder derfor ikke, at denne undersøgelse er rimelig. Mens en stor del af investeringerne blev foretaget i 2007, blev undersøgelsen desuden udarbejdet i juli 2008. Denne gennemførlighedsundersøgelse kan derfor ikke bekræfte investeringernes rentabilitet, som det kræves for at efterleve det markedsøkonomiske princip ([42]).

(218) Med hensyn til gennemførlighedsundersøgelsen vedrørende *udviklingen af terminalen til passagerer fra ikke-Schengenlande* fandt Kommissionen, at undersøgelsen ikke anså investeringer som omkostninger i forbindelse med beregningen af terminalens nettonutidsværdi. Kommissionen kan derfor ikke acceptere denne gennemførlighedsundersøgelse som dokumentation for efterlevelse af det markedsøkonomiske princip. Undersøgelsen blev desuden udarbejdet i juni 2008, men vedrører tilsyneladende kun investeringerne i 2009.

(219) Med hensyn til gennemførlighedsundersøgelsen vedrørende *moderniseringen og udvidelsen af parkeringsområdet*, som lå til grund for investeringerne i udviklingen af tilkørselsvejen og parkeringsområdet, finder Kommissionen, at undersøgelsen er rimelig. I undersøgelsen antages en stigning på 15 % fra indtægterne fra den forventede stigning i antallet af brugere af parkeringsområdet som følge af stigningen i antallet af passagerer. Undersøgelsen påviste en positiv nettonutidsværdi med en diskonteringssats på 15 % i investeringens forventede levetid på otte år. Kommissionen finder, at diskonteringssatsen på 15 % er rimelig, og at investeringens levetid er konservativt kort. Ifølge undersøgelsen vil investeringen være afskrevet allerede efter fem år. Undersøgelsen blev udarbejdet i november 2005 og kan derfor påvise efterlevelse af det markedsøkonomiske princip for investeringen i 2007. Kommissionen bemærker endvidere, at staten på det tidspunkt, hvor der blev truffet beslutning om finansieringen af moderniseringen og udvidelsen af parkeringsområdet, ejede 100 % af aktierne i lufthavnsforvalteren. Det er derfor ikke nødvendigt at justere projektets nettonutidsværdi forholdsmæssigt.

(220) Rumænien fremførte, at den relevante dato for gennemførlighedsundersøgelsen vedrørende belysningsudstyr er den dato, hvor den blev udarbejdet af IPTANA SA, som indledte undersøgelsen i august 2007 under kontrakt nr. 1016/22.8.2007. Undersøgelsen fik en positiv udtalelse fra transportministeriets tekniske og økonomiske råd nr. 33/1998, som blev revideret i 2007. Den præcise dato, hvor undersøgelsen blev udarbejdet, foreligger imidlertid ikke. Under alle omstændigheder omfattede gennemførlighedsundersøgelsen vedrørende *belysningsudstyr* ikke en rentabilitetsanalyse, men kun omkostningsoverslag over projektet. Den viste derfor ikke, hvordan lufthavnsforvalteren var ledet af langsigtede rentabilitetsudsigter. Kommissionen kan derfor ikke acceptere denne gennemførlighedsundersøgelse som dokumentation for efterlevelse af det markedsøkonomiske princip.

(221) På grundlag af ovenstående finder Kommissionen, at den forudgående gennemførlighedsundersøgelse, der blev udarbejdet med henblik på investeringerne i udviklingen af tilkørselsvejen og parkeringsområdet, er tilstrækkelig til at dokumentere efterlevelsen af det markedsøkonomiske princip. Kommissionen finder, at gennemførlighedsundersøgelserne vedrørende renovering af start- og landingsbanen og udvidelse af forpladsen, belysning og terminalen til passagerer fra ikke-Schengenlande ikke påviser efterlevelsen af det markedsøkonomiske princip.

([42]) Stardust Marine, præmis 71, og EDF, præmis 85 og 104.

Efterfølgende rekonstruerede forudgående rentabilitetsundersøgelser

(222) Lufthavnsforvalteren indgav også forudgående rentabilitetsundersøgelser vedrørende investeringerne nævnt i betragtning 213, der efterfølgende var blevet rekonstrueret.

(223) Med hensyn til investeringerne i *renovering af start- og landingsbanen og udvidelse af forpladsen* blev der i den rekonstruerede rentabilitetsundersøgelse beregnet en nettonutidsværdi på 1 784 600,12 EUR og et internt afkast på 13,12 %. Den anvendte diskonteringssats var 9,1 %. I den rekonstruerede efterfølgende undersøgelse antages en anden passagertrafikprognose end den, der tidligere var til rådighed i udviklingsplanen. Disse passagerprognoser er mere konservative, og de anslåede passagertal er lavere end tallene i udviklingsplanen. I denne henseende ville den forventede rentabilitet derfor have været endnu højere, hvis passagertallet i udviklingsplanen var blevet taget i betragtning. Kommissionen bemærker alligevel, at de anslåede investeringsomkostninger adskiller sig fra den forudgående gennemførlighedsundersøgelse, der blev udarbejdet i juli 2008. Kommissionen kan ikke bekræfte, om antagelserne vedrørende investeringsomkostninger faktisk er dem, der kunne forventes på forhånd. Det kan følgelig ikke konkluderes, at de anvendte antagelser er dem, der ville have været tilgængelige, inden den offentlige finansiering blev ydet, og den rekonstruerede undersøgelse kan ikke betragtes som en pålidelig forudgående rentabilitetsanalyse.

(224) Med hensyn til investeringerne i *belysningsudstyr* blev der i den rekonstruerede rentabilitetsundersøgelse, som efterfølgende blev fremlagt af lufthavnsforvalteren, beregnet en nettonutidsværdi på 226 066,84 EUR og et internt afkast på 26,9 %. Den anvendte diskonteringssats var 9,1 %. I den rekonstruerede efterfølgende undersøgelse antages en anden passagertrafikprognose end den, der tidligere var til rådighed i udviklingsplanen. Disse passagerprognoser er mere konservative, og de anslåede passagertal er lavere end tallene i udviklingsplanen. I denne henseende ville den forventede rentabilitet derfor have været endnu højere, hvis passagertallet i udviklingsplanen var blevet taget i betragtning. Denne forhåndsanalyse, som er rekonstrueret efterfølgende, forekommer rimelig med henblik på at angive de forudgående rentabilitetsudsigter for investeringen i belysningsudstyr i 2008.

(225) Lufthavnsforvalteren har fremlagt en rentabilitetsundersøgelse, der efterfølgende er rekonstrueret, for investeringen i *terminalen til passagerer fra ikke-Schengenlande*. I denne undersøgelse blev der beregnet en nettonutidsværdi på 2 536 094,92 og et internt afkast på 14,71 %. Den anvendte diskonteringssats var 8,67 %. I den rekonstruerede efterfølgende undersøgelse antages en anden passagertrafikprognose end den, der tidligere var til rådighed i udviklingsplanen. Disse passagerprognoser er mere konservative, og de anslåede passagertal er lavere end tallene i udviklingsplanen. Kommissionen kan dog ikke bekræfte, om antagelserne vedrørende investeringsomkostninger faktisk er dem, der kunne forventes på forhånd. Det fremgår desuden ikke, hvordan investeringsomkostningerne i den rekonstruerede undersøgelse er relateret til investeringsomkostningerne i den efterfølgende rentabilitetsundersøgelse, der blev udarbejdet i juni 2008 (betragtning 218). Det kan følgelig ikke konkluderes, at de anvendte antagelser er dem, der ville have været tilgængelige, inden den offentlige finansiering blev ydet, og den rekonstruerede undersøgelse kan derfor ikke betragtes som en pålidelig forudgående rentabilitetsanalyse for investeringen i terminalen til passagerer fra ikke-Schengenlande.

7.1.4.3. Konklusion om økonomisk fordel

(226) Som forklaret ovenfor er Kommissionen af den opfattelse, at Rumænien handlede i overensstemmelse med det markedsøkonomiske princip, da staten investerede i udviklingen af tilkørselsvejen og parkeringsområdet ved Timişoara International Airport, jf. tabel 3. Kommissionen konkluderer derfor, at finansieringen i forbindelse med denne investering ikke gav lufthavnsforvalteren en økonomisk fordel.

(227) Med hensyn til de andre tre investeringsprojekter (renovering af start- og landingsbanen og udvidelse af forpladsen, udviklingen af terminalen til passagerer fra ikke-Schengenlande og belysningsudstyr) konkluderer Kommissionen, at den offentlige finansiering til disse tre investeringsprojekter gav lufthavnsforvalteren en økonomisk fordel.

7.1.5. *Konkurrencefordrejning og påvirkning af samhandelen mellem medlemsstaterne*

7.1.5.1. Principper

(228) Når støtte ydet af en medlemsstat styrker en virksomheds stilling sammenlignet med andre virksomheders, der konkurrerer i EU's indre marked, skal disse virksomheder betragtes som påvirkede af den støtte ([43]).

([43]) Dom af 30.4.1998, Het Vlaamse Gewest mod Kommissionen, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77, og dom af 17.9.1980, Philip Morris mod Kommissionen, C-730/79, ECLI:EU:C:1980:209, præmis 11.

(229) Eftersom driften af en lufthavn er en økonomisk aktivitet, finder der konkurrence sted på den ene side mellem lufthavne om at tiltrække luftfartsselskaber og den tilsvarende lufttrafik (passagerer og fragt) og på den anden side mellem lufthavnsforvaltere, som f.eks. konkurrerer indbyrdes for at få tildelt forvaltningen af en bestemt lufthavn. Især med hensyn til lavprisflyselskaber og charterselskaber kan også lufthavne, som ikke ligger i det samme opland og endog i forskellige medlemsstater, konkurrere om at tiltrække de pågældende luftfartsselskaber.

(230) Offentlig finansiering af en lufthavn kan derfor fordreje konkurrencen *mellem lufthavne*. Konkurrencen mellem lufthavne kan vurderes på grundlag af luftfartsselskabernes udvælgelseskriterier og navnlig ved at sammenligne en række faktorer som f.eks. arten af de tilbudte lufthavnsydelser og af de berørte kunder, befolkning eller den økonomisk aktivitet, overbelastning, adgang over land samt størrelsen af afgifterne og de overordnede forretningsmæssige vilkår for benyttelse af lufthavnsinfrastruktur og -ydelser ([44]).

(231) Som anført i punkt 40 i retningslinjerne for luftfart fra 2005 og som bekræftet i punkt 45 i retningslinjerne for luftfart fra 2014 kan selv små lufthavne ikke udelukkes fra anvendelsesområdet for artikel 107, stk. 1, i TEUF. Punkt 45 i retningslinjerne for luftfart fra 2014 anfører endvidere udtrykkeligt: »*Den omstændighed, at det kun er et lille støttebeløb, eller at den virksomhed, der modtager offentlig støtte, er relativt lille, udelukker ikke i sig selv, at samhandelen mellem medlemsstaterne kan blive påvirket*«.

7.1.5.2. Anvendelse på den foreliggende sag

(232) På det omhandlede tidspunkt var Timişoara International Airport den næststørste lufthavn i Rumænien (betragtning 31). Den transporterede ca. 900 000 passagerer om året. Den ligger 50 km fra Arad Airport og inden for to timers kørsel fra Caransebes (betragtning 34). Der foretages internationale flyvninger fra Timişoara International Airport til andre dele af EU af en række forskellige luftfartsselskaber, som også opererer fra andre lufthavne i Rumænien og andre medlemsstater. Start- og landingsbanen i Timişoara International Airport er tilstrækkelig lang og giver luftfartsselskaberne mulighed for at beflyve mellemlange internationale destinationer. Lufthavnen kan dermed tiltrække luftfartsselskaber på bekostning af andre tilsvarende lufthavne i andre medlemsstater. Den økonomiske fordel, som den direkte investeringsstøtte i dette tilfælde giver lufthavnsforvalteren, styrkede dennes økonomiske stilling, eftersom lufthavnsforvalteren kunne etablere sin forretning uden at skulle afholde de dermed forbundne investeringsomkostninger.

(233) De omhandlede foranstaltninger anses derfor for at kunne fordreje konkurrencevilkårene og påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne.

7.1.6. *Konklusion vedrørende forekomsten af statsstøtte*

(234) På grundlag af ovenstående konkluderer Kommissionen, at den offentlige finansiering af udviklingen af tilkørselsvejen og parkeringsområdet i 2007 og af sikkerhedsudstyret i 2008 ikke udgør statsstøtte som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF.

(235) Kommissionen finder imidlertid, at den offentlige finansiering til udviklingen af terminalen til passagerer fra ikke-Schengenlande, forbedringen af start- og landingsbanen og udvidelsen af forpladsen og belysningsudstyret udgør statsstøtte som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF.

7.2. **Støttetype: Eksisterende eller ny støtte**

(236) Kommissionen bemærker, at det i bestemmelserne i bilag V til akten om Republikken Bulgariens og Rumæniens tiltrædelsesvilkår ([45]) fastsættes, at »*støtteordninger og individuel støtte i transportsektoren, som er iværksat i en ny medlemsstat inden tiltrædelsesdatoen, og som fortsat finder anvendelse efter denne dato, på følgende betingelse [vil] blive anset for støtteordninger, som findes, jf. EF-traktatens artikel 88, stk. 1: Kommissionen underrettes om støtteforanstaltningerne senest fire måneder efter tiltrædelsesdatoen (…) Disse støtteforanstaltninger anses for at være »støtteordninger, som findes«, jf. artikel 88, stk. 1, i EF-traktaten indtil udgangen af tredje år fra tiltrædelsesdatoen.*«

(237) Det følger af ovenstående, at ordningen i bilag V for Rumæniens vedkommende kun finder anvendelse på støtte, som blev iværksat inden den 1. januar 2007, og som fortsatte derefter, hvis Kommissionen var blevet underrettet om denne støtte senest fire måneder efter tiltrædelsesdatoen.

([44]) Luftfartsretningslinjerne fra 2014, punkt 43.
([45]) Akt om Republikken Bulgariens og Rumæniens tiltrædelsesvilkår samt om tilpasning af de traktater, som Den Europæiske Union bygger på (EUT L 157 af 21.6.2005, s. 203).

(238) Rumænien anførte, at den offentlige finansiering af investeringerne i Timişoara International Airport for 2007 blev godkendt i november 2006, dvs. inden Rumæniens tiltrædelse af Den Europæiske Union. Eftersom disse foranstaltninger ikke er opført blandt de foranstaltninger, der blev meddelt Kommissionen i overensstemmelse med ovennævnte procedure, kan de imidlertid ikke anses for eksisterende støtte. Kommissionen konkluderer derfor, at den offentlige finansiering til udviklingen af terminalen til passagerer fra ikke-Schengenlande, forbedringen af start- og landingsbanen og udvidelsen af forpladsen og belysningsudstyret udgør ny støtte.

7.3. **Støttens lovlighed**

(239) Den offentlige finansiering til udviklingen af terminalen til passagerer fra ikke-Schengenlande, forbedringen af start- og landingsbanen og udvidelsen af forpladsen og belysningsudstyret blev iværksat uden forudgående formel godkendelse fra Kommissionen. Foranstaltningerne opfylder ikke kravene til gruppefritagelse fra anmeldelsespligten efter traktatens artikel 108. De blev gennemført af Rumænien i strid med landets forpligtelser i henhold til artikel 108, stk. 3, i TEUF.

(240) Foranstaltningerne udgør derfor ulovlig statsstøtte.

7.4. **Forenelighed med det indre marked**

(241) Den offentlige finansiering til udviklingen af terminalen til passagerer fra ikke-Schengenlande, forbedringen af start- og landingsbanen og udvidelsen af forpladsen og belysningsudstyret (tabel 3) blev ydet inden den 4. april 2014, den dato, hvor luftfartsretningslinjerne fra 2014 trådte i kraft. Ifølge luftfartsretningslinjerne fra 2014 anvender Kommissionen de regler, der var gældende på det tidspunkt, hvor støtten blev ydet, på ulovlig investeringsstøtte til lufthavne ([46]).

(242) Luftfartsretningslinjerne fra 2005 var gældende, da investeringsfinansieringen blev ydet. Derfor finder luftfartsretningslinjerne fra 2005 anvendelse på vurderingen af denne investeringsstøttes forenelighed.

(243) På grundlag af punkt 61 i luftfartsretningslinjerne fra 2005 vil Kommissionen vurdere støtten ud fra følgende kriterier:

— opførelsen eller driften af infrastrukturen svarer til en klart defineret almindelig interesse (regionaludvikling, adgangsmulighed osv.)

— infrastrukturen er nødvendig og står i forhold til det fastlagte mål

— der på mellemlang sigt er tilfredsstillende udsigter med hensyn til anvendelsen af infrastrukturen, bl.a. i betragtning af anvendelsen af den eksisterende infrastruktur

— alle potentielle brugere på lige vilkår og uden forskelsbehandling har adgang til infrastrukturen, og

— udviklingen i samhandelen ikke påvirkes i et omfang, der strider mod Unionens interesse.

7.4.1. *Støtteberettigede omkostninger*

(244) Ifølge luftfartsretningslinjerne fra 2005 skal omkostninger, der er berettigede til investeringsstøtte til en lufthavn, være begrænset til investeringsomkostninger til lufthavnsinfrastruktur i egentlig forstand (start- og landingsbaner, terminaler, forpladser osv.) eller direkte støttefaciliteter (brandslukningsudstyr og sikkerhedsudstyr). De støtteberettigede omkostninger må imidlertid ikke omfatte udgifter til kommercielle aktiviteter, der ikke er direkte forbundet med en lufthavns grundlæggende aktiviteter, som bl.a. omfatter opførelse, finansiering, drift og udlejning af jord og bygninger, ikke blot til kontor- og lagerbrug, men også til hoteller og industrivirksomheder på lufthavnsområdet samt forretninger, restauranter og parkeringsfaciliteter.

(245) Omkostningerne til de investeringer, der er anført i tabel 3, punkt 2, 3, 4, 5, 9, 12 og 13, er berettigede til investeringsstøtte i henhold til luftfartsretningslinjerne fra 2005, da de er en del af lufthavnens infrastruktur.

7.4.2. *Klart defineret mål af almen interesse*

(246) Lufthavnsforvalteren hævder, at foranstaltningen vedrørte et klart defineret mål af almen interesse, nemlig regionaludvikling, adgang til regionen og lufttransportsikkerhed (betragtning 156).

([46]) Luftfartsretningslinjerne fra 2014, punkt 173.

(247) Rumænien forklarede navnlig, at investeringerne i perioden 2007-2009 i renovering af start- og landingsbanen og udvidelse af forpladsen var begrundet i behovet for at forbedre lufthavnens driftskapacitet i spidsbelastningsperioder, hvor start- og landingsbanens og forpladsens kapacitet var presset, især i lyset af den betydelige forventede vækst i trafikken frem til 2015 (betragtning 36). Rumænien anførte videre, at investeringerne også var drevet af luftfartssikkerhedsmæssige hensyn, nemlig behovet for at adskille flyparkeringszonerne og adgangen til sådanne parkeringszoner samt nødvendigheden af at sikre de parkerede flys sikkerhed (betragtning 86).

(248) Med hensyn til udviklingen af terminalen til passagerer fra ikke-Schengenlande forklarede Rumænien, at investeringerne oprindeligt havde til formål at øge Timişoara International Airports kapacitet i lyset af den betydelige forventede vækst i trafikken frem til 2015. Da beslutningen om at yde investeringsstøtte blev truffet i 2006, blev terminalkapaciteten vurderet at være nået sin kritiske grænse set ud fra et operationelt synspunkt. Passagertrafikken var allerede steget med 250 % i perioden 2001-2005, og det førte til trængsel i spidsbelastningsperioderne. Den oprindelige terminal, som blev opført i 1960, var ikke bygget til en sådan trafiktæthed (betragtning 37).

(249) Rumænien forklarede, at behovet for yderligere investeringer i terminalen til passagerer fra ikke-Schengenlande efterfølgende havde til formål at sikre overholdelse af sikkerhedskravene, således at terminalen kan modtage flyvninger fra ikke-Schengenlande. På dette tidspunkt forventede Rumænien at tiltræde Schengenområdet i 2011. Der var navnlig behov for at opdele passagerstrømmene i passagerer, der ankommer fra lande i Schengenområdet, og passagerer, der ankommer fra lande uden for Schengenområdet. Dette ville også have sikret, at Timişoara International Airport kunne opretholde sine kommercielle aktiviteter i forbindelse med flyvninger både i og uden for Schengenområdet efter Rumæniens tiltrædelse af Schengenområdet (betragtning 88).

(250) Ifølge Rumænien havde finansieringen af investeringer i belysningsudstyr i 2008 til formål at opnå en bedre udnyttelse af den eksisterende infrastruktur ved at muliggøre landing fra begge retninger i stedet for én retning under dårlige vejrforhold. Den havde også til formål at sikre luftfartssikkerheden samt passagererne og luftfartøjernes sikkerhed (betragtning 90).

(251) I lyset af ovenstående argumenter blev investeringerne udformet, så Timişoara International Airport kunne håndtere de kapacitetsbegrænsninger under spidsbelastning, der gjorde sig gældende på daværende tidspunkt, og imødekomme den betydelige forventede vækst i trafikken. De blev også udformet med henblik på at øge luftfartssikkerheden og overholdelsen af de sikkerhedsforanstaltninger, der er fastlagt i EU's regler om sikkerhed inden for civil luftfart og kontrol af Schengengrænserne.

(252) Den forventede trafik kunne desuden ikke absorberes af nabolufthavne. Den nærmeste lufthavn — Arad Airport — havde meget begrænset trafik, både i absolutte tal og sammenlignet og sammenlignet med Timişoara International Airport. Antallet af passagerer om året i Arad Airport varierede mellem 67 183 og 128 835 i perioden 2007-2009, mens trafikken i Timişoara International Airport varierede mellem 859 329 og 991 758 passagerer om året, uden at der var nogen sammenhæng mellem ændringerne i passagertallet mellem de to lufthavne ([47]). Arad Airport havde ikke den fysiske kapacitet til at imødekomme den forventede stigning i passagertrafikken, da dens maksimale passagerkapacitet var på under 200 000 passagerer om året.

(253) Timişoara International Airport var Rumæniens næststørste lufthavn i den omhandlede periode og er i øjeblikket den tredjestørste lufthavn i Rumænien. Ifølge udviklingsplanen for perioden 2006-2015 betjente Timişoara International Airport regionen i den vestlige del af Rumænien, en af de mest udviklede regioner i Rumænien. Den betjente også regioner fra det østlige Ungarn samt Serbien og Montenegro (euroregionen DKMT) ([48]). Timişoara International Airport havde derfor stor betydning for den regionale udvikling. I lyset af det forventede antal passagerer i perioden 2006-2015 ville den økonomiske udvikling i de betjente regioner og deres tilgængelighed være blevet påvirket negativt uden investeringerne i kapacitetsforøgelsen, især fordi der ikke var andre lufthavne i region, der kunne absorbere den eksisterende eller den forventede trafik. Der var desuden ingen højhastighedsjernbanelinje gennem Timişoara, så der var ingen intermodal konkurrence om nogen af luftfartsruterne.

([47]) Den manglende sammenhæng mellem nabolufthavnes trafikudvikling var også et af de kriterier, der blev anvendt i sag SA.22614 (C 53/07) om statsstøtte iværksat af Frankrig til fordel for chambre de commerce et d'industrie (handels- og industrikammeret) i Pau-Béarn, Ryanair, Airport Marketing Services og Transavia (EUT L 201 af 30.7.2015, s. 109), som begrundelse for foreneligheden af støtten til Pau Airport.

([48]) Euroregionen Donau-Criș-Mureș-Tisa (DKMT) er en euroregion beliggende i Ungarn, Rumænien og Serbien. Den er opkaldt efter de fire floder i området.

(254) På grundlag af ovenstående konkluderer Kommissionen, at den omhandlede finansiering bidrog til adgangen til de betjente regioner og den regionale økonomiske udvikling og derfor opfyldt et veldefineret mål af fælles interesse.

7.4.3. *Støttens nødvendighed og forholdsmæssighed*

(255) Ifølge luftfartsretningslinjerne fra 2005 er der ingen grænse for støtteintensiteten i forbindelse med investeringsstøtte. Den statslige finansiering omfatter følgende støtteintensiteter: 80,3 % for terminalen til passagerer fra ikke-Schengenlande, 86,73 % for forbedringen af start- og landingsbanen og udvidelsen af forpladsen og 100 % for belysningsudstyret.

Tabel 11 Finansiering af investeringerne 2007-2009

	2007		2008		2009		**I alt**	
	Lufthavnens egne ressourcer	Statslige budgettildelinger	Lufthavnens egne ressourcer	Statslige budgettildelinger	Lufthavnens egne ressourcer	Statslige budgettildelinger	**Lufthavnens egne ressourcer**	**Statslige budgettildelinger**
Udvikling af terminalen til passagerer fra ikke-Schengenlande	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**
Forbedring af start- og landingsbanen og udvidelse af forpladsen til luftfartøjer	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**
Belysning				1 344 000			**0**	**1 344 000**
I alt	**823 397,9**	**8 604 000**	**3 133 537**	**11 822 650**	**1 072 670**	**8 767 950**	**5 029 605**	**29 194 600**

Kilde: Lufthavnsforvalteren.

(256) I lyset af lufthavnens begrænsede overskud og udbytte udbetalt til den rumænske stat i perioden 2007-2009 i forhold til størrelsen af de nødvendige investeringer er der rimeligt at antage, at lufthavnsforvalteren ikke ville have været i stand til selv at yde et større bidrag. Dette er i overensstemmelse med de generelle problem med adgang til finansiering på markedet i den omhandlede periode som følge af den daværende finansielle krise. Kommissionen anerkender videre, at lufthavne med en årlig trafik på op til 1 mio. passagerer sædvanligvis ikke selv kan dække deres kapitalomkostninger i vid udstrækning.

(257) Følgelig var den offentlige finansiering nødvendig, for at de finansierede investeringer kunne blive gennemført. Den havde med andre ord en tilskyndelsesvirkning, da lufthavnsforvalteren ikke ville have foretaget disse investeringer uden den statslige finansiering eller ikke i samme udstrækning. Det er desuden i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, da lufthavnsforvalteren ikke i væsentlig grad kunne øge sit bidrag til finansieringen af disse investeringer.

7.4.4. *Tilfredsstillende udsigter for anvendelse af infrastrukturen på mellemlang sigt*

(258) Ifølge udviklingsplanen steg passagertrafikken og antallet af flyvninger med 250 % i perioden 2001-2005. I udviklingsplanen 2006-2015 var der også forudset en stigning i passagertrafikken fra 611 705 passagerer i 2005 til 1 661 332 i 2010 og 2 565 494 passagerer i 2015. Rumæniens tiltrædelse af EU i 2007 forventedes at medføre en trafikstigning på 16-18 %.

(259) Udsigterne begrundede derfor investeringerne, som havde til formål at imødekomme den forventede trafik. Der var derfor tilfredsstillende udsigter for anvendelse af infrastrukturen på mellemlang sigt.

7.4.5. *Adgang til infrastrukturen på lige vilkår og uden forskelsbehandling*

(260) Rumænien bekræftede, at infrastrukturen er tilgængelig for alle brugere uden forskelsbehandling. Den eneste begrænsning af brugen af infrastrukturen hænger sammen med den begrænsning, der følger af forpladsens og terminalens begrænsede kapacitet. Infrastrukturen kan derfor anvendes på lige vilkår og uden forskelsbehandling i den forstand, der er fastsat i luftfartsretningslinjerne fra 2005.

7.4.6. *Udviklingen i samhandelen påvirkes ikke i et omfang, der strider mod Unionens interesse*

(261) Den nærmeste lufthavn — Arad Airport — kunne være blevet påvirket af den offentlige finansiering i Timişoara International Airport i den omhandlede periode. Kommissionen bemærker imidlertid, at en række faktorer medvirkede til at begrænse den konkurrencemæssige virkning af finansieringen af lufthavnsforvalteren i Timişoara International Airport.

(262) Arad Airport havde begrænset fysisk kapacitet til passagertrafik. Det var først i 2014, at der blev fastlagt planer om at udvide infrastrukturen for at bringe passagerterminalkapaciteten tæt på eller lidt over tærsklen på 200 000 passagerer om året. Selv en sådan forhøjet kapacitet havde ikke kunnet imødegå den efterspørgsel, der var forudset i udviklingsplanen for Timişoara International Airport.

(263) De faktiske trafikmængder bekræfter også, at Arad Airport havde meget begrænset passagertrafik. Trafikken i Arad Airport svarede til kun 7,8 % af trafikken i Timişoara International Airport i 2007, 14,5 % i 2008 og 8,8 % i 2009. Der er desuden ingen umiddelbar sammenhæng mellem trafikudviklingen i de to lufthavne ([49]).

(264) Den forventede betydelige stigning i passagertrafikken for Timişoara International Airport kunne derfor ikke have været absorberet af Arad Airport.

(265) I lyset af ovenstående finder Kommissionen, at de konkurrencefordrejninger, som støtten medførte, var begrænsede og ikke opvejede støttens bidrag til den regionale udvikling, tilgængelighed og sikkerhed.

7.4.7. *Konklusion vedrørende foranstaltning 1*

(266) Af de grunde, der er anført i betragtning 241-265 ovenfor, finder Kommissionen, at statsstøtten til finansieringen af udviklingen af terminalen til passagerer fra ikke-Schengenlande, forbedringen af start- og landingsbanen og udvidelsen af forpladsen til luftfartøjer og belysningsudstyret er forenelig med det indre marked i henhold til artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF.

8. VURDERING AF FORANSTALTNING 2 — AIP 2007, AIP 2008 og AIP 2010

8.1. Forekomst af støtte

(267) Principperne i artikel 107, stk. 1, i TEUF, jf. betragtning 171 og 172, finder også anvendelse på vurderingen af foranstaltning 2.

8.1.1. *Økonomisk aktivitet og begrebet virksomhed*

8.1.1.1. Principper

(268) Kommissionen skal først fastslå, om foranstaltning 2 finder anvendelse på virksomheder som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF. Virksomhedsbegrebet omfatter enhver enhed, som udøver økonomisk virksomhed, uanset denne enheds retlige status og dens finansieringsmåde ([50]). Enhver aktivitet, der består i at udbyde varer eller tjenester på et givet marked, betragtes som en økonomisk aktivitet ([51]).

8.1.1.2. Anvendelse på den foreliggende sag

(269) I AIP'erne fastsættes de afgifter, som luftfartsselskaberne skal betale for at bruge lufthavnens infrastruktur.

(270) Luftfartsselskaber leverer lufttrafiktjenester. Ved at levere sådanne tjenester udøver de en økonomisk aktiviteter og er derfor virksomheder i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF.

([49]) Se fodnote 32.
([50]) Dom af 18.6.1998, Kommissionen mod Italien, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303, og Höfner og Elser.
([51]) Dom af 16.6.1987, Kommissionen mod Italien, 118/85, ECLI:EU:C:1987:283, og dom af 18.6.1998, Kommissionen mod Italien, 35/96, ECLI:EU:C:1998:303.

8.1.2. *Statsmidler og tilregnelse til staten*

8.1.2.1. Principper

(271) Begrebet statsstøtte gælder kun fordele, der ydes direkte eller indirekte ved hjælp af statsmidler ([52]). Statsmidler omfatter alle den offentlige sektors midler ([53]), herunder statslige (decentrale, føderale, regionale eller andre) organers midler ([54]), og i visse tilfælde også private enheders midler. Midlernes oprindelse er ikke relevant, såfremt de, inden de overføres direkte eller indirekte til støttemodtageren, kommer under offentlig kontrol og derfor er til rådighed for de offentlige myndigheder ([55]), selv om midlerne ikke bliver den offentlige myndigheds ejendom ([56]).

(272) Begrebet statsstøtte gælder endvidere kun, hvis tildelingen af fordelen kan tilregnes staten, dvs. den er tildelt af staten selv eller gennem ethvert mellemliggende organ, som handler i henhold til de beføjelser, det har fået overdraget.

(273) Den omstændighed, at staten eller den statslige enhed er eneaktionær eller har aktiemajoriteten i en virksomhed, er ikke i sig selv tilstrækkelig til at tilregne de offentlige aktionærer en overførsel af midler fra denne virksomhed ([57]). Domstolen har også fastslået, at selv om staten er i stand til at kontrollere en offentlig virksomhed og udøve en dominerende indflydelse på dennes transaktioner, kan det ikke uden videre antages, at den faktisk udøver denne kontrol i et konkret tilfælde. En offentlig virksomhed kan handle mere eller mindre uafhængigt alt efter graden af den autonomi, staten giver den.

(274) Den omstændighed alene, at en offentlig virksomhed er underlagt statslig kontrol, er derfor ikke i sig selv tilstrækkelig til, at foranstaltninger, der træffes af denne virksomhed, kan tilregnes staten. Det er også nødvendigt at se på, om offentlige myndigheder kan anses for på den ene eller den anden måde at have været involveret i beslutningen om den pågældende foranstaltning. Domstolen har i den forbindelse fastslået, at en foranstaltning, som er truffet af en offentlig virksomhed, efter omstændighederne kan tilregnes staten på grundlag af en bedømmelse af sagens omstændigheder som helhed og den sammenhæng, hvori foranstaltningen er truffet ([58]).

(275) Sådanne omstændigheder kan være virksomhedens integration i den offentlige forvaltning, karakteren af dens aktiviteter og om disse udøves på markedet under normale konkurrencevilkår med deltagelse fra private erhvervsdrivende, virksomhedens juridiske status (om den henhører under den offentlige ret eller privatrettens regler for selskaber), udstrækningen af de offentlige myndigheders kontrol med administrationen af virksomheden eller enhver anden omstændighed, som i det konkrete tilfælde indicerer, at de offentlige myndigheder er impliceret deri, eller som tværtimod sandsynliggør, at de ikke er impliceret i vedtagelsen af en foranstaltning, når endvidere henses til dennes rækkevidde, indhold eller hermed forbundne betingelser ([59]).

8.1.2.2. Anvendelse på den foreliggende sag

(276) I den foreliggende sag udøvede staten til enhver tid direkte eller indirekte kontrol over de pågældende midler. Da AIP 2010 blev godkendt, var lufthavnen 80 % ejet direkte af Rumæniens transportministerium i overensstemmelse med artikel 8 i vedtægterne fra 2008 (betragtning 28). Lufthavnsforvalterens ressourcer var under statens kontrol og var derfor til dens rådighed. Rumænien kunne ved at udøve sin dominerende indflydelse på lufthavnsforvalteren træffe bestemmelse om anvendelsen af dennes midler, eksempelvis til at finansiere særlige

([52]) Domstolens dom af 24.1.1978, Van Tiggele, 82/77, ECLI:EU:C:1978:10, præmis 25 og 26, og dom af 12.12.1996, Air France mod Kommissionen (»Air France«), T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, præmis 63.

([53]) Air France, præmis 56.

([54]) Domstolens dom af 14.10.1987, Tyskland mod Kommissionen, 248/84, ECLI:EU:C:1987:437, præmis 17, og dom af 6.3.2002, Territorio Histórico de Álava m.fl. mod Kommissionen, forenede sager T-92/00 og 103/00, ECLI:EU:T:2002:61, præmis 57.

([55]) Domstolens dom af 17.7.2008, Essent Netwerk Noord, C-206/06, ECLI:EU:C:2008:413, præmis 70, og Domstolens dom af 16.5.2000, Frankrig mod Ladbroke Racing Ltd og Kommissionen (»Ladbroke Racing«), C-83/98 P, ECLI:EU:C:2000:248, præmis 50.

([56]) Air France, præmis 65, 66 og 67, og Ladbroke Racing, præmis 50.

([57]) Stardust Marine, præmis 51 ff.

([58]) Stardust Marine, præmis 52 og 55.

([59]) Stardust Marine, præmis 56.

fordele for andre virksomheder. Da AIP 2007 og AIP 2008 blev godkendt ([60]), var den rumænske stat desuden eneaktionær i lufthavnsforvalteren. I henhold til artikel 7 i vedtægterne fra 1998 (betragtning 28) tegnede Rumænien sig for hele startkapitalen, som blev betalt fuldt ud på den dato, hvor Timişoara International Airport blev etableret. Følgelig skal lufthavnsforvalterens ressourcer betragtes som statsmidler i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF.

(277) Med hensyn til tilregnelsen til den rumænske stat hævder de rumænske myndigheder, at lufthavnsforvalteren handler som en markedsøkonomisk investor, og at statens indflydelse er strengt begrænset til dens rolle som aktionær i selskabet i henhold til selskabets vedtægter og lov nr. 31/1990 om selskaber. Lufthavnsforvalterens prispolitik fastlægges af lufthavnsforvalterens bestyrelse og ledelse i overensstemmelse med selskabets vedtægter.

(278) Med hensyn til statens tilsyn med lufthavnsforvalterens aktiviteter bemærker Kommissionen, at generalforsamlingen består af repræsentanter for aktionærerne, hvor den rumænske stat repræsenteret ved transportministeriet er eneaktionær i henhold til vedtægterne fra 1998 og har aktiemajoriteten (80 % af aktierne) i henhold til vedtægterne fra 2008, og har kompetence til at træffe afgørelse om lufthavnsforvalterens aktiviteter og økonomiske politik. På grundlag af artikel 19 i vedtægterne fra 2008 træffes generalforsamlingens beslutninger ved afstemning blandt et antal aktionærer, der repræsenterer mindst halvdelen af aktiekapitalen, uden at det er muligt at blokere minoriteters rettigheder.

(279) I henhold til artikel 20 i vedtægterne fra 2008 administreres lufthavnsforvalteren af en bestyrelse bestående af syv medlemmer, hvoraf to er repræsentanter for transportministeriet, og en er repræsentant for finansministeriet. Kommissionen bemærker endvidere, at bestyrelsen vælges af generalforsamlingen (hvor staten var eneaktionær under vedtægterne fra 1998 og i dag har aktiemajoriteten). Bestyrelsen og dens formand udpeges ved bekendtgørelse udstedt af transportministeriet.

(280) Bestyrelsens møder kan afholdes, hvis mindst halvdelen plus et medlem af bestyrelsen deltager ([61]). Bestyrelsen skal behandle sager under tilstedeværelse af mindst to tredjedele af sine medlemmer og træffer beslutning med et flertal af medlemmerne af bestyrelsen ([62]).

(281) Formanden for bestyrelsen varetager også funktionen som administrerende direktør for lufthavnsforvalteren. Den organiske struktur og indflydelseskæde er endnu en omstændighed, der viser, at godkendelsen af ordningen for afgifter og rabatter kan tilregnes staten. Under alle omstændigheder blev staten løbende holdt underrettet om udviklingen i forbindelse med ordningen for afgifter og rabatter via disse medlemmer af bestyrelsen.

(282) I henhold til artikel 2, stk. 2, i vedtægterne fra 1998 var aktiviteterne af nationale offentlig interesse lufthavnsforvalterens primære formål. I henhold til artikel 5 i vedtægterne fra 1998 er lufthavnsforvalteren et specialiseret teknisk organ, der er udpeget af transportministeriet til primært at udføre aktiviteter af national offentlig interesse med henblik på inden for dets arbejdsområde at udføre ydelser, tjenester og arbejder vedrørende forvaltning og udnyttelse af aktiver, der tilhører, ejes eller lejes ud af staten, i forbindelse med national og international luftfartstrafik for at sikre transport af personer og gods.

(283) I lyset af disse betragtninger finder Kommissionen, at der er tilstrækkelige omstændigheder til at konkludere, at AIP 2007, AIP 2008 og AIP 2010 kan tilregnes staten.

([60]) Det blev præciseret af Rumænien, at AIP 2007 og AIP 2008 blev godkendt af lufthavnsforvalterens bestyrelse ca. to måneder inden hver AIP's ikrafttræden.

([61]) Artikel 20, stk. 9, i vedtægterne fra 1998.

([62]) Artikel 20, stk. 10, i vedtægterne fra 1998.

8.1.3. *Selektivitet*

8.1.3.1. Principper

(284) Hvis en statslig foranstaltning skal være omfattet af anvendelsesområdet for artikel 107, stk. 1, i TEUF, skal den begunstige »*visse virksomheder eller visse produktioner*«. Derfor er kun foranstaltninger, der begunstiger virksomheder, og som giver en fordel på en selektiv måde, omfattet af begrebet statsstøtte.

(285) Det følger af fast retspraksis, at bedømmelsen af selektivitet kræver en stillingtagen til, om en national foranstaltning som led i en bestemt retlig ordning kan begunstige visse virksomheder eller visse produktioner i forhold til andre virksomheder, der under hensyntagen til formålet med den nævnte ordning befinder sig i en tilsvarende faktisk og retlig situation. Undersøgelsen af selektivitet indebærer, at den referenceramme, som den pågældende foranstaltning indgår i, på forhånd skal defineres ([63]). En foranstaltning er »*kun selektiv, såfremt den inden for rammerne af en given retlig ordning bevirker en begunstigelse af visse virksomheder i forhold til andre virksomheder, der hører til andre sektorer eller til den samme sektor, og som under hensyntagen til formålet med denne ordning befinder sig i en tilsvarende faktisk og retlig situation*« ([64]). Begrebet statsstøtte omfatter ikke statslige foranstaltninger, som indfører en sondring mellem virksomheder, når denne sondring følger af det systems karakter eller opbygning, som foranstaltningerne er en del af ([65]).

(286) En foranstaltning, hvormed en offentlig virksomhed opstiller vilkårene for anvendelsen af sine varer eller tjenesteydelser, er ikke nødvendigvis altid en selektiv foranstaltning som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF ([66]). Artikel 107, stk. 1, i TEUF sondrer ikke mellem forskellige statslige foranstaltninger ud fra deres årsag og formål, men afgrænser dem i forhold til deres virkninger, uafhængigt af hvilken teknik der er brugt ([67]).

8.1.3.2. Anvendelse på den foreliggende sag

(287) AIP 2007, AIP 2008 og AIP 2010 omfattede en ordning med basistakster for lufthavnsafgifter (henholdsvis betragtning 41 og 44). AIP 2007, AIP 2008 og AIP 2010 omfattede desuden også rabatter og nedslag i afgifterne afhængigt af antallet af landinger i en fastsat perioden, antallet af passagerer, luftfartøjets vægt og/eller den pågældende rutetype (henholdsvis betragtning 42-43, betragtning 46-48 og betragtning 49).

(288) AIP 2007, AIP 2008 og AIP 2010 blev foreslået, vurderet og fastlagt af Timişoara International Airports ledelse og blev godkendt af dens bestyrelse (betragtning 40). Dette er i overensstemmelse med kravet om, at en lufthavnsforvalter, som udøver en egenkompetence, skal udarbejde en tabel over de lufthavnsafgifter, der gælder for denne lufthavn ([68]). Den gældende retlige ramme var derfor de lufthavnsafgifter, rabatter og nedslag, der var gældende i Timişoara International Airport, som fastsat ved henholdsvis AIP 2007, AIP 2008 og AIP 2010.

(289) Den relevante referenceramme for undersøgelsen af, om AIP 2007, AIP 2008 og AIP 2010 faktisk begunstigede visse luftfartsselskaber frem for andre, som befandt sig i en tilsvarende faktisk og retlig situation, var derfor alene den ordning, der fandt anvendelse på Timişoara International Airport.

(290) Ordningen for lufthavnsafgifter, rabatter og nedslag fandt anvendelse på alle luftfartsselskaber, der anvendte eller kunne anvende Timişoara International Airport, som opfyldt de betingelser, der var fastsat i henholdsvis AIP 2007, AIP 2008 eller AIP 2010.

(291) Kommissionen undersøgte endvidere, om de rabatter, der var fastsat i henholdsvis AIP 2007, AIP 2008 eller AIP 2010, var selektive i kraft af, at de begunstigede visse luftfartsselskaber, der benyttede Timişoara International Airport, på bekostning af andre selskaber, der benyttede denne samme lufthavn.

([63]) Domstolens dom (Store Afdeling) af 21.12.2016, Kommissionen mod Hansestadt Lübeck (»Lübeck«), C-524/14 P, ECLI:EU:C:2016:971, præmis 40-67.
([64]) Lübeck, præmis 58.
([65]) Lübeck, præmis 40-67 og den deri nævnte retspraksis.
([66]) Ibid.
([67]) Ibid. Dom af 15.11.2011, Kommissionen mod Government of Gibraltar og Det Forenede Kongerige, C-106/09 P and C-107/09 P, ECLI:EU:C:2011:732, præmis 87 og den deri nævnte retspraksis.
([68]) Lübeck, præmis 61.

(292) De gældende rabatter var fastsat på en glidende skala, hvor den laveste var på 10 % for 250-500 landinger om året, dvs. ca. fem landinger om ugen. Kommissionen bemærker, at der i den omhandlede periode ud over Wizz Air var en række andre luftfartsselskaber, som opererede i Timişoara International Airport, som rådede over luftfartøjer af den relevante størrelse og/eller havde et tilstrækkeligt antal flyvninger, og som derfor fik eller kunne have fået de pågældende rabatter.

(293) Ordningen for lufthavnsafgifter og rabatterne fandt således anvendelse uden forskelsbehandling.

(294) Basissatsen, rabatterne og nedslagene fastsat i AIP 2007, AIP 2008 og AIP 2010 var derfor ikke selektive.

(295) Kommissionen bemærker, at denne konklusion kun gælder de afgifter, rabatter og nedslag, der følger direkte af AIP 2007, AIP 2008 og AIP 2010. Den gælder ikke for afgifter, rabatter eller nedslag, der anvendes på grundlag af eventuelle individuelle aftaler med luftfartsselskaber.

8.1.3.3. Konklusion med hensyn til selektivitet

(296) Det følger af ovenstående, at foranstaltning 2 ikke opfylder selektivitetsbetingelsen i artikel 107, stk. 1, i TEUF.

(297) Betingelserne i artikel 107, stk. 1, i TEUF er kumulative. Hvis en af dem ikke er opfyldt af en foranstaltning, der vurderes, udgør en sådan foranstaltning ikke statsstøtte.

(298) Kommissionen konkluderer derfor, at foranstaltning 2 ikke udgjorde statsstøtte som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF, da den ikke var selektiv.

(299) Kommissionen bemærker, at det i åbningsafgørelsen blev påpeget, at AIP'erne kunne være uforenelige med det indre marked på grund af en mulig diskriminerende behandling af forskellige typer passagerer. Dette princip gælder for foranstaltninger, der udgør statsstøtte, og bevirker, at de ikke kan anses for forenelige med statsstøtte-reglerne ([69]). Da AIP'erne i den foreliggende sag ikke anses for at indebære statsstøtte, er det ikke nødvendigt at undersøge elementet vedrørende en uløselig sammenhæng, der nævnes i åbningsafgørelsen.

9. VURDERING AF FORANSTALTNING 3 — AFTALERNE FRA 2008 MED WIZZ AIR

9.1. Forekomst af støtte

(300) Principperne i artikel 107, stk. 1, i TEUF, jf. betragtning 171 og 172, finder også anvendelse på vurderingen af foranstaltning 3, som vedrører aftalerne fra 2008 mellem lufthavnsforvalteren og Wizz Air.

9.1.1. *Økonomisk aktivitet og begrebet virksomhed*

(301) Wizz Air er et luftfartsselskab. Det leverer ruteflyvninger med passagerer og udøver en økonomisk aktivitet. Det udgør derfor en virksomhed som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF.

9.1.2. *Statsmidler og tilregnelse til staten*

9.1.2.1. Principper

(302) De principper, der er forklaret i betragtning 271-275, finder også anvendelse på denne foranstaltning.

9.1.2.2. Anvendelse på den foreliggende sag

(303) Betragtning 276 finder også anvendelse på de statslige midler.

([69]) Dom af 15.6.1993, Matra mod Kommissionen, C-225/91, ECLI:EU:C:1993:239.

(304) Med hensyn til spørgsmålet om, hvorvidt aftalerne fra 2008, som blev undertegnet, mens lufthavnens vedtægter fra 1998 var gyldige, kan tilregnes staten, finder ræsonnementet i betragtning 277-279 for AIP 2007, AIP 2008 og AIP 2010 tilsvarende anvendelse.

(305) I lyset af disse betragtninger finder Kommissionen, at indgåelsen af aftalerne fra 2008 mellem Wizz Air og lufthavnsforvalteren kan tilregnes staten.

9.1.3. *Selektivitet*

9.1.3.1. Principper

(306) De principper, der er forklaret i betragtning 199, finder også anvendelse på denne foranstaltning.

9.1.3.2. Anvendelse på den foreliggende sag

(307) I den foreliggende sag blev aftalerne fra 2008 indgået med en enkelt virksomhed — Wizz Air. Foranstaltning 3 var således pr. definition selektiv som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF.

9.1.4. *Økonomisk fordel*

9.1.4.1. Principper

(308) Principperne om en økonomisk fordel som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF, som er beskrevet i betragtning 202-206, finder anvendelse på aftaler mellem lufthavne og luftfartsselskaber. Anvendelsen af det markedsøkonomiske princip på sådanne aftaler er nærmere forklaret i luftfartsretningslinjerne fra 2014 ([70]).

(309) I den specifikke situation vedrørende forholdet mellem en lufthavn og luftfartsselskaber vil Kommissionen vurdere, om lufthavnens adgang til offentlige midler giver de luftfartsselskaber, der anvender denne lufthavn, en fordel. Sådan støtte til et luftfartsselskab, der bruger lufthavnen, kan i princippet udelukkes, hvis forholdet mellem lufthavnen og det pågældende luftfartsselskab efterlever det markedsøkonomiske princip.

(310) Ifølge luftfartsretningslinjerne fra 2014 kan støtte til et luftfartsselskab, der benytter en lufthavn i henhold til det markedsøkonomiske aktørprincip, principielt udelukkes, når:

1) den pris, der opkræves for lufthavnsydelserne, svarer til markedsprisen, eller

2) det kan dokumenteres med en forhåndsanalyse, dvs. en analyse baseret på data, som var tilgængelige på det tidspunkt, hvor de pågældende foranstaltninger blev besluttet, at aftalen mellem lufthavnen og luftfartsselskabet vil give lufthavnen et positivt, gradvist stigende dækningsbidrag.

(311) Med hensyn til den første tilgang, som er skitseret i betragtning 310 (dvs. en sammenligning af den pris, der opkræves for lufthavnsydelserne, og markedsprisen), skal der — for at der kan fastsættes et benchmark — luftfartsretningslinjerne fra 2014 kunne udvælges et tilstrækkeligt antal sammenlignelige lufthavne, der leverer sammenlignelige ydelser på normale markedsvilkår. Kommissionen bemærker i den forbindelse, at langt de fleste EU-lufthavne på nuværende tidspunkt modtager offentlig finansiering til dækning af investerings- og driftsomkostninger. De offentlige myndigheder har traditionelt anset de offentligt ejede lufthavne for infrastrukturer til fremme af den lokale udvikling og ikke betragtet dem som virksomheder, der opererer på markedsvilkår. Priserne i disse lufthavne er derfor generelt ikke blevet fastsat ud fra markedshensyn og særligt ikke ud fra velfunderede forudgående rentabilitetsudsigter, men snarere på grundlag af samfundsmæssige eller regionale hensyn. Selv om nogle lufthavne er privatejede eller drives uden skelen til samfundsmæssige eller regionale hensyn, kan de priser, der kræves i disse lufthavne, være stærkt påvirkede af de priser, der kræves af hovedparten af de lufthavne, som modtager offentlig støtte, eftersom luftfartsselskaberne tager udgangspunkt i sidstnævnte priser under deres forhandlinger med de lufthavne, der er privat ejede eller drevne. Under disse omstændigheder gav Kommissionen i luftfartsretningslinjerne fra 2014 udtryk for, at det er yderst tvivlsomt, om der på nuværende tidspunkt kan defineres et passende benchmark til fastsættelse af en markedspris for ydelser, der leveres af lufthavne ([71]).

([70]) Luftfartsretningslinjerne fra 2014, punkt 53.
([71]) Luftfartsretningslinjerne fra 2014, punkt 59.

(312) Under alle omstændigheder finder Kommissionen, at en fastsættelse af benchmark bør være baseret på en sammenligning af lufthavnsafgifter, efter fradrag af enhver fordel, som er indrømmet luftfartsselskabet (som f.eks. markedsføringsstøtte, prisnedslag eller eventuelle andre incitamenter) i et tilstrækkeligt antal passende »sammenligningslufthavne«, hvis administration handler som markedsøkonomiske lufthavnsforvaltere. Hertil bør især anvendes følgende indikatorer: trafikkens omfang, trafiktype (forretningsrejser, fritidsrejser eller udgående trafik), fragtens relative omfang og den relative andel af lufthavnes indtægter, der stammer fra ikke-luftfartsrelaterede aktiviteter, de ydede lufthavnsydelsers type og niveau, lufthavnens placering i forhold til en storby, antallet af indbyggere i lufthavnens opland, velstandsniveauet i det omgivende område (BNP pr. indbygger) og andre geografiske områder, som passagerer kunne tiltrækkes fra.

(313) På grundlag af ovennævnte finder Kommissionen, at en forhåndsanalyse af den gradvist stigende rentabilitet er det mest relevante kriterium til vurdering af aftaler, som lufthavne har indgået med de enkelte luftfartsselskaber.

(314) Kommissionen er desuden af den opfattelse, at aftaler indgået mellem luftfartsselskaber og en lufthavn kan anses for at være i overensstemmelse med det markedsøkonomiske princip, hvis de ud fra en forhåndsvurdering bidrager til gradvist at øge lufthavnens rentabilitet ([72]). Lufthavnen bør godtgøre, at den, når den indgår en aftale med et luftfartsselskab (f.eks. en enkelt aftale eller en generel ordning for lufthavnsafgifter), er i stand til at dække alle omkostninger hidrørende fra aftalen, i aftalens løbetid med et rimeligt afkast på grundlag af velfunderede udsigter på mellemlangt sigt ([73]).

(315) I den forbindelse vurderer Kommissionen, at prisdifferentiering er standardforretningspraksis i det omfang, den er i overensstemmelse med al relevant konkurrence- og sektorlovgivning. Sådanne differentierede prisfastsættelsespolitikker bør imidlertid være forretningsmæssigt berettigede for at efterleve det markedsøkonomiske princip ([74]).

9.1.4.2. Fælles vurdering af aftalerne fra 2008

(316) Med henblik på anvendelsen af det markedsøkonomiske princip skal aftalerne fra 2008 efter Kommissionen opfattelse vurderes som en enkelt foranstaltning. Der er flere grunde til, at dette bør være tilfældet.

(317) For de første blev aftalerne indgået af de samme parter.

(318) For det andet indeholder aftalememorandummet af 25. juni 2008 en opstilling af de tjenester, der skal leveres af lufthavnsforvalteren, og de marketingydelser, der skal leveres af Wizz Air. I aftalememorandummet angives den samme formel for beregning af marketinggebyret og det samme tilbageholdte beløb pr. afrejsende passager som marketingaftalen af 30. juli 2008. Følgelig er aftalememorandummet og marketingaftalen tæt forbudne og hænger direkte sammen med hensyn til indhold. I aftalememorandummet fastsættes også de generelle principper for samarbejdet mellem lufthavnsforvalteren og Wizz Air, som efterfølgende er præciseret i mere operationelle udtryk i marketingaftalen, driftsaftalen og GHA. I marketingaftalen henvises der også direkte til aftalememorandummet i indledningen (betragtning 55). Aftalememorandummet blev i sidste ende erstattet af marketingaftalen, driftsaftalen og GHA.

(319) For det tredje blev driftsaftalen og GHA undertegnet den samme dag (1. august 2008) for den samme periode, dvs. 11. december 2008 til 10. december 2009 med automatisk forlængelse på yderligere 12 måneder på hver årsdag for deres ikrafttræden og uden mulighed for ophævelse de første tre år efter marketingaftalens ikrafttræden. Marketingaftalen trådte også i kraft den samme dag, dvs. den 11. december 2008 (betragtning 54).

([72]) Luftfartsretningslinjerne fra 2014, punkt 66.
([73]) Luftfartsretningslinjerne fra 2014, punkt 63.
([74]) Luftfartsretningslinjerne fra 2014, punkt 62.

(320) For det fjerde var aftalerne fra 2008 indbyrdes forbundne. Marketingaftalen indeholder flere henvisninger til driftsaftalen og GHA: i) Ifølge marketingaftalen kunne parterne øjeblikkeligt ophæve marketingaftalen, hvis driftsaftalen udløb uden forlængelse eller blev ophævet, ii) ifølge marketingaftalen kunne parterne øjeblikkeligt ophæve driftsaftalen og GHA uden nogen form for kompensation, hvis marketingaftalen udløb eller blev ophævet, iii) ifølge marketingaftalen skulle marketinggebyret ændres i samme omfang som lufthavnsafgifterne, hvis de afgifter, der er omhandlet i driftsaftalen eller GHA, steg (betragtning 59).

(321) På grundlag af ovenstående argumenter finder Kommissionen, at aftalememorandummet, marketingaftalen, driftsaftalen og GHA ikke er uadskillelige. Kommissionen finder derfor, at aftalerne fra 2008 skal undersøges under ét, for at afgøre, om en sådan transaktion udgør statsstøtte.

9.1.4.3. Princippernes anvendelse på den foreliggende sag

(322) Med henblik på at afgøre, om aftalerne fra 2008 giver Wizz Air en fordel, som selskabet ikke ville have opnået under normale markedsbetingelser, skal Kommissionen i den foreliggende sag undersøge, om en lufthavn, som opererer under normale markedsvilkår og ledes af langsigtede rentabilitetsudsigter ([75]), ville have indgået den samme eller en lignende kommerciel aftale med et luftfartsselskab. Kommissionen skal gå tilbage til det tidspunkt, hvor beslutningen om at indgå aftalerne fra 2008 mellem lufthavnsforvalteren og Wizz Air blev truffet, og basere sin vurdering på de oplysninger og antagelser, der var til rådighed for lufthavnsforvalteren på daværende tidspunkt.

(323) Med hensyn til den gældende analyse af det markedsøkonomiske princip fremførte Wizz Air, at metoden baseret på en sammenligning med markedsprisen, dvs. den første metode forklaret i betragtning 310, punkt 1, bør anvendes på den foreliggende sag sammen den anden metode (dvs. rentabilitetsanalyse) i betragtning 310, punkt 2).

(324) Wizz Air fremlagde en rapport udarbejdet af Oxera om »Economic MEIP assessment« af 27. oktober 2011, hvor de afgifter, som Wizz Air havde betalt i Timişoara International Airport, sammenlignes med de afgifter, som Wizz Air havde betalt i tre lufthavne i Det Forenede Kongerige, som ifølge Oxera var sammenlignelige lufthavne: lufthavnene i Liverpool, Prestwick og Doncaster. Analysen i undersøgelsen er baseret på data fra lufthavnsforvalteren og Wizz Air. Ifølge Oxera-undersøgelsen vil disse lufthavne sandsynligvis handle som lufthavne med »private investorer« i medfør af deres ejer- og finansieringsstruktur. Undersøgelsen indeholdt også en sammenligning mellem de generelle kendetegn ved Timişoara International Airport og de tre sammenlignelige lufthavne (f.eks. hjembybefolkningens størrelse, afstand til hjembyen, befolkningen i den største by inden for 150 km og den nærmeste store lufthavn), indkomstniveauet målt som BNP pr. indbygger samt gennemsnitlig ugeløn, udviklingen i trafiktallene, de berørte lufthavnes indtægter og finansieringsstatus (om lufthavnen modtog offentlige midler eller ej). Rapporten beregnede de afgifter, som Wizz Air havde betalt i Timişoara International Airport, sammenlignet med de tre britiske lufthavne (i analysen blev der taget hensyn til de forskellige afgifter i de fire lufthavne efter fradrag af de fordele, der blev tildelt Wizz Air). Analysen viste de samlede afgifter, som Wizz Air betalte i Timişoara International Airport og sammenligningslufthavnene som euro pr. turnaround og euro pr. passager. På dette grundlag konstateredes det i analysen, at det overordnede niveau for de afgifter, som Wizz Air betalte i Timişoara International Airport i perioden 2008-2011, både pr. turnaround og pr. passager i gennemsnit er højere end det sammenlignelige gennemsnitlige niveau for de afgifter, som luftfartsselskabet betalte i sammenligningslufthavnene. Ifølge Oxera-rapporten viser de lavere priser, som Wizz Air betalte i sammenligningslufthavnene, at en privat investor sandsynligvis ville have indgået en aftale på de vilkår, der var fastsat i aftalen mellem lufthavnsforvalteren og Wizz Air.

(325) Med hensyn til Oxeras rapport, hvor Timişoara International Airport sammenlignes med tre britiske lufthavne, som Wizz Air har fremlagt, minder Kommissionen om, at benchmarking ikke er en hensigtsmæssig metode til at fastsætte markedspriser, hvis de tilgængelige benchmarks ikke er blevet fastsat ud fra markedshensyn, eller hvis de eksisterende processer er betydeligt fordrejet af offentlige interventioner. Sådanne fordrejninger synes at forekomme i luftfartsindustrien af de årsager, der er forklaret i betragtning 311 og 312.

([75]) Alfa Romeo, præmis 23, og dom af 12.12.2000, Alitalia mod Kommissionen, T-296/97, ECLI:EU:T:2000:289, præmis 84.

(326) Kommissionen finder desuden, at kriteriet om, at der skal udvælges et tilstrækkeligt antal sammenlignelige lufthavne, der leverer sammenlignelige ydelser på normale markedsvilkår, jf. punkt 55 i luftfartsretningslinjerne fra 2014, ikke er opfyldt. Eftersom det findes nogle hundrede lufthavne i Europa ([76]), kan tre lufthavne ikke anses for at være et tilstrækkeligt antal, der gør det muligt at fastsætte et passende benchmark for de relevante markedspriser. To af de tre benchmarkinglufthavne (Liverpool og Doncaster) ejes desuden af den samme koncern — Peel Airports Group. Dette undergraver yderligere det antal og den forskelligartethed af sammenligningslufthavne, der kræves for at opnå et pålideligt benchmark.

(327) Alle de tre sammenligningslufthavne er endvidere beliggende i Det Forenede Kongerige, og to af dem (Liverpool og Doncaster) ligger tæt på den samme storby — Manchester. I Oxeras rapport forklares det desuden ikke, om de tre sammenligningslufthavne og Timişoara International Airport leverer sammenlignelige ydelser. Undersøgelsen indeholder kun oplysninger vedrørende det tidspunkt, hvor Wizz Air påbegyndte driften i hver lufthavn, og til hvilke destinationer, og analyserer de samlede afgifter, som Wizz Air betalte i disse lufthavne (ekskl. betalinger for marketingydelser). Dette gør det imidlertid ikke muligt at vurdere, om lufthavnene leverer sammenlignelige ydelser.

(328) Som det fremgår af Oxeras rapport, er der også en række forskelle mellem Timişoara International Airport og to af de britiske lufthavne (Liverpool Airport og Prestwick Airport). Liverpool Airport er væsentligt større end Timişoara International Airport (omkring 5,5 mio. passagerer i 2007), og Prestwick Airport havde mere end 2 mio. passagerer. Med hensyn til trafikmængde var den eneste sammenlignelige lufthavn derfor Doncaster Airport (op til 1 mio. passagerer). Det antal passagerer, som Wizz Air selv transporterede fra hver af disse lufthavne, varierer.

(329) Med hensyn til det omgivende områdes velstand (BNP pr. indbygger) var der en stor forskel mellem situationen i Timişoara (indeks for BNP pr. indbygger ([77]) på under 50 i 2007) og i Det Forenede Kongerige (indeks for BNP pr. indbygger på ca. 120 i 2007), hvor de tre sammenligningslufthavne er beliggende. Afsnittet om sammenligning i Oxera-rapporten indeholder desuden oplysninger om de gennemsnitlige ugentlige lønninger på de regionale arbejdsmarkeder i Timişoara og de tre byer i Det Forenede Kongerige, hvor sammenligningslufthavnene er beliggende (Liverpool, Prestwick og Doncaster), og de er også meget forskellige (Timişoara ligger under 50, mens de tre andre byer ligger over 500).

(330) I rapporten tages der endvidere ikke hensyn til forskellige indikatorer, der er anført i punkt 60 i luftfartsretningslinjerne fra 2014 (f.eks. trafiktype eller de ydede lufthavnsydelsers type og niveau).

(331) Endelig kunne Kommissionen, selv hvis det på grundlag af en gyldig sammenlignelig analyse antages, at den »pris« der blev anvendt i de forskellige transaktioner, der er omfattet af denne vurdering, svarede til eller var højere end »markedspriserne«, imidlertid ikke konkludere, at disse transaktioner nødvendigvis svarede til markedsprisen. Der ville ikke være tale om en markedspris, hvis operatøren ved indgåelsen af sådanne aftaler kunne have forventet, at de ville føre til højere meromkostninger end merindtægter. En markedsøkonomisk investor ville nemlig ikke være interesseret i at udbyde varer eller tjenesteydelser til »markedspris«, hvis det medførte et gradvist stigende tab.

(332) I forbindelse med denne analyse finder Kommissionen det hensigtsmæssigt at gentage, at både Rumænien og de interesserede parter efter vedtagelsen af luftfartsretningslinjerne fra 2014 blev opfordret til at fremsætte bemærkninger om anvendelsen af disse retningslinjer på den foreliggende sag. Bortset fra Wizz Air har hverken Rumænien eller andre interesserede parter gjort indsigelse mod Kommissionens fremgangsmåde, hvorefter det mest relevante kriterium for vurdering af de aftaler, der er indgået mellem disse to parter, er en forhåndsanalyse af den gradvist stigende rentabilitet, hvis der ikke kan defineres et passende benchmark til fastsættelse af en markedspris for ydelser, der leveres af lufthavne.

([76]) I luftfartsretningslinjerne fra 2014, punkt 1, anføres det, at lufttransportsystemet i Den Europæiske Union består af et netværk af mere end 460 lufthavne.

([77]) Som forklaret Oxera-rapporten udtrykkes indekset for BNP pr. indbygger for Rumænien og Det Forenede Kongerige i købekraftstandarder (KKS) i forhold til gennemsnittet for Den Europæiske Union (EU-27). Gennemsnittet for EU-27 blev sat til 100.

(333) På grundlag af ovenstående finder Kommissionen derfor, at den fremgangsmåde, der generelt anbefales i luftfartsretningslinjerne fra 2014 ved analyse af det markedsøkonomiske princip i forhold mellem lufthavne og luftfartsselskaber, nemlig en forhåndsanalyse af den gradvist stigende rentabilitet, skal anvendes i denne sag ([78]).

9.1.4.4. Tidsramme for vurdering af rentabiliteten af aftalerne fra 2008

(334) Når en markedsøkonomisk investor skal beslutte, om vedkommende vil indgå aftaler med et luftfartsselskab, vælger denne vælge en tidsramme for sin vurdering på grundlag af vilkårene i de pågældende aftaler eller den aftaleperiode, der er fastsat i hver enkelt aftale. Han vil med andre ord vurdere meromkostningerne og -indtægterne i aftaleperioden. På datoen for underskrivelsen af aftalerne vil en forsigtig markedsøkonomisk investor ikke regne med, at aftalerne fornyes, når de er udløbet, hverken på samme eller nye vilkår.

(335) På grundlag af den tilgang, der er beskrevet i betragtning 334, vil Kommissionen vurdere meromkostningerne og -indtægterne i forbindelse med aftalerne fra 2008 for perioden 11. december 2008 til 10. december 2011, som er den oprindelige løbetid for marketingaftalen. Del mulige forlængelse af marketingaftalen med endnu 12 måneder efter udløbet af de første tre år tages ikke i betragtning. Dette var en mulighed for forlængelse, og en markedsøkonomisk investor ville ikke have sat sin lid til, at en sådan mulighed ville blive udnyttet.

(336) Både driftsaftalen og GHA var gyldige i en indledende periode på et år, dvs. fra den 11. december 2008 til den 10. december 2009. De indeholdt begge en bestemmelse om automatisk fornyelse for yderligere 12 måneder ved hver årsdag for deres respektive ikrafttræden. Lufthavnsforvalteren havde ikke ret til ensidigt at ophæve disse aftaler inden den tredje forlængelsesperiode ([79]). Da forlængelsen af driftsaftalen og GHA skete automatisk fra lufthavnsforvalterens synspunkt, finder Kommissionen derfor, at en fornuftig markedsøkonomisk investor ville have antaget, at driftsaftalen og GHA ville være gyldig i det mindste i marketingaftalens løbetid, hvis ikke længere.

(337) Omvendt ville det ikke have været logisk at antage en indledende løbetid på tre år for marketingaftalen og en indledende periode på et år for driftsaftalen, da marketingaftalen ville være uden genstand, hvis luftfartsselskabet ikke opererede i lufthavnen. Løbetiden for GHA skulle ligeledes tilpasses driftsaftalens løbetid, da groundhandlingydelser kun kan leveres, hvis luftfartsselskabet opererer i lufthavnen. Som forklaret i betragtning 319 hænger marketingaftalens løbetid på den ene side sammen med løbetiden for driftsaftalen og GHA på den anden side.

(338) Kommissionen bemærker, at aftalememorandummet, som blev undertegnet den 25. juni 2008, udgjorde den ramme, der fastsatte de generelle betingelser for samarbejdet mellem lufthavnsforvalteren og Wizz Air. Disse blev efterfølgende præciseret i marketingaftalen, driftsaftalen og GHA. Kommissionen mener derfor, at perioden inden undertegnelsen af aftalememorandummet, dvs. 25. juni 2008, bør anses for det forudgående referencepunkt i rentabilitetsanalysen.

(339) Både driftsaftalen og GHA blev ændret den 25. juni 2010 med en ny rabatordning, der var aftalt mellem Wizz Air og lufthavnsforvalteren, som dækkede perioden indtil den 6. februar 2011 (»de ændrede aftaler fra 2010«). Denne nye rabatordning svarer til den ordning, der er fastsat i AIP 2010. Eftersom ændringerne medførte ændringer af betingelserne i de to aftaler, vil Kommissionen anvende det markedsøkonomiske princip særskilt på de ændrede aftaler fra 2010 med henblik på at vurdere, om en markedsøkonomisk investor ville have indgået de ændrede aftaler. I vurderingen nedenfor er rentabilitetsanalysen for den indledende periode af aftalerne fra 2008 derfor adskilt fra rentabilitetsanalysen af de ændrede aftaler fra 2010.

([78]) Luftfartsretningslinjerne fra 2014, punkt 59 og 61.

([79]) Undtagen i tilfælde af almindelige årsager til kontraktbrud.

9.1.4.5. Rentabilitetsanalyse af aftalerne fra 2008

Vurdering af meromkostninger og -indtægter i forbindelse med aftalerne fra 2008

(340) Aftalerne fra 2008 var individuelt forhandlede ordninger, der kun var gældende for de to kontraherende parter. Der er ikke tale om en generel ordning for lufthavnsafgifter, der gælder for alle luftfartsselskaber, der benytter lufthavnen ([80]). De relevante omkostninger og indtægter, der stiger gradvist i forhold til aftalerne fra 2008, er de omkostninger og indtægter, som lufthavnsforvalteren forventer at pådrage sig som følge af Wizz Airs drift i Timişoara International Airport.

(341) Det centrale spørgsmål er, om merindtægter, der opstår som følge af luftfartsselskabets aktiviteter, overstiger meromkostningerne. De investeringer, der blev foretaget i lufthavnen forud for aftalerne, og de faste driftsomkostninger er derfor ikke relevante.

(342) De merindtægter, som en privat investor med rimelighed kunne forvente af aftalerne fra 2008, ville opstå som følge af yderligere luftfartsrelaterede indtægter fra lufthavnsafgifter betalt af Wizz Air og yderligere ikke-luftfartsrelaterede indtægter fra f.eks. bilparkering, franchisebutikker eller direkte drift af butikker.

(343) Meromkostninger er i dette tilfælde driftsomkostninger, marketingomkostninger og investeringsomkostninger, der kan tilskrives tilstedeværelsen af Wizz Air i Timişoara International Airport.

Rumæniens forudgående rentabilitetsanalyse af aftalerne fra 2008

(344) Efter Kommissionens anmodning fremsendte Rumænien den 9. december 2014 en forudgående rentabilitetsanalyse, som er rekonstrueret efterfølgende på grundlag af de data, der forelå, inden aftalerne fra 2008 blev indgået med Wizz Air. Analysen gav et overblik over de merindtægter, der kunne forventes på det tidspunkt, hvor aftalerne blev indgået.

(345) Det blev anslået, at aftalerne fra 2008 ville generere følgende indtægter:

Tabel 12: Forhåndsestimat af indtægter genereret via aftalerne fra 2008 (eksklusive marketingaftalen)

År **(1)**	**Antal passagerer (estimeret)** **(2)**	**Luftfartsindtægter pr. Wizz Air-passager (EUR)** **(3)**	**Ikke-luftfartsrelaterede indtægter pr. passager (EUR)** **(4)**	**Luftfartsindtægter (EUR)** **(5) = (2) × (3)**	**Ikke-luftfartsrelaterede indtægter (EUR)** **(6) = (2) × (4)**	**Indtægter i alt (estimeret) (EUR)** **(5) + (6)**
2009	**200 000**	12	2,50	2 400 000	500 000	**2 900 000**
2010	**300 000**	12	2,50	3 600 000	750 000	**4 350 000**
2011	**350 000**	12	2,50	4 200 000	875 000	**5 075 000**

(346) I analysen anvendes Wizz Airs prognoser for antallet af passagerer, der forventes at blive transporteret i 2009, 2010 og 2011.

(347) Luftfartsindtægterne pr. afrejsende passager blev beregnet som vist i tabel 13. Luftfartsindtægterne pr. Wizz Air-passager blev beregnet som luftfartsindtægter pr. afrejsende Wizz Air-passager (ca. 24 EUR) divideret med 2, da kun halvdelen af Wizz Air-passagererne er afrejsende passagerer. Enhedsomkostningerne repræsenterer de fulde afgifter (dvs. uden rabatter) som fastsat i driftsaftalen og GHA.

([80]) Luftfartsretningslinjerne fra 2014, punkt 63.

Tabel 13: Luftfartsindtægter pr. flyvning og pr. afrejsende Wizz Air-passager

		Maksimal startvægt	**72**
		Kapacitet	**180**
		Belægningsprocent	**82 %**
	Enhed	Enhedsafgift (EUR)	Pr. flyvning (EUR)
Landingsafgift	Maksimal startvægt	7	504
Standpladsafgift	Maksimal startvægt	0,15	10,80
Belysningsafgift	Maksimal startvægt	2,10	151,20
Afgift for rampehandling	Flyvning	150	150
Passagerafgift	Dpax	8	1 180,80
Sikkerhedsafgift	Dpax	10	1 476
Afgift for bevægelseshæmmede passagerer	Dpax	0,20	29,52
I alt pr. flyvning	**Flyvning**		**3 502,32**
I alt pr. afrejsende passager (Dpax)	**Dpax**		**23,73**

(348) Ifølge Rumænien udgjorde ikke-luftfartsrelaterede indtægter baseret på lufthavnens erfaringer i de foregående år kun 15-20 % af lufthavnsforvalterens samlede indtægter, som beløb sig til 2,5 EUR i ikke-luftfartsrelaterede indtægter pr. passager. Dette beløb blev også antaget for Wizz Air-passageren (som vist i kolonne 4 i tabel 12).

(349) Når marketingbetalingerne som fastsat i marketingaftalen blev medregnet, forventedes følgende indtægter. Rumænien har anført marketingbetalingerne i tabellen som »Lufthavnens marketinginvestering«.

Tabel 14: Forhåndsestimat af nettoindtægter genereret via aftalerne fra 2008 (eksklusive marketingaftalen)

År	**Antal passagerer/år**	**Antal afrejsende passagerer pr. år(2)/2**	**Luftfartsindtægter pr. afrejsende passager (EUR)**	**Andre indtægter pr. passager (EUR)**	**Beløb tilbageholdt af lufthavnsforvalteren pr. afrejsende passager (EUR)**	**Beløb tilbageholdt af lufthavnen (3) × (7) (EUR)**	**Luftfartsindtægter (2) ×(4) (EUR)**	**Lufthavnens marketinggebyr (8) – (7) (EUR)**	**Andre indtægter (2) ×(5) (EUR)**	**Lufthavnens endelige indtægter (7) + (10) (EUR)**
(1)	**(2)**	**(3)**	**(4)**	**(5)**	**(6)**	**(7)**	**(8)**	**(9)**	**(10)**	**(11)**
2009	200 000	100 000	12	2,5	5	500 000	2 400 000	1 900 000	500 000	**1 000 000**
2 010	300 000	150 000	12	2,5	4	600 000	3 600 000	3 000 000	750 000	**1 350 000**
2 011	350 000	175 000	12	2,5	4	700 000	4 200 000	3 500 000	875 000	**1 575 000**

(350) Det beløb, der blev tilbageholdt af lufthavnsforvalteren pr. afrejsende passager (kolonne 6 i tabel 14), blev beregnet på grundlag af marketingaftalen. Ifølge marketingaftalen kunne lufthavnsforvalteren tilbageholde et beløb ([81]) afhængigt af det månedlige antal passagerer, som Wizz Air transporterede til/fra lufthavnen, i overensstemmelse med følgende.

([81]) Det tilbageholdte beløb var en metode, der blev anvendt til at beregne marketingbetalingerne i forhold til lufthavnsafgifterne.

Tabel 15 Tilbageholdt beløb pr. afrejsende passager

Antal passagerer (afrejsende og ankommende)) pr. måned, som Wizz Air transporterede til/fra lufthavnen			Tilbageholdt beløb pr. afrejsende passager (EUR)
0	-	5 349	8
5 350	-	10 690	6
10 691	-	15 999	5
16 000	-	31 999	4
> 32 000			3,50

(351) I betragtning af det anslåede antal Wizz Air-passagerer pr. år på 200 000 i 2009, 300 000 i 2010 og 350 000 i 2011 blev det anslået, at antallet af Wizz Air-passagerer pr. måned ville have været 16 666 i 2009, 25 000 i 2010 og 29 166 i 2011. På dette grundlag blev det vurderet, at lufthavnsforvalteren ville tilbageholde 5 EUR pr. afrejsende passager i 2009 og 4 EUR i 2010 og 2011.

(352) Rumæniens analyse indeholder ikke beregninger af meromkostningerne. Ifølge de rumænske myndigheder er de fleste lufthavnsomkostninger faste (ca. 80 %). De vurderede desuden, at lufthavnsomkostningerne ville være konstante eller kun ville være genstand for mindre ændringer på grund af øget brændstof- og energiforbrug og muligvis på grund af slitage af det udstyr, der blev anvendt til Wizz Airs aktiviteter i lufthavnen. Rumænien forklarede, at der ikke forventedes andre yderligere omkostninger til udstyr, materialer eller infrastruktur, da Wizz Airs aktiviteter ville anvende de eksisterende aktiver og infrastrukturer i tidsrum, hvor de indtil videre ikke var blevet benyttet. Aktiviteterne i Timişoara International Airport var målrettet mod Carpatairs aktiviteter, som kun blev udført på bestemte tider af døgnet. Der forventedes af samme grund ingen yderligere personaleomkostninger. Ifølge Rumænien blev der ikke tildelt nogen investeringsomkostninger til Wizz Air, fordi alle lufthavnsinvesteringerne var planlagt, inden forhandlingerne med Wizz Air blev indledt. Ifølge analysen ville lufthavnsforvalteren derfor — i medfør af den højde andel af faste omkostninger — opnå øget rentabilitet som følge af stigningen i passagertallet, selv om der blev anvendt lavere takster.

(353) Kommissionen finder, at den anvendte fremgangsmåde med hensyn til det anslåede antal passagerer er rimelig, da den er i overensstemmelse med udviklingsplanen. Ifølge udviklingsplanen ville antallet af passagerer stige med 244 348 fra 2008 til 2009. Da driftsaftalen med Wizz Air trådte i kraft den 11. december 2008, kan det groft sagt siges, at af den stigning på 244 348 passagerer, der var forudset i udviklingsplanen, bidrog Wizz Air med de 200 000. I udviklingsplanen blev der også anslået en stigning i passagertrafikken på 253 423 passagerer fra 2009 til 2010 og på 215 973 passagerer fra 2010 til 2011. Stigningen på henholdsvis 100 000 passagerer fra 2009 til 2010 og 50 000 fra 2010 til 2011 for Wizz Air, som er anført i Rumæniens forhåndsanalyse, forekommer derfor rimelig.

(354) Luftfartsindtægterne er efter Kommissionens opfattelse ikke overvurderede, da der ikke tages hensyn til de rabatter på lufthavnsafgifterne, der er fastsat i driftsaftalen. På grund af formlen for beregning af marketingbetalingen ville de lavere luftfartsindtægter imidlertid have medført en lavere marketingbetaling på præcist det samme beløb ([82]). Indtægterne og omkostningerne ville derfor blive tilsvarende lavere og ville ikke påvirke rentabiliteten.

(355) Der er imidlertid efter Kommissionens opfattelse en række mangler: ved Rumæniens forhåndsanalyse, som er rekonstrueret efterfølgende:

([82]) Hvis f.eks. luftfartsindtægterne pr. afrejsende passager var 20 EUR i stedet for 24 EUR, ville luftfartsindtægter være 400 000 EUR lavere, dvs. de ville beløbe sig til 2 mio. EUR. Marketingbetalingen ville da være 1 500 000 (2 mio. EUR i luftfartsindtægter minus beløbet på 500 000 EUR tilbageholdt af lufthavnsforvalteren). Marketingbetalingen er i denne situation 400 000 EUR lavere sammenlignet med en situation, hvor afgiften pr. passager er 24 EUR.

a) Sikkerhedsafgiften ([83]) medregnes fuldt ud som luftfartsindtægter for lufthavnen. Denne afgift burde have været udelukket, eftersom den finansierer ikke-økonomiske aktiviteter ([84]), eller burde have været indregnet i luftfartsindtægterne, samtidig med at de tilsvarende sikkerhedsomkostninger blev indregnet på udgiftssiden (medtagelsen af sikkerhedsafgifter og -omkostninger ville derved ikke have påvirket rentabiliteten) ([85]).

b) Analysen indeholder ikke en beregning af de gradvist stigende driftsomkostninger, men det anerkendes, at lufthavnsforvalteren vil pådrage sig yderligere driftsomkostninger (om end mindre) i forbindelse med Wizz Airs tilstedeværelse i Timişoara International Airport (betragtning 352).

c) Analysen indeholder ikke en nettonutidsværdi og en diskonteringssats.

(356) På grundlag af ovenstående finder Kommissionen, at Rumæniens forudgående rentabilitetsanalyse, som er rekonstrueret efterfølgende, ikke godtgør, at aftalerne fra 2008 efterlever det markedsøkonomiske princip.

Oxeras forudgående rentabilitetsanalyse af aftalerne fra 2008

(357) Wizz Air fremlagde en rapport udarbejdet af Oxera dateret den 10. februar 2015 (sammen med den senere ændring benævnt »Oxera-rapporten«), som indeholder en vurdering af den forventede rentabilitet af aftalerne fra 2008 med Wizz Air som efterfølgende rekonstrueret på grundlag af de data, der ville have været tilgængelige, da aftalerne blev undertegnet. Oxera-rapporten med titlen »*Economic MEOP assessment: Timişoara airport. Profitability analysis*« er baseret på dataene fra den analyse, som Rumænien havde fremlagt (betragtning 344), suppleret med yderligere data, som lufthavnsforvalteren har fremsendt til Oxera.

(358) Den tidsramme for aftalerne fra 2008, der tages i betragtning, er tre år, dvs. den indledende tidsramme for marketingaftalen uden dens eventuelle forlængelse.

(359) Den 14. maj 2015 indgav Oxera igen beregningerne af den forventede rentabilitet for at korrigere en datafejl i rapporten af 10. februar 2015. Korrektionen vedrørte en overvurdering af de samlede investeringsomkostninger som følge af en dobbelt medregning af den investering, som staten finansierede, i den oprindelige rapport. Denne datafejl påvirkede den forventede rentabilitet af aftalerne fra 2008, som oprindeligt blev undervurderet.

(360) På grundlag af den ændrede Oxera-rapport opsummeres resultaterne af de meromkostninger, de merindtægter og den merfortjeneste, man kunne forvente på det tidspunkt, hvor aftalerne fra 2008 blev underskrevet, i tabel 16 nedenfor. Oxera konkluderede, at aftalerne fra 2008 kunne forventes at have en nettonutidsværdi på 7,62 mio. RON.

([83]) Ifølge punkt 35 i luftfartsretningslinjerne fra 2014 er sådanne aktiviteter nødvendige for at sikre den civile luftfart mod ulovlige handlinger, og investeringer i nødvendig infrastruktur og nødvendigt udstyr til at udføre disse aktiviteter anses for at være af ikke-økonomisk karakter. Disse aktiviteter er derfor ikke omfattet af statsstøttereglerne.

([84]) Kommissionen medgiver, at sikkerhedsafgiften ifølge transportministeriets bekendtgørelse nr. 2190/2005 alene finansierer investeringer, vedligeholdelse og udstyr, der er direkte forbundet med sikkerhed. For så vidt som afgiften også finansierer infrastruktur eller udstyr, der også anvendes til kommercielle formål (og derfor udgør en del af lufthavnsvirksomheden), ville den fuldstændige udelukkelse af afgiften fra beregningen være konservativ og ville undervurdere indtægterne. Dette ville imidlertid føre til en stigning i marketingbetalingerne på præcist det samme beløb, og derfor påvirker det ikke beregningen af rentabiliteten.

([85]) I henhold til transportministeriets bekendtgørelse nr. 2190/2005 vedrørende anvendelse af lufthavnssikkerhedsafgiften, som var gældende på tidspunktet for undertegnelsen af aftalen, skulle sikkerhedsafgiften alene anvendes til i) at foretage investeringer, udføre anlægsreparationer og udføre vedligeholdelse af genstande, der er direkte forbundet med lufthavnsaktiviteternes sikkerhed, ii) at indkøbe udstyr anvendt til at garantere lufthavnsaktiviteternes sikkerhed, iii) specifik uddannelse af personale, der beskæftiger sig med lufthavnens sikkerhed, iv) at finansiere sikkerhedsvagttjenester omkring lufthavnen og andre tjenester vedrørende lufthavnssikkerhed og v) at betale renter, forsikringspræmier og eventuelle gebyrer på lån optaget for at finansiere ovennævnte aktiviteter.

Tabel 16: Merindtægter, meromkostninger og merfortjeneste forventet af aftalerne fra 2008 ifølge Oxera

(tusind RON)		**2008**	**2009**	**2010**	**2011**
Antal afrejsende Wizz Air-passagerer	[A]	5 587	100 000	150 000	164 932
Luftfartsindtægter	[B]	255	4 565	6 824	7 507
Ikke-luftfartsrelaterede indtægter	[C]	112	2 085	3 241	3 694
Merindtægter i alt	*[D] = [B] + [C]*	*367*	*6 649*	*10 066*	*11 201*
Driftsomkostninger	[E]	47	879	1 367	1 558
Marketingomkostninger	[F]	165	2 956	4 411	4 854
Afskrivninger	[G]	9	171	617	688
Meromkostninger i alt	*[H] = [E] + [F] + [G]*	*222*	*4 006*	*6 394*	*7 099*
Merfortjeneste	*[I] = [D] – [H]*	*146*	*2 643*	*3 671*	*4 102*
Diskonteringssats		1,0	0,8	0,7	0,6
Nettonutidsværdi		**7,620**			

(361) Resultaterne i tabel 16 er baseret på følgende overvejelser:

a) Da aftalerne fra 2008 ikke indeholdt nogen trafikprognoser, er prognoserne for Wizz Airs trafik i Timişoara International Airport for 2009, 2010 og 2011 baseret på de prognoser for Wizz Air, der er anført i Rumæniens forhåndsanalyse. Trafikprognoserne for 2008 er udledt af 2009-niveauet for den forventede trafik reduceret med Eurocontrols (2008) anslåede årlige vækst i den europæiske lufttrafik ([86]).

b) Prognoserne for Wizz Airs turnarounds er baseret på oplysninger, som lufthavnsforvalteren har givet Oxera direkte. Oxera erkender, at de skøn, som de modtog fra lufthavnsforvalteren, var baseret på data, der var tilgængelige inden ikrafttrædelsen af aftalerne fra 2008. Disse prognoser indebærer en belægningsprocent på ca. 79-80 % (i overensstemmelse med den belægningsprocent på 82 %, der er anført i Rumæniens forhåndsanalyse).

c) Prognoserne for luftfartsindtægterne er baseret på afgifterne og rabatterne pr. afrejsende passager og pr. turnaround på de samme niveauer som fastsat i aftalerne fra 2008. I aftalerne fra 2008 er der fastsat en rabat på 10-70 % for landingsafgiften afhængigt af antallet af landinger om året og en rabat på 10-30 % for passagerafgiften afhængigt af antallet af afrejsende passagerer om året. På grundlag af drøftelser med Wizz Air antager Oxera en rabat på 50 % for landingsafgifterne. Oxera antager også en rabat på 10 % for passagerafgifterne. Analysen omfatter ikke sikkerhedsafgiften, da den ifølge Oxera falder uden for rammerne af vurderingen af markedsøkonomiprincippet, da sådanne afgifter finansierer aktiviteter, der henhører under statens ansvar i udøvelsen af beføjelser som offentlig myndighed. Dette byggede på punkt 35 i luftfartsretningslinjerne fra 2014.

d) Prognoserne for ikke-luftfartsrelaterede indtægter er baseret på de skønnede ikke-luftfartsrelaterede indtægter pr. afrejsende Wizz Air-passager i Rumæniens forhåndsanalyse (dvs. 2,5 EUR pr. Wizz Air-passager). Disse tal er anført i RON, opjusteret med den forventede inflation og anvendt på trafikprognoserne som forklaret i litra a) og b) ovenfor.

([86]) Eurocontrol (2008), »Challenges of Growth 2008«, sammenfattende rapport, s. 14.

e) Med hensyn til de gradvist stigende driftsomkostninger (f.eks. personaletjenester, energi og materialer) vurderer lufthavnsforvalteren, at omkring 20 % af driftsomkostninger kan betragtes som gradvist stigende, dvs. at de varierer afhængigt af antallet af passagerer. I Oxera-rapporten anslås de gradvist stigende driftsomkostninger pr. passager på grundlag af data om de faktiske driftsomkostninger, som var tilgængelige inden undertegnelsen af hver aftale ([87]), idet det antages, at 20 % af omkostningerne er gradvist stigende og opjusteret med den forventede inflation. Sådanne gradvist stigende driftsomkostninger pr. passager anvendes på Wizz Airs trafikprognoser som forklaret i litra a) og b) ovenfor. Sikkerhedsudgifter medregnes ikke.

f) I Oxera-rapporten anslås lufthavnsforvalterens gradvist stigende marketingomkostninger baseret på bestemmelserne i marketingaftalen og under hensyntagen til luftfartsafgifternes størrelse anslået som forklaret i litra c) ovenfor.

(362) Følgende antagelser blev lagt til grund for de gradvist stigende investeringsomkostninger:

a) Da der ikke forelå prognoser for de forventede investeringer, anslås de årlige investeringsomkostninger i Oxera-rapporten på grundlag af de faktiske investeringer i lufthavnen, som blev finansieret af både staten og egne midler i perioden 2007-2011.

b) Offentlig finansiering modtaget af lufthavnsforvalteren til terminalanlæg og sikkerhedsudstyr er ikke medregnet, da denne ikke blev anset for at kunne tilregnes Wizz Airs tilstedeværelse i Timişoara International Airport. Ifølge Rumænien blev disse finansieret af staten i forbindelse med tiltrædelsen af Schengen og var ikke påkrævet som følge af Wizz Airs aktiviteter. I rapporten antages det, at der ikke forventedes yderligere investeringer som følge af Wizz Airs aktiviteter i Timişoara International Airport.

c) Afskrivningerne af andre investeringer finansieret af lufthavnsforvalterens egne midler blev tildelt aftalerne med Wizz Air på grundlag af den forventede andel af Wizz Airs trafik i forhold til lufthavnens kapacitet.

d) Der blev anvendt lineær afskrivning ved beregningen af omkostningerne til afskrivning. Det betyder, at de årlige afskrivninger er beregnet ved en ligelig fordeling af investeringsomkostningerne til hvert år i aktivets levetid ([88]).

e) Den anslåede fortjeneste er diskonteret med Kommissionens referencesatser plus en margen på 100 basispoint, som giver en diskonteringssats på 16,87 %.

(363) Ifølge Oxera-rapporten viste resultaterne af rentabilitetsanalysen af aftalerne fra 2008, at de afgifter, som Wizz Air betalte i Timişoara International Airport efter aftalerne fra 2008, var sammenlignelige med de afgiftsniveauer, som Wizz Air havde kunnet opnå i en lufthavn, der var ejet af en markedsøkonomisk investor, under tilsvarende omstændigheder.

(364) Kommissionen finder, at de anslåede passagertal i Oxera-undersøgelsen er rimelige. Disse trafikoverslag er umiddelbart i overensstemmelse med den trafikprognose, der er fremlagt i udviklingsplanen. Det anslåede antal Wizz Air-passagerer i Oxera-rapporten steg med 188 826 passagerer ([89]) fra 2008 til 2009, 100 000 passagerer fra 2009 til 2010 ([90]) og 29 864 passagerer fra 2010 til 2011 ([91]). I udviklingsplanen blev der anslået en stigning i antallet af passagerer på 244 348 fra 2008 til 2009, 253 423 passagerer fra 2009 til 2010 og på 215 973 passagerer fra 2010 til 2011. Sammenlignet med den forventede stigning i udviklingsplanen forekommer den anslåede stigning i antallet af Wizz Air-passagerer i Oxera-rapporten rimelig og konservativ.

([87]) For 2008 blev de faktiske data for hele året taget i betragtning. Oxera bekræftede imidlertid, at denne antagelse ikke i væsentlig grad påvirker resultaterne af analysen, da aftalerne fra 2008 først trådte i kraft den 11. december 2008. Hvis de gradvist stigende driftsomkostninger, der blev anvendt ved vurderingen af aftalerne fra 2008, i stedet var baseret på de faktiske driftsomkostninger for 2007 alene, ville dette ifølge Oxera føre til lavere estimater af de gradvist stigende driftsomkostninger (dvs. 8,0-8,9 RON pr. afrejsende passager sammenlignet med 8,5-9,4 RON pr. afrejsende passager) i løbetiden for aftalerne fra 2008.

([88]) Kommissionen bemærker, at en sådan lineær afskrivning ikke er i overensstemmelse med nettonutidsværdimetoden og derfor ikke kan godkendes.

([89]) Fra 5 587 afrejsende passagerer i 2008 til 100 000 afrejsende passagerer i 2009 ganget med to for at få det samlede antal passagerer — afrejsende og ankomne.

([90]) Fra 100 000 afrejsende passagerer i 2009 til 150 000 afrejsende passagerer i 2010 ganget med to.

([91]) Fra 150 000 afrejsende passagerer i 2010 til 164 932 afrejsende passagerer i 2011 ganget med to.

(365) Kommissionen finder, at de rabatter, der er forudsat ved beregningen af luftfartsindtægter, er rimelige. Driftsaftalen gav mulighed for en rabat på 50 % på landingsafgifter for nye luftfartsselskaber eller nye destinationer eller ved en forøgelse af frekvenserne til/fra eksisterende destinationer. Eftersom Wizz Air netop skulle indlede sine aktiviteter i Timişoara International Airport, var det rimeligt at antage, at selskabet ville åbne nye destinationer og/eller øge frekvenserne i gyldighedsperioden for aftalerne fra 2008 og derfor ville opnå en rabat på 50 %.

(366) I Oxera-rapporten antages der også en rabat på 10 % på passagerafgiften for hele gyldighedsperioden for aftalerne fra 2008. For 2010 og 2011 er den antagne rabat på 10 % i overensstemmelse med den rabat, der er anført i driftsaftalen for det anslåede antal afrejsende Wizz Air-passagerer pr. år. For 2008 og 2009 burde der imidlertid ikke være antaget en rabat, da det anslåede antal afrejsende passagerer var under 150 000 om året (rabatten fandt først anvendelse over dette antal). Den antagne rabat på 10 % for 2008 og 2009 sænker imidlertid indtægterne for disse år, og derfor kan fremgangsmåden anses for at være konservativ og dermed acceptabel.

(367) Kommissionen er også enig i udelukkelsen af sikkerhedsafgiften. Sikkerhedsafgiften finansierer aktiviteter, der anses for at være af ikke-økonomisk karakter, og er derfor ikke omfattet af statsstøttereglerne, som er en af de muligheder, der er beskrevet i betragtning 354 ovenfor. Kommissionen medgiver, at sikkerhedsafgiften ifølge rumænsk ret alene finansierer investeringer, vedligeholdelse og udstyr, der er direkte forbundet med sikkerhed. For så vidt som afgiften også finansierer infrastruktur eller udstyr, der også anvendes til kommercielle formål (og derfor udgør en del af lufthavnsvirksomheden), er den fuldstændige udelukkelse af afgiften fra beregningen konservativ og ville derfor undervurdere indtægterne.

(368) Kommissionen accepterer estimatet af de gradvist stigende ikke-luftfartsrelaterede indtægter. Dette er baseret på lufthavnsforvalterens forudgående skøn over ikke-luftfartsrelaterede indtægter pr. passager opjusteret med den forventede inflation.

(369) Kommissionen er også enig i den diskonteringssats, der er anvendt i beregningen, da den er i overensstemmelse med Kommissionens referencesatser.

(370) Med hensyn til de lufthavnsforvalteren gradvist stigende marketingomkostninger er estimaterne baseret på marketingaftalens bestemmelser og tager hensyn til de anslåede lufthavnsafgifter. Kommissionen kan derfor acceptere dem.

(371) Med hensyn til de gradvist stigende driftsomkostninger baserer Oxera-rapporten sig på de rumænske myndigheders antagelse om, at 80 % af driftsomkostningerne er faste, og at kun 20 % varierer efter antallet af passagerer. Kommissionen finder denne antagelse rimelig. ([92]) I Oxera-rapporten estimeres de gradvist stigende driftsomkostninger ud fra de faktiske data for driftsomkostninger pr. afrejsende passager, der forelå inden undertegnelsen af aftalerne fra 2008, opjusteret for den forventede inflation. Derefter anvendes disse driftsomkostninger pr. passager på det anslåede antal Wizz Air-passagerer. Kommissionen finder, at metoden til at estimere de gradvist stigende driftsomkostninger er forsvarlig.

(372) Med hensyn til de gradvist stigende investeringsomkostninger kan Kommissionen acceptere antagelsen, at der ikke kunne forventes yderligere investeringer som følge af Wizz Airs aktiviteter i Timişoara International Airport. I aftalememorandummet forpligtede lufthavnsforvalteren sig til at:

i) udvide passagerterminalen, så den kunne håndtere op til tre millioner passagerer om året senest inden den 1. januar 2011

ii) opgradere lufthavnens landings- og startkategori til kategori III i begge retninger inden udgangen af 2009

iii) sikre det nødvendige antal parkeringspladser til passagererne passagerer

iv) stille en flystandplads til rådighed fra februar 2009 og 2-3 flystandpladser til rådighed fra oktober 2009.

([92]) Ifølge den konsekvensanalyse, der ledsager luftfartsretningslinjerne fra 2014, er op til 90 % af lufthavnes driftsomkostninger faste og varierer meget lidt efter driftens omfang. http://ec.europa.eu/smart-regulation/impact/ia_carried_out/docs/ia_2014/swd_2014_0042_en.pdf, s. 26.

(373) I driftsaftalen, som blev undertegnet efterfølgende, forpligtede lufthavnsforvalteren sig endvidere til at afslutte processen med at opgradere lufthavnens landings- og startkategori til kun kategori II inden udgangen af 2009.

(374) Med hensyn til forpligtelsen til at udvide passagerterminalen (betragtning 372, nr. i)) bemærker Kommissionen, at der blev truffet beslutning om at udvide terminalen i to trin, og at disse beslutninger blev truffet inden undertegnelsen af aftalememorandummet. En første udvidelse af Timişoara International Airport skete på grundlag af behovet for at øge terminalens kapacitet som følge af den forventede stigning i trafikken i de efterfølgende år. Denne udvidelse var omhandlet i udviklingsplanen fra marts 2006 og blev formelt godkendt ved regeringsbeslutning nr. 1212 af 4. oktober 2007. Ifølge regeringsbeslutningen skulle udvidelsen af terminalen ske i perioden 2008-2009. En anden udvidelse blev udløst af behovet for at overholde Schengensikkerhedskravene. Ifølge de oplysninger, som Rumænien har fremlagt, blev gennemførlighedsundersøgelsen vedrørende denne udvidelse indledt i januar 2008 på grundlag af en kontrakt med en konsulent indgået i marts 2008 og blev afsluttet i juni 2008, dvs. inden undertegnelsen af aftalememorandummet.

(375) Kommissionen bemærker, at forpligtelsen i aftalememorandummet til at opgradere lufthavnens landings- og startkategori til kategori III i begge retninger inden udgangen af 2009 blev erstattet af en forpligtelse til at afslutte opgraderingen til kategori II inden udgangen af 2009 (betragtning 372, nr. ii)) ([93]) i driftsaftalen. Ifølge offentligt tilgængelige oplysninger ([94]) blev opgraderingen af lufthavnens landings- og startkategori til kategori III for landingsretningen øst foretaget i 2015 ved en opgradering af radionavigationssystemet. Timişoara International Airport er i øjeblikket kategori III for landingsretningen øst og kategori II for landingsretningen vest. Ifølge oplysninger indgivet af Rumænien blev lufthavnen i 2008 opgraderet til kategori II fra kategori I i én retning gennem en investering i lufthavnens belysning (den anden retning var allerede kategori II). Beslutningen om at investere i belysningssystemet blev truffet i udviklingsplanen, og gennemførlighedsundersøgelsen blev lanceret i august 2007 baseret på en kontrakt fra den 22. august 2007. En kontrakt om indkøb af belysningsudstyr blev underskrevet i oktober 2008. Beslutningen om at opgradere belysningsudstyret blev derfor truffet inden undertegnelsen af aftalerne fra 2008. På grundlag heraf er det rimeligt at antage, at forpligtelsen i driftsaftalen til at afslutte opgraderingen til kategori II inden udgangen af 2009 henviste til den opgradering til kategori II, der ønskedes opnået gennem belysningsudstyret, som allerede var besluttet.

(376) Med hensyn til forpligtelsen til at sikre det nødvendige antal parkeringspladser til passagererne (betragtning 372, nr. iii)), bemærker Kommissionen, at investeringen i parkeringsområdet blev foretaget i 2007, og at der ikke blev foretaget andre investeringer i parkeringsområdet efter undertegnelsen af aftalememorandummet og i dets løbetid.

(377) Med hensyn til forpligtelsen til at stille en flystandplads til rådighed fra februar 2009 og 2-3 flystandpladser til rådighed i oktober 2009 (betragtning 372, nr. iv)) blev arbejdet med at udvide forpladsen indledt i oktober 2007 og udført i løbet af 2007, 2008 og 2009.

(378) Kommissionen finder derfor, at forpligtelserne i aftalememorandummet og driftsaftalen enten ikke er blevet opfyldt eller blev besluttet inden datoen for aftalerne fra 2008. Der blev ikke foretaget nogen investeringer, som kunne tilskrives Wizz Airs tilstedeværelse i Timişoara International Airport.

(379) Kommissionen bemærker, at Oxera-rapporten indeholdt de gradvist stigende afskrivningsomkostninger for de investeringer, der blev foretaget med lufthavnsforvalterens egne midler, baseret på Wizz Airs forventede andel af lufthavnskapaciteten. Som forklaret ovenfor finder Kommissionen imidlertid, at lufthavnsforvalteren ikke pådrog sig nogen investeringsomkostninger som følge af luftfartsselskabets tilstedeværelse i Timişoara International Airport. Kommissionen finder derfor, at analysen ikke bør omfatte eventuelle afskrivningsomkostninger i forbindelse med aftalerne fra 2008.

(380) På grundlag af ovenstående opsummeres de meromkostninger, de merindtægter og den merfortjeneste, man kunne forvente på det tidspunkt, hvor aftalerne fra 2008 blev underskrevet, som genberegnet af Kommissionen på grundlag af Oxera-rapporten, i tabel 17.

([93]) Ifølge Rumænien omhandlede driftsaftalen, som reviderede forpligtelsen i aftalememorandummet retligt bindende foranstaltninger, mens aftalememorandummet var af frivillig karakter (der var ikke fastsat nogen sanktioner).

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

Tabel 17: Merindtægter, meromkostninger og merfortjeneste forventet af aftalerne fra 2008 ifølge Oxera — genberegnet af Kommissionen

(tusind RON)		2008	2009	2010	2011
Antal afrejsende Wizz Air-passagerer	[A]	5 586,9	100 000	150 000	164 931,5
Luftfartsindtægter	[B]	255	4 564,7	6 824,4	7 507,3
Ikke-luftfartsrelaterede indtægter	[C]	112,4	2 084,7	3 241,1	3 693,8
Merindtægter i alt	[D] = [B] + [C]	367,4	6 649,4	10 065,5	11 201,1
Driftsomkostninger	[E]	47,4	879,1	1 366,8	1 557,7
Marketingomkostninger	[F]	29,6	2 955,7	4 410,9	4 853,6
Meromkostninger i alt	[G] = [E] + [F]	76,9	3 834,8	5 777,7	6 411,2
Merfortjeneste	[H] = [D] – [G]	290,4	2 814,6	4 287,8	4 789,9
Diskonteringssats		1	0,8	0,7	0,6
Nettonutidsværdi		**8 786,8**			

(381) Det kan af Oxera-rapporten som genberegnet af Kommissionen konkluderes, at det forventedes, at aftalerne fra 2008 gradvist ville blive mere rentable for lufthavnsforvalteren.

Carpatairs forudgående rentabilitetsanalyse af aftalerne fra 2008

Carpatair-undersøgelsen

(382) Den 10. november 2014 forelagde Carpatair Kommissionen en undersøgelse vedrørende Carpatairs holdning til forhåndsanalysen og vurderingen af lufthavnsforvalterens efterlevelse af det markedsøkonomiske princip i forbindelse med indgåelsen af aftalerne med Wizz Air den 25. juni 2008.

(383) I undersøgelsen præsenteres et basisscenarie, hvor det antages, at der ikke findes en aftale med Wizz Air, og tre scenarier, hvor det antages, at der findes aftaler med Wizz Air (et optimistisk, et realistisk og et pessimistisk scenarie).

(384) Carpatair antager, at aftalen ikke har en bestemt varighed, idet luftfartsselskabet ikke har indgået nogen forpligtelser med hensyn til at opretholde dets aktiviteter i en bestemt periode, og at den relevante varighed for rentabilitetsanalysen er tidshorisonten for udviklingsplanen, som dækkede perioden frem til 2015. På grundlag af denne betragtning er tidsrammen for analysen i undersøgelsen 2009-2015.

Tabel 18: Basisscenarie: indtægter, omkostninger og pengestrømme

	Basisår 2008 Estimat	År 1 2009 Prognose	År 2 2010 Prognose	År 3 2011 Prognose	År 4 2012 Prognose	År 5 2013 Prognose	År 6 2014 Prognose	År 7 2015 Prognose
Vækstrate		*4 %*	*10 %*	*10 %*	*10 %*	*10 %*	*10 %*	*10 %*
Passagerer, inkl.	**887 630**	**921 082**	**1 013 190**	**1 114 509**	**1 225 960**	**1 348 556**	**1 483 412**	**1 631 753**
O&D Timişoara Pax	579 032	600 854	660 939	727 033	799 736	879 710	967 681	1 064 449
Transfer Pax	308 598	320 228	352 251	387 476	426 224	468 846	515 731	567 304
Fordeling af passagerer på luftfartsselskaber:								
Carpatair O&D Timişoara	257 739	267 452	294 198	323 617	355 979	391 577	430 735	473 808
Carpatair Transfer	308 598	320 228	352 251	387 476	426 224	468 846	515 731	567 304
Tarom	144 311	149 750	164 725	181 197	199 317	219 248	241 173	265 291
Lufthansa	46 947	48 716	53 588	58 947	64 841	71 326	78 458	86 304

Austrian Airlines	52 421	54 397	59 836	65 820	72 402	79 642	87 606	96 367
Andre luftfartsselskaber	77 614	80 539	88 593	97 452	107 197	117 917	129 709	142 680
Alle inkl. afgifter, EUR/PAX								
O&D Timişoara Pax	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0
Transfer Pax	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
Bemærk: O&D Timişoara Pax-afgiften omfatter luftfartsrelaterede afgifter (landings-, belysning-, parkerings- og groundhandlingafgifter) og andre ikke-luftfartsrelaterede indtægter								
Nettoindtægter i alt (EUR)	**8 615 136**	**8 939 814**	**9 833 793**	**10 817 172**	**11 898 891**	**13 088 780**	**14 397 662**	**15 837 426**
Nettoindtægter fordelt på luftfartsselskaber:								
Carpatair O&D Timişoara	3 731 751	3 872 389	4 259 627	4 685 590	5 154 149	5 669 564	6 236 522	6 860 174
Carpatair Transfer	231 449	240 171	264 188	290 607	319 668	351 634	386 798	423 478
Tarom	2 089 450	2 168 195	2 385 014	2 623 515	2 885 867	3 174 454	3 491 900	3 841 089
Lufthansa	679 736	705 353	775 888	853 477	938 825	1 032 708	1 135 979	1 249 576
Austrian Airlines	758 993	787 597	866 357	952 992	1 048 292	1 153 121	1 268 433	1 395 276
Andre luftfartsselskaber	1 123 757	1 166 108	1 282 719	1 410 991	1 552 090	1 707 299	1 878 029	2 065 832
Omkostninger i alt som % af indtægter i alt	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %
Omkostninger i alt (EUR)	**7 065 242**	**7 331 509**	**8 064 658**	**8 871 124**	**9 758 237**	**10 734 061**	**11 807 470**	**12 988 216**
Omkostninger fordelt på luftfartsselskaber:								
Carpatair O&D Timişoara	3 060 396	3 175 732	3 493 305	3 842 635	4 226 899	4 649 589	5 114 549	5 626 004
Carpatair Transfer	189 810	196 963	216 660	238 326	262 158	288 374	317 212	348 933
Tarom	1 713 550	1 778 129	1 955 941	2 151 535	2 366 689	2 603 358	2 863 694	3 150 063
Lufthansa	557 449	578 458	636 303	699 934	769 927	846 920	931 612	1 024 773
Austrian Airlines	622 447	645 906	710 496	781 546	859 700	945 670	1 040 238	1 144 261
Andre luftfartsselskaber	921 589	956 321	1 051 953	1 157 148	1 272 863	1 400 150	1 540 165	1 694 182
Fortjeneste før skat (EUR)	**1 549 894**	**1 608 305**	**1 769 135**	**1 946 048**	**2 140 653**	**2 354 719**	**2 590 191**	**2 849 210**
CAPEX (EUR)	0	0	0	5 679 646		0	0	0
Pengestrøm, uændret scenarie (EUR)	**1 549 894**	**1 608 305**	**1 769 135**	**- 3 733 598**	**2 140 653**	**2 354 719**	**2 590 191**	**2 849 210**

(385) I basisscenariet, dvs. »Ingen Wizz Air-aftaler«, blev investeringen i forbedring af airside-infrastrukturens PCN (belægningsklassifikationen) kun anset for nødvendig i 2011, og yderligere investeringer i forbedring af terminalkapaciteten blev ikke anset for nødvendige (se betragtning 388 for yderligere forklaringer).

(386) Der blev ikke anvendt en diskonteringssats, og der blev ikke beregnet en nettonutidsværdi i basisscenariet.

(387) Som forklaret ovenfor præsenteres der tre scenarier i Carpatairs undersøgelse under hypotesen »Wizz Air-aftalerne«. Kommissionen vil gennemgå det realistiske scenarie i yderligere detaljer ([95]).

Tabel 19: Realistisk scenarie »Wizz Air-aftaler indgået«: fortjeneste, omkostninger og pengestrømme

	Basisår 2008 Estimat	**År 1 2009 Prognose**	**År 2 2010 Prognose**	**År 3 2011 Prognose**	**År 4 2012 Prognose**	**År 5 2013 Prognose**	**År 6 2014 Prognose**	**År 7 2015 Prognose**
Gradvist stigende fortjeneste fra Wizz Air (EUR)	**0**	**- 375 518**	**- 558 394**	**- 733 496**	**- 813 040**	**- 914 694**	**- 1 042 962**	**- 1 194 727**
Gradvist stigende CAPEX som følge af Wizz Air (EUR)	**5 679 646**	**3 000 000**	**10 000 000**	**11 320 354**	**0**	**0**	**0**	**0**

([95]) Den eneste forskel mellem de tre scenarier er niveauet for de anslåede luftfartsindtægter. Baseret på den betragtning, at 50 % af Carpatairs faktiske oprindelses- og destinationstrafik i Timişoara International Airport risikerer at blive overført fra Carpatair til Wizz Air. I det realistiske scenarie antages det, at 50 % af denne trafik vil blive overført fra Carpatair til Wizz Air, i det optimistiske scenarie 25 % og i det pessimistiske scenarie 75 %.

Gradvist stigende pengestrøm (EUR)	**- 5 679 646**	**- 3 375 518**	**- 10 558 394**	**- 12 053 850**	**- 813 040**	**- 914 694**	**- 1 042 962**	**- 1 194 727**
Gradvist stigende pengestrøm, kumulativ	- 5 679 646	- 9 055 164	49 613 558	- 31 667 408	- 32 480 449	- 33 395 142	- 34 438 104	35 632 832
Krævet forrentning (kapitalomkostninger)	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %
Diskonteringssats	1,00	0,93	0,86	0,79	0,74	0,68	0,63	0,58
Nutidsværdi (EUR)	**- 5 679 646**	**- 3 125 480**	**- 9 052 121**	**- 9 568 735**	**- 597 609**	**- 622 525**	**- 657 243**	**- 697 112**
Nutidsværdi, kumulativ	- 5 679 646	- 8 805 126	- 17 857 247	- 27 425 982	- 28 023 591	- 28 646 116	- 29 303 359	30 000 471

		Betingelse	**Status**
Nettonutidsværdi (EUR)	**- 30 000 471**	**0**	**IKKE OK**
Internt afkast	**#NUM!**	**> = 8 %**	**IKKE OK**
Tilbagebetalingstid, år	**Aldrig**	**< 7 år**	**IKKE OK**
Diskonteret tilbagebetalingstid, år	**Aldrig**	**< = 7 år**	**IKKE OK**

(388) Resultaterne i tabel 19 var baseret på følgende overvejelser:

- Det forventede antal Wizz Air-passagerer blev anslået på grundlag af følgende:

  a) I undersøgelsen præsenteres lufthavnens trafikprognose fra udviklingsplanen 2005-2015, som blev fremlagt i marts 2005, samt de ajourførte trafikprognoser fra udviklingsplanen 2005-2015, som blev fremlagt i marts 2006. Da sidstnævnte udviklingsplan nævnte muligheden for at tiltrække lavprisflyselskaber, antages det i Carpatairs undersøgelse, at den yderligere trafikvækst, som var forudsat i sidstnævnte udviklingsplan i forhold til udviklingsplanen fra marts 2005, skulle tilskrives lavprisflyselskabers/Wizz Airs forventede ankomst.

  b) I undersøgelsen antages det, at 25 % af Carpatairs samlede oprindelses- og destinationstrafik vil skifte til Wizz Air ([96]).

- På grundlag af det anslåede antal passagerer blev det tilbageholdte beløb vurderet til 4 EUR pr. afrejsende passager i 2009 og 3,5 EUR pr. afrejsende passager fra 2010 til 2015.

- Ikke-luftfartsrelaterede indtægter blev anslået til 1 EUR pr. afrejsende passager, da det ifølge undersøgelsen var det beløb, som lufthavnen opnåede i ikke-luftfartsrelaterede indtægter fra de andre luftfartsselskaber med punkt-til-punkt-destinationer i 2007.

- Carpatair fandt, at sikkerhedsafgifter skulle betragtes indtægter af ikke-økonomiske aktiviteter og ikke burde medtages i luftfartsindtægterne fra økonomiske aktiviteter, men i undersøgelsen antages sikkerhedsafgifter og sikkerhedsomkostninger at udgøre 2 EUR pr. passager.

- I undersøgelsen antages gradvist stigende variable omkostninger på 70 EUR pr. flyvning for grundlæggende groundhandling (brændstof og forbrugsstoffer) og belysning.

- For at Wizz Air kunne operere i Timişoara International Airport med tunge luftfartøjer (maksimal startvægt på 71 ton), måtte lufthavnen udføre en række forbedringer af start- og landingsbanens, rullebanens og forpladsens PCN, inden Wizz Air kunne påbegynde sine flyvninger. Carpatair mener, at disse investeringer i forbedring af PCN bør betragtes som meromkostninger forbundet med Wizz Airs tilstedeværelse i Timişoara International Airport. Dette skyldes den omstændighed, at alle andre luftfartsselskaber, der opererede i Timişoara International Airport på daværende tidspunkt, ifølge Carpatair havde meget lettere fly, som ikke krævede en forbedring af airside-infrastrukturens PCN. Ifølge Carpatair fremgik det af en rapport, som lufthavnsforvalteren modtog i marts 2007 ([97]), at investeringen i PCN-forbedringen ville beløbe sig til 19 137 000 RON (5 679 646 EUR), hvis belægningen skulle kunne tåle tungere luftfartøjer. I Carpatairs undersøgelse er dette beløb medtaget som meromkostninger som følge af Wizz Airs tilstedeværelse i lufthavnen i 2008 (da selskabet mener, at denne PCN-forbedring skulle foretages, inden Wizz Air kunne påbegynde sine flyvninger).

([96]) Se også fodnote 101.

([97]) IPTANA Study of Timişoara airport airside infrastructure 2006.

- I betragtning af forpligtelserne i aftalememorandummet til at øge terminalkapaciteten til 3 mio. passagerer om året, anses investeringen i terminalen også for en meromkostning, der er forbundet med Wizz Airs tilstedeværelse (denne investering anslås til 3 mio. EUR i 2009, 10 mio. EUR i 2010 og 17 mio. EUR i 2011). Ifølge undersøgelsen var disse estimater af kapitaludgifterne til opførelse af passagerterminalen baseret på regeringsbeslutning nr. 1212/2007 af 4. oktober 2007 om godkendelse af den strategiske udviklingsplan for lufthavnen fra marts 2006.

- Den anvendte diskonteringssats var 8 % ([98]).

(389) På grundlag af disse betragtninger blev nettonutidsværdien over syv år anslået til −30 000 471 EUR ([99]). Undersøgelsen viste derfor, at aftalerne med Wizz Air ved det realistiske scenarie ikke var rentable og derfor ikke i overensstemmelse med det markedsøkonomiske princip ([100]).

Kommissionens vurdering af Carpatairs undersøgelse

(390) Carpatairs undersøgelse er efter Kommissionens opfattelse baseret på en række antagelser, som ikke forekommer rimelige, herunder:

- Af de grunde, der er forklaret i betragtning 335, finder Kommissionen, at tidsrammen for vurderingen af rentabilitetsanalysen bør begrænses til den oprindelige varighed af aftalerne fra 2008 og derfor bør være kortere end syv år. Perioden 2009-2015, som anvendes i Carpatairs undersøgelse, er endvidere angiveligt baseret på udviklingsplanen, som imidlertid omfattede hele perioden 2006-2015. Den periode, der tages i betragtning i undersøgelsen, forekommer derfor vilkårlig og afspejler hverken varigheden af udviklingsplanen eller varigheden af aftalerne fra 2008.

- Antallet af Wizz Air-passagerer antages at stige med 292 590 passagerer fra 2009 til 2010 i det realistiske scenarie, med 276 743 i det pessimistiske scenarie og med 300 513 i det optimistiske scenarie. Disse stigninger i Wizz Airs trafik er større end den stigning, der forventes for hele lufthavnen i udviklingsplanen fra marts 2006 (nemlig en stigning på 253 423 passagerer fra 2009 til 2010). Undersøgelsen antyder øjensynligt, at en sådan stigning delvis skyldes, at passagerer skifter fra Carpatair til Wizz Air på konkurrerende ruter. I alle tre scenarier anslås den samlede stigning i antallet af passagerer i Timişoara International Airport til 359 490 fra 2009 til 2010, hvilket også er højere end den stigning, der forventes i udviklingsplanen for den samlede trafik i Timişoara International Airport (på 253 423 passagerer som allerede nævnt). Kommissionen bemærker også, at Rumænien tiltrædelse af EU i 2007 i udviklingsplanen blev anses for den primære udløsende faktor for trafikstigningen. Kommissionen tvivler derfor på, at stigningen i trafikprognosen som anført i den oprindelige udviklingsplan fra marts 2005 sammenlignet med udviklingsplanen fra marts 2006 alene kunne tilskrives lavprisflyselskaber eller Wizz Air i særdeleshed. Kommissionen finder derfor, at denne antagelse rejser tvivl om pålideligheden af beregninger i undersøgelsen.

- Den grundlæggende antagelse i undersøgelsen vedrører et skøn over, hvilke dele af investeringsomkostningerne der eventuelt kan tilregnes Wizz Air. Denne antagelse er grundlæggende for de overordnede beregninger af de pågældende aftalers rentabilitet. Af de grunde, der er forklaret i betragtning 372-378, finder Kommissionen, at gradvist stigende investeringsomkostninger ikke bør tilskrives Wizz Airs tilstedeværelse i Timişoara International Airport. Den fremgangsmåde i undersøgelsen, hvorefter investeringerne i den nye terminal og forbedringen af airside-infrastrukturens PCN skal anses for meromkostninger, kan derfor ikke accepteres. Rumænien oplyste desuden, at luftfartsselskabet TAROM også anvendte luftfartøjer med en maksimal startvægt på over 70 ton. Antagelsen i undersøgelsen om, at investeringerne i forbedringen af start- og landingsbanens, rullebanens og forpladsens PCN, skulle tilregnes Wizz Air, forekommer derfor ikke rimelig.

([98]) Ifølge undersøgelsen lå luftfartssektorens gennemsnitlige kapitalomkostninger i perioden 2002-2009 på 7-10 %.
([99]) Nettonutidsværdi blev anslået til −32 061 035 EUR ved det pessimistiske scenarie og −25 879 341 EUR ved det optimistiske scenarie.
([100]) Eftersom en aftale med Wizz Air på forhånd blev vurderet til ikke at være rentabel, omfattede Carpatairs undersøgelse — som alternativ til en sådan aftale — også et scenarie, hvor der blev ydet startstøtte til lanceringen af nye ruter til Wizz Air (baseret på luftfartsretningslinjerne fra 2005). I dette scenarie antages det bl.a., at marketingstøtten kun blev ydet til nye ruter i tre år, at der ikke var nogen passagerer, der ville skifte fra Carpatair til Wizz Air, og at de krævede kapitaludgifter ville være betydeligt lavere. Ud fra disse antagelser beregnede undersøgelsen en nettonutidsværdi på 1 977 176 EUR over syv år i et sådant scenarie for startstøtte.

(391) Kommissionen også, at de gradvist stigende pengestrømme i undersøgelsen antages at være forskellen mellem pengestrømmen fra basisscenariet og pengestrømmene fra de tre scenarier, hvor der er indgået aftaler med Wizz Air. Undersøgelsen beregner imidlertid ikke den gradvist stigende pengestrøm på denne måde, og hvert scenarie, hvor der er indgået aftaler med Wizz Air, indeholder sin egne beretninger af den gradvist stigende pengestrøm (ikke ved sammenligning med basisscenariet). Dette rejser derfor yderligere tvivl om undersøgelsens datarelaterede konklusioner.

(392) Kommissionen mener derfor, at den forudgående rentabilitetsanalyse, som Carpatair har fremlagt, ikke kan bruges som dokumentation for, at aftalerne fra 2008 ikke efterlever det markedsøkonomiske princip.

Efterfølgende rentabilitetsundersøgelser af aftalerne fra 2008

(393) Den forventede rentabilitet af aftalerne fra 2008 med Wizz Air understøttes af efterfølgende undersøgelser, som blev forelagt Kommissionen af:

— Oxera

— Timişoara Polytechnic University og

— RBB.

(394) Kommissionen vil i det følgende give en kort beskrivelse af disse tre efterfølgende undersøgelser som supplerende dokumentation for resultaterne af forhåndsundersøgelserne. Forhåndsanalysen af rentabiliteten er imidlertid stadig det afgørende grundlag for Kommissionens vurdering af efterlevelsen af det markedsøkonomiske princip.

Oxera

(395) Den 27. oktober 2011 forelagde Oxera en efterfølgende rapport udarbejdet for Wizz Air. Oxera har beregnet følgende meromkostninger og -indtægter i forbindelse med aftalerne fra 2008:

Tabel 20: Indtægter fra afrejsende Wizz Air-passager 2008- 2010 (EUR)

Kategori	2008	2009	2010
Luftfartsindtægter[1]			
Landingsafgifter[2]	2,50	2,00	2,00
Groundhandlingafgifter[2]	0,99	0,99	0,99
Passagerafgifter	8,00	6,40	5,04
Afgifter for bevægelseshæmmede passagerer	0,20	0,20	0,20
Sikkerhedsafgifter	10,00	10,00	10,00
Ikke-luftfartsrelaterede indtægter	**0,78**	**1,16**	**1,74**
Indtægter i alt	**22,47**	**20,75**	**20,70**

Bemærk: [1] Luftfartsindtægter vises efter rabatter og tilbagebetaling af afgifter og før marketingbetalinger. Det antages, at 50 % af indtægterne fra landingsafgifter er omfattet af de rabatter, der er fastsat i AIP. [2] Luftfartsindtægter fra afgifter, der er knyttet til lufttrafik eller vægt (dvs. landingsafgifter og groundhandlingafgifter), er estimeret ud fra de faktiske passagertal og under den forudsætning, at der anvendes et Airbus A320-200 fly med en maksimal startvægt på 72 ton og en sædekapacitet på 180 med en belægningsprocent på 84 %. Dette repræsenterer Wizz Airs gennemsnitlige belægningsprocent i 2010 (se http://wizzair.com/about_us/news/#wizen068 for yderligere oplysninger).

Kilde: Oxeras analyse baseret på data modtaget fra lufthavnsforvalteren.

Tabel 21: Forventede omkostninger i forbindelse med aftalerne fra 2008 (EUR)

Kategori	2008	2009	2010
Driftsomkostninger			
Personale	1,56	1,56	1,56
Energi	0,70	0,70	0,70
Materialer	- 0,45	- 0,45	- 0,45
Tjenester og andre OPEX	1,65	1,65	1,65

Marketingomkostninger	**13,70**	**15,59**	**14,95**
Investeringsomkostninger	**0,89**	**0,87**	**2,06**
Omkostninger i alt	**18,04**	**19,92**	**20,47**

Kilde: Oxeras analyse baseret på data modtaget fra lufthavnsforvalteren.

(396) Resultaterne i tabel 20 og tabel 21 er baseret på følgende overvejelser:

- Luftfartsindtægterne er estimeret på grundlag af en blanding af en efterfølgende og en forudgående tilgang. De er baseret på det faktiske antal Wizz Air-passagerer og -turnarounds (efterfølgende tilgang). Rabatterne anslås ved hjælp af en forudgående tilgang. I luftfartsindtægterne antages en rabat på 25 % på landingsafgifter ([101]) og en rabat på 20 % på passagerafgifterne i 2009 og en rabat på 30 % i 2010 (der antages ingen rabat på landingsafgifter i 2008 som følge af det lave antal Wizz Air-turnarounds i det år). Belysnings- og parkeringsafgifter for luftfartøjer er ikke medtaget, da det efter Oxeras opfattelse ikke var muligt at fastslå, hvorvidt en privat investor ville have taget højde for indtægter fra disse to typer afgifter. Sikkerhedsafgifterne er medregnet.

- De ikke-luftfartsrelaterede indtægter blev anslået med en forudgående tilgang (f.eks. i forbindelse med bilparkering, biludlejning og restauranter). De blev i det første år, dvs. 2008, generelt antaget at svare til de ikke-luftfartsrelaterede indtægter fra andre luftfartsselskaber ([102]) end Wizz Air i det samme år (dvs. ca. 0,78 EUR pr. afrejsende passager). For 2009 og 2010 blev det antaget, at de ikke-luftfartsrelaterede indtægter pr. passager ville stige med 50 % om året i overensstemmelse med den faktiske stigning i lufthavnens ikke-luftfartsrelaterede indtægter i 2008.

- Med hensyn til gradvist stigende driftsomkostninger er de omkostninger, der varierer efter passagertallet ([103]) (personaleomkostninger, energiomkostninger, materialeudgifter og udgifter til køb af tjenester samt andre driftsudgifter), blevet tilregnet Wizz Air i forhold til luftfartsselskabets andel af passagerafgangene. Ifølge Oxera er sikkerhedsomkostningerne medregnet i de gradvist stigende driftsomkostninger. Beregningen er baseret på faktiske data for driftsomkostningerne og er derfor efterfølgende.

- Marketingbetalingerne er beregnet efter marketingaftalen på grundlag af det faktiske antal Wizz Air-passagerer og under hensyntagen til lufthavnsafgifternes størrelser som forklaret ovenfor.

- Der blev anvendt en efterfølgende tilgang ved beregningen af de gradvist stigende investeringsomkostninger, som er baseret på investeringsdata for perioden 2007-2010 indgivet af lufthavnen. De investeringer, der blev finansieret af staten i forbindelse med terminalanlægget og sikkerhedsudstyret, kunne ikke tilregnes Wizz Air. Ifølge Oxera var der her tale om omkostninger, som ville være blevet afholdt uanset at Wizz Airs tilstedeværelse, da de skyldtes Rumæniens forpligtelse til at opfylde visse krav i forbindelse med tiltrædelsen af Schengenområdet. Afskrivningsomkostningerne for de investeringer, der er finansieret med lufthavnens egne ressourcer, blev medregnet og er fordelt i forhold til Wizz Airs andel af lufthavnens passagerkapacitet. Passagerkapaciteten er blevet anslået til at svare til det maksimale antal passagerer, der blev håndteret i lufthavnen i perioden 2007-2010, da Oxera fra lufthavnsforvalteren fik den opfattelse, at Timişoara International Airport på tidspunktet for undersøgelsen (oktober 2011) opererede ved fuld kapacitet med hensyn til flyvninger.

(397) På grundlag af ovennævnte omkostninger og indtægter fandt Oxera, at aftalerne fra 2008 gradvist blev mere rentable. Fortjenesten pr. passager (dvs. det gradvist stigende bidrag pr. passager beregnet som forskellen mellem de anslåede merindtægter og meromkostninger) fremgår af tabel 22.

([101]) Dette svarer ifølge Oxera til at antage, at 50 % af Wizz Airs trafik vedrører nye ruter og derfor tildeles en 50 % rabat på landingsafgifterne, mens der opkræves fuld landingsafgift for de resterende 50 % af trafikken.

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

([103]) Oxera anvendte en regressionsanalyse til at fastlægge den andel af omkostningerne, der kan anses for faste, for så vidt angår ændringer i antallet af passagerer og den andel af omkostningerne, der varierer.

Tabel 22: Gradvist stigende bidrag fra aftalerne fra 2008 (EUR)

Kategori	2008	2009	2010
Gennemsnitlige merindtægter pr. afrejsende passager	22,47	20,75	20,70
Gennemsnitlige meromkostninger pr. afrejsende passager	18,04	19,92	20,47
Gradvist stigende bidrag pr. afrejsende passager	4,43	0,84	0,23
Gradvist stigende bidrag i alt	**19 404**	**107 198**	**37 833**

Kilde: Oxeras analyse baseret på data modtaget fra lufthavnsforvalteren.

(398) På grundlag af ovenstående beregninger fandt Oxera, at aftalerne fra 2008 havde en positiv nettonutidsværdi på 145 249 EUR over den treårige periode for aftalerne fra 2008 ud fra en diskonteringssats på 12,02 %.

(399) Kommissionen bemærker, at Oxeras efterfølgende rentabilitetsvurdering blander forudgående og efterfølgende data i beregningen af merindtægter, mens der kun anvendes efterfølgende data i beregningen af meromkostninger.

(400) Kommissionen bemærker, at både sikkerhedsafgifter og -omkostninger er medregnet, og antager, at dette ikke vil påvirke beregningen af den samlede rentabilitet.

(401) Med hensyn til luftfartsindtægter bemærker Kommissionen, at belysnings- og parkeringsafgifter (på henholdsvis 2,10 EUR pr. ton maksimal startvægt pr. anvendelse og 0,15 EUR pr. ton maksimal startvægt pr. anvendelse) er udeladt fra beregningerne, hvilket er tegn på en konservativ tilgang. Hertil kommer, at den antagne rabat på 20 % på passagerafgiften for 2009 og 30 % for 2010 forekommer at være overvurderet, da dette ville kræve, at mere end 300 000 afrejsende passagerer i 2009 og mere end 500 000 afrejsende passagerer i 2010, hvilket ikke er i overensstemmelse med de faktiske passagertal for Wizz Air. På grundlag af de faktiske passagertal for Wizz Air bør der ikke antages nogen rabat på passagerafgifterne for 2008 og 2009, og der bør kun anvendes en diskonteringssats på 10 % for 2010. Kommissionen bemærker imidlertid, at korrektionen af lufthavnsafgifterne (for at tage hensyn til belysnings- og parkeringsafgifterne og for at korrigere den diskonteringssats, der skal lægges til grund for passagerafgiften) på grundlag af formlen i marketingaftalen ville føre til en lignende korrektion i marketingbetalingerne med det samme beløb, og at den samlede rentabilitet derfor ikke vil blive påvirket.

(402) På omkostningssiden:

a) Metoden til beregning af de gradvist stigende driftsomkostninger, som er baseret på faktiske data, der forelå inden undertegnelsen af aftalerne fra 2008, er efter Kommissionens opfattelse rimelig.

b) Kommissionen bemærker, at undersøgelsen omfattede de gradvist stigende afskrivninger på de investeringer, der blev foretaget med lufthavnsforvalterens egne ressourcer, baseret på Wizz Airs forventede andel af lufthavnskapaciteten. Som forklaret i betragtning 372 finder Kommissionen imidlertid, at lufthavnsforvalteren ikke pådrog sig nogen investeringsomkostninger som følge af Wizz Airs tilstedeværelse i lufthavnen. Kommissionen finder derfor, at analysen ikke bør omfatte afskrivningsomkostninger i forbindelse med aftalerne.

(403) Af de grunde, der er forklaret i betragtning 401, finder Kommissionen, at omkostningerne generelt synes at være blevet overvurderet.

(404) Da korrektion af luftfartsindtægterne udløser en tilsvarende korrektion af marketingbetalingen, vil dette imidlertid ikke påvirke beregningen af rentabiliteten. Desuden synes omkostningerne at være blevet overvurderet. Kommissionen konkluderer derfor, at den samlede konklusion i Oxeras undersøgelse fra 2011 holder stik, og at nettonutidsværdien forbliver positiv.

(405) På grundlag af betragtning 399-404 finder Kommissionen, at resultaterne i Oxeras rapport af 27. oktober 2011 vedrørende aftalerne fra 2008 kan accepteres.

Timişoara Polytechnic University

(406) Lufthavnsforvalteren indgav en cost-benefit-analyse udarbejdet af Timişoara Polytechnic University i april 2011. I analysen betragtes lufthavnens marketingbetalinger til Wizz Air som lufthavnsforvalterens »investering« med henblik på at nå målet om at øge antallet af passagerer og dermed indtægterne. Analysen vedrører to tidshorisonter for denne »investering«: fem år (2008-2012) og syv år (2008-2014). Undersøgelsens beregninger bygger på efterfølgende data fra 2008 til 2010 og estimater for 2011-2014. For at vurdere »investeringens« rentabilitet beregnede universitetet nettonutidsværdien ud fra fire elementer:

— Lufthavnsforvalterens udgifter til de årlige marketingbetalinger beløb sig ifølge aftalen med Wizz Air til 77 192,01 EUR i 2008, 2 051 031,32 EUR i 2009 og 223 038 EUR i 2010.

— Lufthavnsforvalteren meromkostninger ved ydelserne til Wizz Air blev estimeret som en andel af de samlede omkostninger (1 % i 2009, 15 % i 2010, 20 % i 2011 og 22 % for perioden 2011-2014). Det bemærkes, at den andel af de samlede omkostninger, der hvert år tildeles Wizz Air, er lig med eller større end Wizz Airs andel af de samlede antal flyvninger i lufthavnen.

— Med hensyn til lufthavnsforvalterens indtægter fra Wizz Air blev de faktiske indtægter anvendt i perioden 2008-2010, og AIP 2010 blev anvendt til at forudsige de fremtidige indtægter fra lufthavnsafgifter for perioden 2011- 2014.

— Der blev anvendt en diskonteringssats på 5 %.

(407) Analysen viste, at der over fem år (2008-2012) var tale om en »investering«, der omfattede tre års forudgående markedsføringsudgifter for perioden 2008-2010, ledsaget af indtægter fra Wizz Air i femårsperioden 2008-2012, svarende til en nettonutidsværdi på 590 389,80 EUR (ca. 2,5 mio. RON). Over en tidshorisont på syv år (2008-2014), hvor indtægterne i perioden 2008-2014 medregnes, stiger nettonutidsværdien betydeligt til 2 282 687,31 EUR (ca. 10 mio. RON).

(408) Kommissionen noterer sig, at Timişoara Polytechnica har beregnet en positiv nettonutidsværdi. Tilgangen til fordelingen af de samlede omkostninger er efter Kommissionens opfattelse rimelig (samme eller større andel af Wizz Air flyvninger i forhold til det samlede antal flyvninger i Timişoara International Airport). Undersøgelsen indeholder imidlertid ingen oplysninger om, hvordan indtægterne fra Wizz Air blev beregnet (f.eks. hvilke rabatter og hvilke data om passagertrafik og turnarounds der var blevet anvendt). Kommissionen har derfor ikke de nødvendige oplysninger til at kunne, om de beregnede indtægter er rimelige. Rentabilitetsanalysen forekommer desuden ikke specifikt at vedrøre aftalerne fra 2008 og de ændrede aftaler fra 2010, men dækker en bredere periode. Kommissionen kan derfor ikke støtte sig på det samlede resultat af denne undersøgelse.

RBB

(409) Lufthavnsforvalteren indgav også en undersøgelse udarbejdet af RBB den 27. oktober 2011. RBB fandt, at aftalerne fra 2008 allerede havde vist sig at være rentable fra 2010 og kun kunne forventes at blive mere rentable, da de løbende årlige fordele ved Wizz Airs aktiviteter i Timişoara International Airport fortsatte med at tælle op, mens marketingudgifterne, som blev betalt i 2008-2010, ophørte. Ifølge RBB varierede de meromkostninger, der kan tilregnes Wizz Air mellem 2008 og 2010, fra 3,5 mio. EUR (15,2 mio. RON) til 3,8 mio. EUR (16,8 mio. RON), afhængigt af fordelingen af driftsomkostninger. Dette blev sammenlignet med de lufthavnsafgifter, der blev betalt af Wizz Air, så der blev opnået merindtægter på i alt 5,5 mio. EUR (23,9 mio. RON). Af dette blev der udledt et overskud på mellem 2 mio. EUR (8,7 mio. RON) og 1,7 mio. EUR (7,1 mio. RON). RBB konkluderede, at aftalerne fra 2008 gav lufthavnsforvalteren et positivt afkast. I denne beregning blev der ikke taget hensyn til ikke-luftfartsrelaterede indtægter.

(410) RBB fandt videre, at Wizz Airs aktiviteter forbedrede effektiviteten i Timişoara International Airport, da Wizz Air transporterede et betydeligt større antal passagerer pr. flyvning end andre luftfartsselskaber, der opererede i Timişoara International Airport. Dette bidrog angiveligt til lufthavnens samlede rentabilitet fra 2008 til 2010, da de samlede driftsindtægter steg med 39 %, mens de samlede driftsomkostninger steg med 22 %. Driftsoverskuddet pr. passager steg ligeledes med 74 %, fra 1,4 EUR (5,9 RON) til 2,4 EUR (10,25 RON) i perioden fra 2008 til 2010.

(411) Endelig beregnede RBB, at Wizz Air tegnede sig for en andel af luftfartsindtægterne, der svarede til eller oversteg selskabets andel af både passagerer og flyvninger i lufthavnen.

(412) Med hensyn til analysen af meromkostningerne og -indtægterne bemærker Kommissionen, at RBB kun baserede Wizz Airs indtægter på lufthavnsafgifter, og denne beregning kan derfor ikke betragtes som konservativ, da den ikke omfatter andre afgifter end luftfartsafgifter. Kommissionen finder, at den tilgang, der er anvendt til at beregne meromkostningerne og merindtægterne for at finde den gradvist stigende rentabilitet, der følger af aftalerne fra 2008 med Wizz Air, i perioden 2008-2010, er rimelig.

Konklusion om økonomisk fordel af aftalerne fra 2008

(413) Baseret på Oxeras forhåndsanalyse, som er rekonstrueret efterfølgende, fra 10. februar 2015, som genberegnet af Kommissionen (betragtning 380) forventedes aftalerne mellem lufthavnsforvalteren og Wizz Air at blive gradvist mere rentable for lufthavnsforvalteren. Kommissionen bemærker, at Oxeras og RBB's efterfølgende undersøgelser bidrager med supplerende dokumentation til resultaterne af Oxeras forudgående undersøgelse.

(414) Der er desuden omstændigheder, navnlig på grundlag af udviklingsplanen 2006-2015, der viser, at aftalerne fra 2008 med Wizz Air indgik i en generel strategi og en langsigtet indsats hen imod lufthavnens overordnede rentabilitet.

(415) Kommissionen finder derfor, at en fornuftig markedsøkonomisk investor ville have indgået sådanne aftaler. Kommissionen konkluderer derfor, at aftalerne fra 2008 mellem lufthavnsforvalteren og Wizz Air ikke gav Wizz Air en økonomisk fordel, som selskabet ikke ville have opnået på normale markedsvilkår.

9.1.4.6. Rentabilitetsanalyse af de ændrede aftaler fra 2010

(416) Oxera-rapporten fra 10. februar 2015 indeholdt også en beregning af de meromkostninger, de merindtægter og den merfortjeneste, man kunne forvente på det tidspunkt, hvor de ændrede aftaler af 25. juni 2010 blev underskrevet (opsummeret i tabel 23 nedenfor). Den 14. maj 2015 indgav Oxera igen beregningerne af den forventede rentabilitet for at korrigere en datafejl i rapporten af 10. februar 2015. Korrektionen vedrørte en overvurdering af de samlede investeringsomkostninger som følge af en dobbelt medregning af den investering, som staten finansierede, i den oprindelige rapport. Denne datafejl påvirkede den forventede rentabilitet af de ændrede aftaler fra 2010, som oprindeligt blev undervurderet.

(417) Oxera konkluderede, at de ændrede aftaler af 25. juni 2010 kunne forventes at have en nettonutidsværdi på 2 326 mio. RON.

Tabel 23: Merindtægter, meromkostninger og merfortjeneste forventet af de ændrede aftaler fra 2010 ifølge Oxera

(tusind RON)		**2010**	**2011**
Antal afrejsende Wizz Air-passagerer	[A]	71 925	13 665
Luftfartsindtægter	[B]	1 253	238
Ikke-luftfartsrelaterede indtægter	[C]	1 713	336
Merindtægter i alt	*[D] = [B] + [C]*	*2 967*	*574*
Driftsomkostninger	[E]	801	157
Afskrivninger	[F]	120	23
Meromkostninger i alt	*[G] = [E] + [F]*	*921*	*181*
Merfortjeneste	*[H] = [D] – [G]*	*2 046*	*394*
Diskonteringssats		1,0	0,9
Nettonutidsværdi		**2 326**	

(418) Resultaterne i tabel 23 er baseret på følgende overvejelser:

a) Prognoserne for Wizz Airs passagertrafik er beregnet på grundlag af Wizz Airs faktiske passagertrafik i 2009 opjusteret med Eurocontrols (2008) anslåede årlige vækst i den europæiske lufttrafik ([104]).

b) Prognoser af Wizz Airs turnaround er fastlagt ud fra den forudsætning, at Wizz Air anvendte Airbus 320-200 med en maksimal startvægt på 72 ton, en sædekapacitet på 180 med en belastningsfaktor på 82 %. Disse antagelser er baseret på antagelserne i den forudgående rentabilitetsanalyse, som Rumænien fremlagde for aftalerne fra 2008.

c) Prognoserne for luftfartsindtægterne er baseret på afgifterne og rabatterne pr. afrejsende passager og pr. turnaround anført i de ændrede aftaler fra 2010. Analysen omfatter ikke sikkerhedsafgiften, da den ifølge Oxera falder uden for rammerne af vurderingen af markedsøkonomiprincippet, da sådanne afgifter finansierer aktiviteter, der henhører under statens ansvar i udøvelsen af beføjelser som offentlig myndighed (punkt 35 i luftfartsretningslinjerne fra 2014).

d) Som det er tilfældet for aftalerne fra 2008, er prognosen for ikke-luftfartsrelaterede indtægter udledt af estimaterne af ikke-luftfartsrelaterede indtægter pr. afrejsende passager i Rumæniens forhåndsanalyse opjusteret med den forventede inflation og anvendt på trafikprognoserne som forklaret i litra a) ovenfor.

e) Med hensyn til de gradvist stigende driftsomkostninger (f.eks. personaletjenester, energi og materialer) vurderer lufthavnsforvalteren som forklaret ovenfor, at omkring 20 % af driftsomkostninger kan betragtes som gradvist stigende, dvs. at de varierer afhængigt af antallet af passagerer. I Oxera-rapporten anslås de gradvist stigende driftsomkostninger på grundlag af de faktiske data for perioden 2007-2009 opjusteret med den forventede inflation, idet det antages, at 20 % af omkostningerne er gradvist stigende. Sikkerhedsudgifter medregnes ikke.

f) Estimaterne i Oxera-rapporten indeholder ingen meromkostninger til marketing for lufthavnsforvalteren, da marketingaftalen blev ophævet den 10. februar 2010.

g) Som forklaret for aftalerne fra 2008 overfor i forbindelse med de gradvist stigende investeringsomkostninger baserer Oxera-rapporten sig på lufthavnsforvalterens data om de investeringer, lufthavnsforvalteren har foretaget, og som blev finansieret af både staten og egne midler i perioden 2007-2011. I Oxera-rapporten antages det, at der ikke forventedes yderligere investeringer som følge af Wizz Airs aktiviteter. Offentlig finansiering modtaget af lufthavnsforvalteren til terminalanlæg og sikkerhedsudstyr er ikke medregnet, da denne ikke blev anset for at kunne tilregnes Wizz Airs tilstedeværelse i Timişoara International Airport. Afskrivningerne af andre investeringer finansieret af lufthavnsforvalterens egne midler blev tildelt på grundlag af den forventede andel af Wizz Airs trafik i forhold til lufthavnens kapacitet. Lufthavnskapaciteten blev anslået til tre millioner passagerer om året i aftalernes løbetid. Denne antagelse er baseret på aftalememorandummet fra 2008, som anførte, at lufthavnens kapacitet forventedes at nå op på tre millioner passagerer om året i 2011. Der blev anvendt lineær afskrivning ved beregningen af omkostningerne til afskrivning.

h) Den anslåede fortjeneste er diskonteret med Kommissionens referencesatser plus en margen på 100 basispoint, som giver en diskonteringssats på 8,82 %.

(419) Kommissionen finder, at den tilgang, som Oxera har anvendt til at estimere passagertallene og på dette grundlag beregne de forventede luftfartsindtægter under hensyntagen til de rabatter, der var fastsat i de ændrede aftaler fra 2010, er rimelig. Kommissionen er også enig i, at sikkerhedsafgifterne skal udelukkes, af de grunde, der er forklaret i betragtning 365.

(420) Kommissionen accepterer estimatet af de gradvist stigende ikke-luftfartsrelaterede indtægter. Dette er baseret på lufthavnsforvalterens estimat, som er baseret på data fra det foregående år, hvorefter ikke luftfartsrelaterede indtægter udgør 15-20 % af lufthavnsforvalterens indtægter, hvilket forekommer rimeligt.

(421) Kommissionen er også enig i den diskonteringssats, der er anvendes ved beregningen, især eftersom analyseperioden er under ét år.

([104]) Eurocontrol (2008), »Challenges of Growth 2008«, sammenfattende rapport, s. 14.

(422) Kommissionen er enig i, at gradvist stigende marketingomkostninger ikke skal medtages i beregningerne.

(423) Med hensyn til de gradvist stigende driftsomkostninger baserer Oxera-rapporten sig på de rumænske myndigheders antagelse om, at 80 % af driftsomkostningerne er faste, og at kun 20 % varierer efter antallet af passagerer. Kommissionen finder denne antagelse rimelig ([105]). Oxera estimerer de gradvist stigende driftsomkostninger ud fra de faktiske data for driftsomkostninger pr. afrejsende passager, der forelå inden undertegnelsen af aftalerne, opjusteret for den forventede inflation, og anvender derefter disse driftsomkostninger pr. passager på det anslåede antal Wizz Air-passagerer. Kommissionen kan derfor acceptere estimaterne af de gradvist stigende driftsomkostninger.

(424) Med hensyn til gradvist stigende investeringsomkostninger finder Kommissionen, at metoden i Oxera-rapporten er rimelig. I Oxera-rapporten forventes der navnlig ingen yderligere investeringer som følge af Wizz Airs aktiviteter i Timișoara International Airport. De ændrede aftaler medførte ikke yderligere forpligtelser for lufthavnsforvalteren over for Wizz Air med hensyn til yderligere infrastruktur sammenlignet med aftalerne fra 2008, som er vurderet i betragtning 372 ovenfor. Kommissionen er derfor enig i, at der ikke blev foretaget investeringer, der kunne tilregnes Wizz Airs tilstedeværelse. Kommissionen bemærker endvidere, at Oxera-rapporten indeholdt de gradvist stigende afskrivningsomkostninger for de investeringer, der blev foretaget med lufthavnsforvalterens egne midler, baseret på Wizz Airs forventede andel af lufthavnskapaciteten. Som forklaret i betragtning 372 finder Kommissionen imidlertid, at lufthavnsforvalteren ikke pådrog sig nogen investeringsomkostninger som følge af Wizz Airs tilstedeværelse. Kommissionen finder derfor, at analysen ikke bør omfatte eventuelle afskrivningsomkostninger i forbindelse med de ændrede aftaler fra 2010 ([106]).

(425) På grundlag af ovenstående opsummeres de meromkostninger, de merindtægter og den merfortjeneste, man kunne forvente på det tidspunkt, hvor de ændrede aftaler fra 2010 blev underskrevet, som genberegnet af Kommissionen på grundlag af Oxera-rapporten, i tabel 24.

Tabel 24: Merindtægter, meromkostninger og merfortjeneste forventet af ændrede aftaler fra 2010 ifølge Oxera — genberegnet af Kommissionen

(tusind RON)		**2010**	**2011**
Antal afrejsende Wizz Air-passagerer	[A]	71 925	13 665
Luftfartsindtægter	[B]	1 253	238
Ikke-luftfartsrelaterede indtægter	[C]	1 713	336
Merindtægter i alt	*[D] = [B] + [C]*	*2 967*	*574*
Driftsomkostninger	[E]	801	157
Meromkostninger i alt	*[F] = [E]*	*801*	*157*
Merfortjeneste	*[G] = [D] – [F]*	*2 165*	*417*
Diskonteringssats		1,0	0,9
Nettonutidsværdi		**2 462**	

Efterfølgende rentabilitetsundersøgelse af de ændrede aftaler fra 2010

(426) Den 27. oktober 2011 forelagde Oxera en efterfølgende rapport udarbejdet for Wizz Air. Oxera har beregnet følgende meromkostninger og -indtægter i forbindelse med de ændrede aftaler fra 2010:

([105]) Se fodnote 92.

([106]) For så vidt som afskrivningsomkostningerne blev medregnet, er denne antagelse konservativ og overvurderet meromkostningerne. I et sådant scenarie har Kommissionen samme bemærkning som i betragtning 379.

Tabel 25: Indtægter fra afrejsende Wizz Air-passager 2010- 2011 (EUR)

Kategori	2008	2009	2010
Luftfartsindtægter[1]			
Landingsafgifter[2]	2,50	2,00	2,00
Groundhandlingafgifter[2]	0,99	0,99	0,99
Passagerafgifter	8,00	6,40	5,04
Afgifter for bevægelseshæmmede passagerer	0,20	0,20	0,20
Sikkerhedsafgifter	10,00	10,00	10,00
Ikke-luftfartsrelaterede indtægter	**0,78**	**1,16**	**1,74**
Indtægter i alt	**22,47**	**20,75**	**20,70**

Bemærk: [1] Luftfartsindtægter vises efter rabatter og tilbagebetaling af afgifter og før marketingbetalinger. Det antages, at 50 % af indtægterne fra landingsafgifter er omfattet af de rabatter, der er fastsat i AIP. [2] Luftfartsindtægter fra afgifter, der er knyttet til lufttrafik eller vægt (dvs. landingsafgifter og groundhandlingafgifter), er estimeret ud fra de faktiske passagertal og under den forudsætning, at der anvendes et Airbus A320-200 fly med en maksimal startvægt på 72 ton og en sædekapacitet på 180 med en belægningsprocent på 84 %. Dette repræsenterer Wizz Airs gennemsnitlige belægningsprocent i 2010 (se http://wizzair.com/about_us/news/#wizen068 for yderligere oplysninger).

Tabel 26: Anslåede omkostninger i forbindelse med aftalerne fra 2010 (EUR)

Kategori	2008	2009	2010
Driftsomkostninger			
Personale	1,56	1,56	1,56
Energi	0,70	0,70	0,70
Materialer	- 0,45	- 0,45	- 0,45
Tjenester og andre OPEX	1,65	1,65	1,65
Marketingomkostninger	13,70	15,59	14,95
Investeringsomkostninger	0,89	0,87	2,06
Omkostninger i alt	**18,04**	**19,92**	**20,47**

Kilde: Oxeras analyse baseret på data modtaget fra lufthavnsforvalteren.

(427) Resultaterne i tabel 25 og tabel 26 er baseret på følgende overvejelser:

- Den omhandlede periode er juni 2010-februar 2011, som er gyldighedsperioden for de ændrede aftaler fra 2010.
- Luftfartsindtægterne er estimeret på grundlag af en blanding af en efterfølgende og en forudgående tilgang. De er baseret på det faktiske antal Wizz Air-passagerer og -turnarounds for 2010 (efterfølgende tilgang) og er anslået for januar og februar 2011 af Oxera baseret på tallet i december 2010 (forudgående tilgang). Rabatterne anslås ved hjælp af en forudgående tilgang og tager hensyn til de basistakster og rabatter, der er fastsat i de ændrede aftaler fra 2010. Der antages en rabat på 10 % på landingsafgifterne og en rabat på 10 % på passagerafgifterne. Sikkerhedsafgifterne er medregnet.
- De ikke-luftfartsrelaterede indtægter pr. afrejsende passager blev anslået i overensstemmelse med Wizz Airs gennemsnitlige faktiske ikke-luftfartsrelaterede indtægter i 2010, dvs. 3,04 EUR pr. passager.
- Med hensyn til meromkostninger er de omkostninger, der varierer efter passagertallet (personaleomkostninger, energiomkostninger, materialeudgifter og udgifter til køb af tjenester samt andre driftsudgifter), blevet tilregnet Wizz Air i forhold til luftfartsselskabets andel af passagerafgangene. Beregningen er baseret på faktiske data for driftsomkostningerne og er derfor efterfølgende.
- Analysen indeholder ingen marketingbetalinger, da marketingaftalen blev ophævet i februar 2010.

- De gradvist stigende investeringsomkostninger blev anslået ud fra de investeringer, der blev foretaget i 2010. De investeringer, der blev finansieret af staten i forbindelse med terminalanlægget og sikkerhedsudstyret, kunne ikke tilregnes Wizz Air. Ifølge Oxera er der her tale om omkostninger, som ville være blevet afholdt uanset at Wizz Airs tilstedeværelse, da de skyldtes Rumæniens forpligtelse til at opfylde visse krav i forbindelse med tiltrædelsen af Schengenområdet. De investeringer, der er finansieret med lufthavnens egne ressourcer, er medregnet. De investeringsomkostninger, der er finansieret med lufthavnens egne ressourcer, herunder afskrivninger og renter, er fordelt i forhold til Wizz Airs andel af lufthavnens passagerkapacitet. Passagerkapaciteten er blevet anslået til at svare til det maksimale antal passagerer, der blev håndteret i lufthavnen i 2010, da Oxera fra lufthavnsforvalteren fik den opfattelse, at Timişoara International Airport på tidspunktet for undersøgelsen (oktober 2011) opererede ved fuld kapacitet med hensyn til flyvninger.

(428) På grundlag af ovennævnte omkostninger og indtægter og ud fra et efterfølgende perspektiv med visse forudgående elementer fandt Oxera, at aftalerne fra 2010 gradvist blev mere rentable. Fortjenesten pr. passager (dvs. det gradvist stigende bidrag pr. passager beregnet som forskellen mellem de anslåede merindtægter og meromkostninger) fremgår af tabel 27.

Tabel 27: Gradvist stigende bidrag fra aftalerne fra 2010 (EUR)

Kategori	2008	2009	2010
Gennemsnitlige merindtægter pr. afrejsende passager	22,47	20,75	20,70
Gennemsnitlige meromkostninger pr. afrejsende passager	18,04	19,92	20,47
Gradvist stigende bidrag pr. afrejsende passager	4,43	0,84	0,23
Gradvist stigende bidrag i alt	**19 404**	**107 198**	**37 833**

Kilde: Oxeras analyse baseret på data modtaget fra lufthavnsforvalteren.

(429) På grundlag af ovenstående beregninger fandt Oxera, at de ændrede aftaler fra 2010 havde en positiv nettonutidsværdi på 483 147 EUR over den ni måneder lange gyldighedsperiode for de ændrede aftaler fra 2010. Pengestrømmene fra de ændrede aftaler fra 2010 er ikke blevet diskonteret, da gyldighedsperioden for ændrede aftaler fra 2010 var på under et år.

(430) Kommissionen bemærker, at Oxeras efterfølgende rentabilitetsvurdering blander forudgående og efterfølgende data i beregningen af merindtægter, mens der kun anvendes efterfølgende data i beregningen af meromkostninger.

(431) Med hensyn til luftfartsindtægter bemærker Kommissionen, at belysnings- og parkeringsafgifter er udeladt fra beregningerne, hvilket er tegn på en konservativ tilgang.

(432) Kommissionen bemærker, at både sikkerhedsafgifter og -omkostninger er medregnet, og antager, at dette ikke vil påvirke rentabilitetsberegningen.

(433) På omkostningssiden:

a) Metoden til beregning af de gradvist stigende driftsomkostninger, som er baseret på faktiske data, der forelå inden undertegnelsen af aftalerne, er efter Kommissionens opfattelse rimelig.

b) Kommissionen bemærker, at genberegningen af lufthavnsafgifterne for at tage hensyn til belysnings- og parkeringsafgifterne på grundlag af formlen i marketingaftalen også fører til en overvurdering af marketingbetalingerne med det samme beløb.

c) Kommissionen bemærker, at undersøgelsen omfattede de gradvist stigende afskrivninger på de investeringer, der blev foretaget med lufthavnsforvalterens egne ressourcer, baseret på Wizz Airs forventede andel af lufthavnskapaciteten. Som forklaret i betragtning 372 finder Kommissionen imidlertid, at lufthavnsforvalteren ikke pådrog sig nogen investeringsomkostninger som følge af luftfartsselskabets tilstedeværelse i Timişoara International Airport. Kommissionen finder derfor, at analysen ikke bør omfatte afskrivningsomkostninger i forbindelse med aftalerne.

(434) Af de grunde, der er forklaret i betragtning 433, finder Kommissionen, at omkostningerne generelt synes at være blevet overvurderet.

(435) Da korrektion af luftfartsindtægterne udløser en tilsvarende korrektion af marketingbetalingen, som ikke ville påvirke rentabilitetsberegningen, og da omkostningerne synes at være blevet overvurderet, konkluderer Kommissionen, at den samlede konklusion i Oxeras undersøgelse fra 2011 holder stik, og at nettonutidsværdien forbliver positiv.

(436) På grundlag af betragtning 430-435 finder Kommissionen, at resultaterne i Oxeras rapport af 27. oktober 2011 vedrørende de ændrede aftaler fra 2010 kan accepteres.

Konklusion om økonomisk fordel

(437) Baseret på Oxeras forhåndsanalyse, som er rekonstrueret efterfølgende, fra 10. februar 2015, som genberegnet af Kommissionen (betragtning 425) forventedes de ændrede aftaler fra 2010 at blive gradvist mere rentable for lufthavnsforvalteren. Kommissionen finder derfor, at en fornuftig markedsøkonomisk investor ville have indgået sådanne aftaler. Kommissionen bemærker, at Oxeras efterfølgende rapport bidrager med supplerende dokumentation til resultaterne af Oxeras forudgående undersøgelse.

(438) Der er desuden omstændigheder, navnlig på grundlag af udviklingsplanen, der viser, at de ændrede aftaler fra 2010 med Wizz Air indgik i en generel strategi og en langsigtet indsats hen imod lufthavnens overordnede rentabilitet.

(439) Kommissionen konkluderer derfor, at de ændrede aftaler fra 2010 ikke gav Wizz Air en økonomisk fordel, som selskabet ikke ville have opnået på normale markedsvilkår.

9.1.5. *Konklusion vedrørende foranstaltning 3*

(440) Af de grunde, der er forklaret i betragtning 301-439, finder Kommissionen, at aftalerne fra 2008 og de ændrede aftaler fra 2010 ikke udgør statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i TEUF.

10. FORANSTALTNING 4 — HENSTAND TIL WIZZ AIR FOR FAKTUREREDE LUFTHAVNSAFGIFTER FOR PERIODEN OKTOBER 2009-FEBRUAR 2010

(441) I åbningsafgørelsen bemærkede Kommissionen, at det ikke kan udelukkes, at henstanden for betaling af lufthavnsafgifter giver Wizz Air en økonomisk fordel. Kommissionen bemærkede, at Wizz Air på tidspunktet for åbningsafgørelsen ikke havde betalt lufthavnsafgifterne for perioden fra oktober 2009 til februar 2010, som beløb sig til 2,6 mio. EUR. De udestående betalinger var blevet medregnet som tilgodehavender over for Wizz Air i lufthavnsforvalterens regnskab, men der var ikke truffet retslige foranstaltninger.

(442) Rumænien anførte, at lufthavnsforvalteren havde anlagt sag Wizz Air med henblik på at opnå et eksekutionsgrundlag. Samtidig anlagde Wizz Air sag mod lufthavnsforvalteren med påstand om udstedelse af en fuldbyrdelsesordre vedrørende udestående betalinger for marketingydelser leveret af Wizz Air. Ifølge Rumænien blev begge retssager/voldgiftssager bilagt med endelige afgørelser, som stadfæstede begge betalingskrav. Rumænien anførte, at den gensidige gæld blev modregnet gennem en forligsaftale i overensstemmelse med bestemmelserne i Rumæniens civillov (betragtning 109).

(443) Kommissionen minder om, at aftalerne fra 2008 mellem lufthavnsforvalteren og Wizz Air var i overensstemmelse med det markedsøkonomiske investorprincip, dvs. ikke gav Wizz Air en økonomisk fordel, og derfor ikke udgjorde statsstøtte.

Konklusion

(444) Eftersom de udestående lufthavnsafgifter blev modregnet i Wizz Airs krav om marketingbetalinger i overensstemmelse med gældende lovgivning, konkluderer Kommissionen, at påstanden om statsstøtte ikke længere er begrundet.

11. **KONKLUSION**

(445) I lyset af ovenstående finder Kommissionen, at finansieringen af udviklingen af terminalen til passagerer fra ikke-Schengenlande, forbedringen af start- og landingsbanen og udvidelsen af forpladsen til luftfartøjer og belysningsudstyret er forenelig med det indre marked i henhold til artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF.

(446) Kommissionen finder endvidere, at følgende foranstaltninger ikke udgør statsstøtte: i) den offentlige finansiering af udviklingen af tilkørselsvejen og parkeringsområdet i 2007, ii) den offentlige finansiering af sikkerhedsudstyr i 2008, iii) lufthavnsafgifterne i AIP 2007, AIP 2008 og AIP 2010 og iv) aftalerne fra 2008 med Wizz Air (herunder de ændrede aftaler fra 2010) —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

1. Den offentlige finansiering, som Rumænien i perioden 2007-2009 har ydet til lufthavnsforvalteren til udviklingen af terminalen til passagerer fra ikke-Schengenlande, forbedringen af start- og landingsbanen og udvidelsen af forpladsen og belysningsudstyret på 29 194 600 RON udgør statsstøtte i henhold til artikel 107, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde. Den blev gennemført i strid med artikel 108, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

2. Statsstøtten, jf. stk. 1, er forenelig med det indre marked i henhold til artikel 107, stk. 3, litra c), i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

Artikel 2

Den offentlige finansiering af udviklingen af tilkørselsvejen og parkeringsområdet i 2007 og af sikkerhedsudstyret i 2008, lufthavnsafgifterne i AIP 2007, AIP 2008 og AIP 2010 samt aftalerne fra 2008 med Wizz Air (herunder de ændrede aftaler fra 2010) udgør ikke statsstøtte i henhold til artikel 107, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

Artikel 3

Denne afgørelse er rettet til Rumænien.

Udfærdiget i Bruxelles, den 24. februar 2020.

På Kommissionens vegne
Margrethe VESTAGER
Ledende næstformand