II

*(Muud kui seadusandlikud aktid)*

# OTSUSED

## KOMISJONI OTSUS (EL) 2021/1428,

## 24. veebruar 2020,

## RIIGIABI SA.31662 – C/2011 (*ex* NN/2011) kohta, mida Rumeenia andis Timişoara rahvusvahelisele lennujaamale seoses lennuettevõtjaga Wizz Air

*(teatavaks tehtud numbri C(2021) 1065 all)*

**(Ainult rumeeniakeelne tekst on autentne)**

**(EMPs kohaldatav tekst)**

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 108 lõike 2 esimest lõiku,

võttes arvesse Euroopa Majanduspiirkonna lepingut, eriti selle artikli 62 lõike 1 punkti a,

olles kutsunud huvitatud isikuid üles esitama märkusi vastavalt eespool nimetatud sätetele ([1]) ja võttes nende märkusi arvesse

ning arvestades järgmist:

### 1. MENETLUS

(1) 30. septembri 2010. aasta kirjaga esitas Euroopa lennutransporditurul tegutsev ettevõtja Carpatair ([2]) (edaspidi „kaebuse esitaja“ või „Carpatair“) kaebuse (edaspidi „kaebus“), väites, et Rumeenia ametiasutused olid andnud Timişoara rahvusvahelisele lennujaamale (edaspidi „Timişoara rahvusvaheline lennujaam“ või „lennujaam“) ettevõtja Wizz Air Hungary Airlines Ltd (edaspidi „Wizz Air“) kasuks ebaseaduslikku riigiabi ([3]). Kaebus registreeriti riigiabi juhtumina SA.31662 (CP 237/2010).

(2) Komisjon täheldas, et kaebus tundus olevat seotud Rumeenia ametiasutuste 17. mai 2010. aasta teatisega (edaspidi „teatis“) kavatsuse kohta anda piirkondlikele lennujaamadele avaliku sektori toetust. Selle teatise registreerimisnumber on N 185/2010. 15. septembril 2010 teatasid Rumeenia ametiasutused komisjonile, et Timişoara rahvusvaheline lennujaam ei kuulu teatatud kava alusel abikõlblike lennujaamade hulka. Ent kuna komisjon sai teavet Timişoara rahvusvahelise lennujaama teatava riikliku rahastamise kohta aastatel 2007–2009, analüüsitakse sel ajavahemikul toimunud riiklikku rahastamist.

(3) Komisjon edastas kaebuse 21. oktoobri 2010. aasta kirjaga Rumeeniale ja palus teavet. Rumeenia ametiasutused vastasid 15. detsembri 2010. aasta kirjaga.

([1]) Komisjoni otsus, riigiabi SA.31662 (11/C) (ex CP 237/10) – Timişoara rahvusvaheline lennujaam – Wizz Air (ELT C 270, 13.9.2011, lk 11).

([2]) Carpatair on 1999. aastal asutatud eraomandis olev piirkondlik lennuettevõtja. 2000. aastal rajas Carpatair Timişoara rahvusvahelisse lennujaama oma sõlmpunkti ning hakkas osutama sõlmlennujaamateenuseid.

([3]) Wizz Air on Ungari odavlennuettevõtja. Wizz Airi kontsern koosneb kolmest tegutsevast ettevõtjast, nimelt ettevõtjatest Wizz Air Hungary, Wizz Air Bulgaria ja Wizz Air Ukraine.

(4) Kaebuse esitaja andis 24. novembri 2010. aasta, 25. novembri 2010. aasta, 14. jaanuari 2011. aasta ja 3. veebruari 2011. aasta kirjaga lisateavet. Komisjon teavitas kaebuse esitajat 9. veebruari 2011. aasta ja 2. märtsi 2011. aasta kirjaga juhtumi seisust ning palus veel teavet. Kaebuse esitaja vastas 22. veebruari 2011. aasta, 9. märtsi 2011. aasta ja 28. märtsi 2011. aasta kirjaga ning andis lisateavet.

(5) Komisjon palus 16. veebruari 2011. aasta, 3. märtsi 2011. aasta ja 16. märtsi 2011. aasta kirjaga Rumeenia ametiasutustelt lisateavet. Rumeenia ametiasutused vastasid 10. märtsi 2011. aasta ja 5. aprilli 2011. aasta kirjaga. 16. märtsil 2011 teatas komisjon Rumeenia ametiasutustele, et vaja on veel teavet, ja palus saata selle 15. aprilliks 2011. Rumeenia ametiasutused vastasid 21. aprilli 2011. aasta kirjaga.

(6) 12. mai 2011. aasta kirjas nõustus kaebuse esitaja avalikustama oma isiku ja finantsolukorra ning esitas selle kohta lisateavet.

(7) 24. mai 2011. aasta kirjaga teatas komisjon Rumeeniale oma otsusest algatada ametlik uurimismenetlus seoses Timişoara rahvusvahelist lennujaama puudutava rahastamisega, selle lennujaama käitaja ja Wizz Airi vahel 2008. aastal sõlmitud lepingutega, Wizz Airi poolt lennujaamatasude maksmata jätmisega ning 2007., 2008. ja 2010. aasta lennujaamatasude kava kohaste allahindluste ja hinnavähenditega (edaspidi „menetluse algatamise otsus“).

(8) Rumeenia ametiasutused andsid 16. juuni 2011. aasta kirjas teada, millise teabe eemaldamist menetluse algatamise otsusest enne selle avaldamist nad soovivad.

(9) 23. juunil 2011 saatis komisjon Rumeeniale ettepaneku menetluse algatamise otsuse mittekonfidentsiaalse versiooni kohta. Komisjon teatas Rumeeniale, millist teavet ta ei ole nõus pidama konfidentsiaalseks.

(10) Rumeenia vastas komisjonile 27. juuni 2011. aasta kirjaga, jäädes oma taotluse juurde teatav teave välja jätta.

(11) Rumeeniaga peetud kirjavahetuse põhjal võttis komisjon kooskõlas ametisaladust riigiabi otsustes käsitleva teatise ([4]) punktiga 33 vastu lõpliku otsuse teksti kohta, mille ta kavatses avaldada. 25. juuli 2011. aasta kirjaga teavitas komisjon Rumeeniat oma otsusest lükata tagasi Rumeenia taotlus teatav teave välja jätta. Rumeeniale anti 15 päeva, et sellele otsusele reageerida ja esitada oma taotluse põhjendamiseks täiendavaid üksikasju.

(12) Rumeenia teatas 11. augusti 2011. aasta kirjaga komisjonile, et ta jääb teatava teabe väljajätmise osas oma seisukoha juurde, kuid ei ole enam menetluse algatamise otsuse avaldamise vastu.

(13) Menetluse algatamise otsus avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* 13. septembril 2011 ([5]). Komisjon kutsus huvitatud isikuid üles esitama kõnealuste meetmete kohta märkusi ühe kuu jooksul alates otsuse avaldamise kuupäevast.

(14) Komisjon sai Rumeenialt 27. juuni 2011. aasta ja 14. oktoobri 2011. aasta kirjaga märkused menetluse algatamise otsuse kohta. 27. juulil 2011 ja 12. juunil 2012 esitas Rumeenia lisateavet.

(15) 27. oktoobril 2011 sai komisjon märkused menetluse algatamise otsuse kohta ettevõtjalt Societatea Nationala Aeroportul International Timişoara – Traian Vuia – S.A. (edaspidi „lennujaama käitaja“), 8. augustil 2011 Carpatairilt ning 24. juunil 2011 ja 27. oktoobril 2011 Wizz Airilt. Komisjon sai menetluse algatamise otsuse kohta märkusi ka Rumeenia lennujaamade ühenduselt, lennujaama käitaja endiselt direktorilt, Eurojetilt, Austrian Airlinesilt ja Euroopa Piirkondlike Lennuettevõtjate Ühenduselt.

(16) Komisjon edastas kolmandate isikute märkused menetluse algatamise otsuse kohta Rumeeniale 4. septembril 2012 ja 20. septembril 2012. Ta sai Rumeenia vastuse nendele märkustele 5. oktoobri 2012. aasta ja 17. oktoobri 2012. aasta kirjaga.

([4]) Komisjoni teatis ametisaladuse kohta riigiabi otsustes (ELT C 297, 9.12.2003, lk 6).

([5]) Vt joonealune märkus 1.

(17) Komisjon palus 12. oktoobri 2011. aasta, 24. veebruari 2012. aasta, 27. juuli 2012. aasta, 9. augusti 2012. aasta, 3. novembri 2012. aasta, 30. oktoobri 2014. aasta ja 28. juuli 2015. aasta kirjas Rumeenia ametiasutustelt lisateavet. Rumeenia ametiasutused vastasid vastavalt 16. novembri 2011. aasta, 13. aprilli 2012. aasta, 3. mai 2012. aasta, 3. septembri 2012. aasta, 5. oktoobri 2012. aasta, 12. detsembri 2012. aasta, 2. detsembri 2014. aasta, 9. detsembri 2014. aasta ja 21. septembri 2015. aasta kirjaga.

(18) Komisjon taotles 27. juuli 2012. aasta kirjaga kaebuse esitajalt lisateavet. Kaebuse esitaja esitas lisateavet 3. septembril 2012. Kaebuse esitaja esitas teavet ka 7. juunil 2011, 30. juunil 2011, 8. augustil 2011, 14. oktoobril 2011, 19. märtsil 2012, 14. mail 2012, 13. juulil 2012, 19. oktoobril 2012, 3. detsembril 2012, 1. juulil 2013, 6. juunil 2014, 10. juulil 2014, 10. oktoobril 2014, 15. ja 16. oktoobril 2014, 10. novembril 2014, 12. novembril 2014, 14. novembril 2014, 25. veebruaril 2015, 25. mail 2015, 28. mail 2015, 29. septembril 2015, 10. detsembril 2015, 22. detsembril 2015, 13. aprillil 2016, 28. aprillil 2016, 27. veebruaril 2018 ja 20. aprillil 2018.

(19) Wizz Air esitas 11. veebruaril 2015 ja 3. juulil 2015 lisateavet, mis sisaldas Wizz Airi jaoks koostatud Oxera aruannet, milles kohaldati mitmesuguste Wizz Airi ja lennujaama käitaja vaheliste lepingute suhtes turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtet. 14. mail 2015, 10. augustil 2015, 21. septembril 2015, 20. oktoobril 2015, 15. septembril 2017 ja 22. septembril 2017 esitas Oxera ajakohastatud aruanded ja lisamärkused. 10. novembril 2017 taotles komisjon Oxera 15. ja 22. septembri 2017. aasta vastuse mittekonfidentsiaalset versiooni. Oxera teatas komisjonile 15. novembril 2017, et Wizz Air ei taotlenud teabe väljajätmist, ning pärast täiendavat selgitamist Oxeraga 23. novembril 2017 edastas komisjon Oxera 15. ja 22. septembri 2017. aasta vastuse 1. detsembril 2017 Rumeeniale. Rumeenia ametiasutused esitasid oma märkused Oxera uuringu kohta 1. veebruaril 2018.

(20) 14. märtsil 2014 teavitas komisjon Rumeeniat ja huvitatud isikuid teatise „Suunised lennujaamadele ja -ettevõtjatele antava riigiabi kohta“ ([6]) (edaspidi „2014. aasta lennundussuunised“) vastuvõtmisest ning palus esitada märkused 20 tööpäeva jooksul alates suuniste avaldamisest. 2014. aasta lennundussuunised avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* 4. aprillil 2014. Komisjon sai märkused Carpatairilt 25. märtsil 2014, Wizz Airilt 30. aprillil 2014 ja lennujaama käitajalt 8. mail 2014.

(21) Komisjon edastas kolmandate isikute märkused 2014. aasta lennundussuuniste kohta Rumeeniale 28. mail 2014. Komisjon sai Rumeenia märkused huvitatud isikute märkuste kohta 3. juuli 2014. aasta kirjaga.

(22) Lennujaama käitaja esitas lisateavet 11. novembril 2011, 24. novembril 2016 ja 16. detsembril 2016. Komisjon sai lennujaama käitajalt teavet veel ka 18. jaanuaril 2016, 31. jaanuaril 2016 ja 7. märtsil 2016. 11. märtsil 2016 edastas komisjon kogu selle teabe Rumeeniale, kellel ei olnud ühtki märkust.

(23) 17. juuli 2015. aasta kirjaga edastas komisjon kaebuse esitaja ja Wizz Airi lisamärkused Rumeeniale, kes kommenteeris neid märkusi 21. septembril 2015.

(24) 11. märtsi 2016. aasta kirjaga edastas komisjon Oxera esitatud lisateabe Rumeeniale, kes kommenteeris seda 15. aprillil 2016.

(25) Komisjon taotles 30. oktoobril 2017 Rumeenia ametiasutustelt lisateavet. Taotluse rumeeniakeelne tõlge saadeti Rumeenia ametiasutustele 9. novembril 2017. Rumeenia ametiasutused vastasid pärast kahte heakskiidetud tähtaja pikendamist 15. jaanuaril 2018. Komisjon saatis Rumeenia ametiasutustele 26. märtsil 2018 ja 31. oktoobril 2018 lisaselgituste taotluse, millele Rumeenia ametiasutused vastasid vastavalt 4. juunil 2018 ja 21. novembril 2018. 8. aprillil 2019 esitasid Rumeenia ametiasutused oma 4. juuni 2018. aasta vastuste tõlke.

(26) Wizz Air saatis 17. mail 2019 komisjonile kirja, milles ta nõudis õigust tutvuda toimikuga ja õigust olla ära kuulatud, millele komisjon vastas 11. juunil 2019.

([6]) Komisjoni teatis „Suunised lennujaamadele ja -ettevõtjatele antava riigiabi kohta“ (ELT C 99, 4.4.2014, lk 3).

2. **TIMIŞOARA RAHVUSVAHELINE LENNUJAAM**

2.1. **Lennujaam**

(27) Timişoara rahvusvaheline lennujaam on Rumeenia läänеosas asuv rahvusvaheline lennujaam.

(28) Lennujaama käitaja on aktsiaselts (põhjendus 15), mille aktsiatest 80 % kuulub käesoleva otsuse kuupäeval Rumeenia riigile ([7]). Ülejäänud aktsiad kuuluvad fondile Fondul Proprietatea ([8]). Kogu algse aktsiakapitali oli märkinud Rumeenia ja see tasuti täies ulatuses lennujaama käitaja asutamise kuupäeval ([9]).

(29) Lennujaama käitajale kuulub lennujaama taristu, välja arvatud lennurada, ruleerimistee ja perroon, mis kuuluvad Rumeenia riigile. Viimati nimetatud taristu käitamiseks on riik andnud lennujaama käitajale kontsessiooni.

(30) Timişoara rahvusvahelises lennujaamas on üks lennurada, mis on 3 500 meetrit pikk ja 45 meetrit lai. Perroonidel on 22 parkimiskohta. Lennujaama läbilaskevõime on 1 300 rahvusvahelist ja 500 siseriiklikku reisijat tunnis. Lennujaamal on ka kaubaterminal.

(31) Aastatel 2007–2009, st hinnataval ajavahemikul, oli Timişoara rahvusvaheline lennujaam liikluse poolest suuruselt teine lennujaam Rumeenias (tabel 1). Tabel 1 hõlmab ka liikluse edasist arengut kuni 2017. aastani.

**Tabel 1. Liiklus Timişoara rahvusvahelises lennujaamas aastatel 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 |

*Allikas*: Rumeenia ametiasutused

(32) Käesoleva otsuse tegemise ajal osutab Timişoara rahvusvahelises lennujaamas reisijatele regulaarlennuteenuseid mitu odavlennuettevõtjat. Wizz Air teenindab kõige suuremat arvu Euroopa sihtkohti, Ryanairi ja Blue Airi pakkumine on piiratum. Lennujaama teenindavad ka kaks täisteenust osutavat lennuettevõtjat: TAROM ja Lufthansa. Samuti tehakse hooajalisi tšarterlende ja lennujaamas tegutseb mitu lastilennuettevõtjat.

(33) Ajavahemikul 2007–2009 kasutas Timişoara rahvusvahelist lennujaama piirkondliku keskusena täisteenust osutav piirkondlik lennuettevõtja Carpatair, kes teenindas umbes 32 sisemaist ja Euroopa sihtkohta. Teised sel ajavahemikul lennujaama teenindanud lennuettevõtjad olid TAROM, Lufthansa, Austrian Airlines, Malev, Alitalia ja Moldavian Airlines.

(34) Timişoara rahvusvahelisele lennujaamale lähimad lennujaamad on:

— Aradi lennujaam, mis asub 50 km kaugusel. See tähendab 40 minutilist autosõitu. Aradi lennujaamal on suurim kaubaterminal Lääne-Rumeenias. Lennujaama reisijate arv on vähenenud 67 183 reisijalt 2007. aastal 11 367 reisijale 2018. aastal, ning

([7]) Statutul Societății Naționale „Aeroportul Internațional Timişoara – Traian Vuia“ – S.A. din 18.9.2008 (Timişoara rahvusvahelise lennujaama käitaja 15. oktoobri 2008. aasta põhikiri (edaspidi „2008. aasta põhikiri“)), artikkel 8.

([8]) Fondul Proprietatea on Rumeenia valitsuse loodud kinnisvarafond, mille eesmärk on pakkuda hüvitist kommunistliku režiimi ajal oma vara kaotanud isikutele, kelle omandiõigusega seotud nõudeid ei olnud võimalik mitterahaliselt rahuldada. Rumeenia valitsusest sai Fondul Proprietatea vähemusaktsionär (0,04 %), kui ta jaotas oma algse osaluse aktsiad ümber nõuetele vastavatele taotlejatele.

([9]) Statutul Societății Naționale „Aeroportul Internațional Timişoara“ – S.A. din 24.8.1998 (valitsuse otsusega nr 521/1998 heaks kiidetud Timişoara rahvusvahelise lennujaama käitaja põhikiri, mis kehtis 7. oktoobrist 1998 kuni 14. oktoobrini 2008 (edaspidi „1998. aasta põhikiri“)), artikkel 7.

— Caransebesi lennujaam, mis asub 107 km kaugusel. See tähendab 1 tunni ja 14 minuti pikkust autosõitu. Tegemist on eralennujaamaga, kus regulaarlende ei toimu. Lennujaama kasutatakse üldlennunduse ning pääste- ja politseilendude jaoks.

(35) Tabelis 2 on esitatud kokkuvõte lennujaama käitaja finantsolukorrast hinnataval ajavahemikul ([10]).

**Tabel 2. Peamised finantsnäitajad (tuhandetes Rumeenia leudes)**

| *Aasta* | 2007 | 2008 | 2009 |
|---|---|---|---|
| ***Tulud*** | 23 473 | 30 545 | 41 067 |
| ***Müügi kasv*** | puudub | + 30,1 % | + 34,4 % |
| ***EBITDA*** | 7 318 | 10 646 | 12 212 |
| ***EBITDA marginaal*** | 31,2 % | 34,9 % | 29,7 % |
| ***EBIT*** | 3 249 | 5 809 | 5 655 |
| ***Puhaskasum*** | 2 417 | 4 874 | 3 508 |
| ***Puhaskasumi marginaal*** | 10,3 % | 16,0 % | 8,5 % |

### 2.2. Timişoara rahvusvahelise lennujaama arengukava 2006–2015

(36) 2006.–2015. aasta arengukavas (edaspidi „arengukava“) prognoositi reisijate arvu suurenemist 611 705 reisijalt 2005. aastal 1 661 332 reisijale 2010. aastal ja 2 565 494 reisijale 2015. aastal. Eeldati, et Rumeenia ühinemisel ELiga 2007. aastal suureneb liiklus 16–18 %.

(37) Arengukavas täheldati, et ajavahemikul 2001–2005 oli reisijate ja lendude arv suurenenud 250 %. Samuti leiti, et olemasolev läbilaskevõime oli jõudnud 2006. aastal reisiterminali, perrooni, lennuraja, juurdepääsutee ja parkimise osas kriitilise tasemeni, mis ohustas võimalust avada uusi liine ja suurendada reisijate arvu olemasolevatel marsruutidel. Tööd reisiterminali laiendamiseks algasid 2003. aastal ja perrooni laiendamiseks 2004. aastal. Arengukavas kinnitati vajadust jätkata taristu laiendamist ja arendamist, et toime tulla liikluse kavandatud kasvuga.

## 3. VAIDLUSTATUD MEETMED

### 3.1. 1. meede – lennujaama käitaja iga-aastane rahastamine

(38) Lennujaama käitaja sai riigilt iga-aastast toetust (edaspidi „1. meede“). Rumeenia sõnul hõlmasid lennujaama käitajale ajavahemikul 2007–2009 antud rahalised vahendid järgmiseid investeeringuid ja summasid (tabel 3).

**Tabel 3. Lennujaama käitaja riiklik rahastamine aastatel 2007–2009**

| **Aasta** | **Punkti nr** | **Summa (tuhandetes Rumeenia leudes)** | **Investeerimisprojekt** | **Taristu omanik** |
|---|---|---|---|---|
| 2007 | 1 | 500 | Juurdepääsutee ja parkla arendamine | Lennujaam |
| | 2 | 1 758 | Schengeni ala väliste lendude terminali (algselt riigisiseste lendude terminal) arendamine | Lennujaam |
| | 3 | 6 846 | Lennuraja parandamine ja perrooni laiendamine | Rumeenia riik |
| | | **9 104** | **Vahesumma** | |

([10]) Uuringufirma IEBA Trust Financial & Investment Services analüütikute 7. veebruari 2011. aasta aruanne Fondul Proprietatea kohta.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 2008 | 4 | 10 236,65 | Lennuraja parandamine ja perrooni laiendamine | Rumeenia riik |
| | 5 | 242 | Schengeni ala väliste lendude terminali (algselt riigisiseste lendude terminal) arendamine | Lennujaam |
| | 6 | 97,24 | Turvaväravate metallidetektorid | Lennujaam |
| | 7 | 4 598,4 | Lõhkeainete avastamise süsteem | Lennujaam |
| | 8 | 703,99 | Kaasaskantavad lõhkeainete avastamise seadmed | Lennujaam |
| | 9 | 1 344,00 | Valgustusseadmed | Lennujaam |
| | 10 | 1 773,61 | Röntgenläbivalgustuse süsteem | Lennujaam |
| | 11 | 511,81 | Iseliikuv šassii EMS | Lennujaam |
| | | **19 507,7** | **Vahesumma** | |
| 2009 | 12 | 2 387,99 | Lennuraja parandamine ja perrooni laiendamine | Rumeenia riik |
| | 13 | 6 379,96 | Schengeni ala väliste lendude terminali (algselt riigisiseste lendude terminal) arendamine | Lennujaam |
| | | **8 767,95** | **Vahesumma** | |
| **2007–2009** | | **37 379,65** | **Kokku** | |

(39) Rumeenia sõnul olid investeeringute rahastamisel järgmised õiguslikud alused:

1) julgestusseadmete puhul valitsuse otsus nr 1461/2007 lennujaamade julgestusseadmete ostmise programmide rahastamise kohta, mis hõlmas 2008. aastal Timişoara rahvusvahelises lennujaamas rahastatud julgestusseadmeid. Rahalised vahendid eraldati 2008. aasta eelarveprojektis, mis kiideti heaks valitsuse 24. juuni 2008. aasta otsusega nr 666/2008;

2) ülejäänud investeeringute puhul valitsuse otsus nr 615/2002, millega kiideti heaks strateegiline programm Timişoara rahvusvahelise lennujaama taristu arendamiseks ajavahemikul 2002–2015. Otsust muudeti valitsuse otsusega nr 1212/2007, millega kiideti heaks strateegiline programm aastateks 2007–2015. Strateegilisse programmi oli lisatud spetsiaalselt investeeringute loetelu. Nende investeeringute jaoks eraldatud summad kajastusid õigusaktides, millega kiideti heaks 2007., 2008. ja 2009. aasta eelarve ([11]).

### 3.2. **2. meede – 2007., 2008. ja 2010. aasta lennundusteabe kogumik**

#### 3.2.1. *2007. ja 2008. aasta lennundusteabe kogumik*

(40) Rumeenialt saadud teabe põhjal on igal lennujaama käitajal kohaldatava riikliku õigusraamistiku alusel õigus kehtestada oma lennujaamatasud. Vastavalt rahvusvahelistele lennunduseeskirjadele avaldatakse lennujaama käitaja kehtestatud tasud ametlikult lennundusteabe kogumikus. Seega on Timişoara rahvusvahelise lennujaama kasutamise eest tasu võtmise poliitika kehtestatud üksnes selle lennujaama jaoks ja seda ei kohaldata ühegi teise piirkonnas või riigis asuva lennujaama suhtes. Lennundusteabe kogumiku koostab lennujaama käitaja tegevjuhtkond ja kiidab heaks juhatus kooskõlas äriühingu põhikirjas selgesõnaliselt sätestatud õigustega.

(41) Kohaldatavad tasud, mis avaldati lennundusteabe kogumikus 7. juunil 2007 (edaspidi „2007. aasta lennundusteabe kogumik“) viitenumbri GEN 4.1–17 all, olid järgmised:

([11]) Transpordiministeeriumi, rahandusministeeriumi ja tööministeeriumi 21. veebruari 2007. aasta korraldus nr 289, mis käsitleb 2007. aasta eelarvet; valitsuse 24. juuni 2008. aasta otsus nr 666, mis käsitleb 2008. aasta eelarvet, ja valitsuse 17. juuni 2009. aasta otsus nr 721, mis käsitleb 2009. aasta eelarvet.

**Tabel 4. 2007. aasta lennundusteabe kogumiku kohased lennujaamatasud (eurodes)**

| Tasu | Miinimumtasu | Ühikumäär |
|---|---|---|
| **Maandumine** | 50 | 7/tonn |
| **Valgustus** | 50 | 2,10/tonn |
| **Parkimine** | 15 | 0,15/tonn/tund |
| **Reisijate teenindamine** | | |
| — ***rahvusvahelised lennud*** | | 8/reisija |
| — ***riigisisesed lennud*** | | 3/reisija |
| — ***julgestus*** | | 7/reisija |
| — ***transiit või transfeer*** | | 5/reisija |

(42) 2007. aasta lennundusteabe kogumikus oli ette nähtud maandumistasude vähendamine vastavalt maandumiste arvule, nagu on kokku võetud järgmises tabelis.

**Tabel 5. 2007. aasta lennundusteabe kogumiku kohane lennujaamatasude vähendamine**

| **Rahvusvahelised lennud** | |
|---|---|
| **Maandumiste arv aastas** | **Hinnavähend (%)** |
| 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) Peale selle võimaldati kuue kuu jooksul maandumistasudelt 50 % allahindlust uutele lennuettevõtjatele, kes tegid nädalas vähemalt kaks lendu, ja uute sihtkohtade puhul, mis ei olnud veel ühendatud Timişoara rahvusvahelise lennujaamaga.

(44) Kohaldatavad 2008. aasta lennujaamatasud, mis avaldati lennundusteabe kogumikus 23. oktoobril 2008 (edaspidi „2008. aasta lennundusteabe kogumik“) viitenumbri GEN 4.1–17 all, olid järgmised:

**Tabel 6. Kohaldatavad lennujaamatasud (2008. aasta lennundusteabe kogumik) eurodes**

| Tasu | Miinimumtasu | Ühikumäär |
|---|---|---|
| **Maandumine** | 50 | 7/tonn |
| **Valgustus** | 50 | 2,10/tonn |
| **Parkimine** | 15 | 0,15/tonn/tund |
| **Reisijate teenindamine** | | |
| — ***rahvusvahelised lennud*** | | 8/reisija |
| — ***riigisisesed lennud*** | | 5/reisija |
| — ***julgestus*** | | 10/reisija |
| — ***transiit või transfeer*** | | 1,50/reisija |
| — ***piiratud liikumisvõimega isikud*** | | 0,20/reisija |

(45) 2008. aasta lennundusteabe kogumikus suurendati reisijate julgestustasusid 2007. aasta 7 eurolt 10 eurole reisija kohta. Reisijatasu transiit- või transfeerreisija puhul vähendati 5 eurolt 1,50 eurole reisija kohta. Lisaks oli lennujaama käitaja kehtestanud 0,20 euro suuruse tasu piiratud liikumisvõimega isikute jaoks.

(46) 2008. aasta lennundusteabe kogumikus oli sätestatud maandumistasude vähendamine vastavalt eelmise aasta maandumiste arvule järgmiselt:

**Tabel 7. Lennujaamatasude vähendamine (2008. aasta lennundusteabe kogumik)**

| **Rahvusvahelised lennud** | |
|---|---|
| **Maandumiste arv aastas** | **Hinnavähend (%)** |
| 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) 2008. aasta lennundusteabe kogumikus oli samuti ette nähtud maandumistasude puhul 12 kuu jooksul 50 % allahindluse tegemine Timişoara rahvusvahelises lennujaamas tegevust alustanud lennuettevõtjatele, kes tegid nädalas vähemalt kolm lendu õhusõidukiga, millel oli vähemalt 70 istekohta. Iga uue sihtkoha puhul kohaldati kuue kuu jooksul maandumistasude suhtes 50 % allahindlust.

(48) Lisaks eespool nimetatud allahindlusele ja vähendamisele hüvitab lennujaama käitaja osaliselt ka pardalemineku tasust tulenevad maksed (tabel 8).

**Tabel 8. Pardalemineku tasust tulenevate maksete hüvitamine vastavalt 2008. aasta lennundusteabe kogumikule**

| **Lennuettevõtja pardale võetud reisijate arv aastas** | **Hüvitamine** |
|---|---|
| 150 001–300 000 | 10 % |
| 300 001–500 000 | 20 % |
| > 500 001 | 30 % |

3.2.2. *2010. aasta lennundusteabe kogumik*

(49) 26. augustil 2010 avaldati Timişoara rahvusvahelise lennujaama lennujaamatasude muudatus (edaspidi „2010. aasta lennundusteabe kogumik“). Lennujaama käitaja võttis õhusõidukite puhul, mille suurim stardimass ületab 70 tonni, kasutusele uue allahindluste kategooria.

**Tabel 9. 2010. aasta lennundusteabe kogumiku kohased allahindlused õhusõidukite puhul, mille suurim stardimass ületab 70 tonni**

| **Lennuettevõtja pardale võetud reisijate arv kuus** | **Allahindlus (%)** |
|---|---|
| 0–10 000 | 0 |
| 10 001–18 000 | 72 |
| 18 001–36 000 | 82 |
| > 36 000 | 85 |

3.3. **3. meede – 2008. aasta lepingud lennujaama käitaja ja Wizz Airi vahel**

(50) 2008. aasta keskel sõlmisid lennujaama käitaja ja Wizz Air rea lepinguid, milles määrati kindlaks koostöö põhimõtted ja tingimused, mille alusel lennuettevõtja sai kasutada lennujaama taristut ja teenuseid. Allkirjastatud lepingute hulka kuulusid i) vastastikuse mõistmise memorandum, ii) turundusleping, iii) käitamisleping ja iv) maapealse teeninduse leping (üheskoos „2008. aasta lepingud“). 2008. aasta lepingute alusel hakkas Wizz Air tegema 2008. aasta lõpus lende Timişoara rahvusvahelisest lennujaamast. 2009. aastal suurendas ettevõtja järkjärgult oma A320 tüüpi õhusõidukitega (280 istekohta) teenindatavate rahvusvaheliste sihtkohtade arvu.

3.3.1. *25. juuni 2008. aasta vastastikuse mõistmise memorandum*

(51) Lennujaama käitaja ja Wizz Air allkirjastasid 25. juunil 2008 vastastikuse mõistmise memorandumi. Memorandum allkirjastati esialgu kolmeks aastaks, millele lisandus üks aasta, mille jooksul pooled võisid memorandumi lepingu rikkumise korral lõpetada. Vastastikuse mõistmise memorandumis sätestati koostöö üldpõhimõtted ning tingimused, mille alusel Wizz Air sai kasutada lennujaama taristut ja teenuseid.

(52) Lennujaama käitaja nõustus laiendama hiljemalt 1. jaanuariks 2011 reisiterminali, et võimaldada sellel teenindada kuni kolm miljonit reisijat aastas. Samuti nõustus käitaja muutma maandumis- ja stardiraja enne 2009. aasta lõppu III kategooria rajaks ning tegema vastavalt Wizz Airi taotlusele kättesaadavaks teenindusajad.

(53) Wizz Air oli nõus korraldama lennujaama käitaja jaoks turundustegevust. Eelkõige lepiti kokku Wizz Airi lendude siht- ja lähtekohtade reklaamimises, et suurendada lennujaamas lahkuvate ja saabuvate reisijate arvu. Vastutasuks nõustus lennujaama käitaja maksma turundustasu sõltuvalt maandumiste ja reisijate arvust.

3.3.2. *30. juuli 2008. aasta turundusleping*

(54) Pooled allkirjastasid 30. juulil 2008 turunduslepingu, mis sõlmiti esialgu kolmeks aastaks alates 11. detsembrist 2008. Turunduslepingu kehtivusaega oli võimalik pikendada kolme aasta möödudes ühe aasta võrra.

(55) Turunduslepingus olid sätestatud tingimused Wizz Airi turundustegevuse jaoks, mille eesmärk oli suurendada lennujaamas lahkuvate ja saabuvate reisijate arvu.

(56) Turunduslepingus oli kindlaks määratud järgmine Wizz Airi turundustegevus:

— Timişoara rahvusvahelise lennujaama ning Timişoara rahvusvahelisse lennujaama saabuvate ja/või sealt väljuvate Wizzi lendude reklaamimine oma veebiajakirjas ja pardaajakirjas;

— Timişoara rahvusvahelise lennujaama reklaamimine oma veebisaidil;

— Timişoara rahvusvahelise lennujaama ja Wizz Airi turundusstrateegia väljatöötamine;

— Timişoara rahvusvahelises lennujaamas pakutavate lennuteenuste reklaamimine ning

— muu tegevus, millega edendati reisijate arvu kasvu Timişoara rahvusvahelises lennujaamas.

(57) Turustustegevus pidi toimuma Rumeenia ja välisriikide meedias.

(58) Vastutasuks Wizz Airi turundustegevuse eest pidi lennujaama käitaja maksma Wizz Airile turundustasu, mis sõltus lahkuvate reisijate arvust.

(59) Turunduslepingus oli sätestatud, et käitamislepingu või maapealse teeninduse lepinguga reguleeritud tasude suurendamise korral tuleb turundustasu muuta võrdselt lennujaamatasude muutmisega.

(60) Peale selle olid lennujaama käitajal Wizz Airi ees järgmised kohustused:

— lubada Wizz Airil kasutada Timişoara rahvusvahelise lennujaama taristut äri- ja turundustegevuseks;

— toetada Wizz Airi suhtlemist kohalike avaliku sektori asutuste ja majandusüksustega;

— pakkuda Wizz Airile oma kogemusi ja teadmisi ning kontakte kohalike turundustalituste ja meediaga;

— kaasata Wizz Air oma müügiedendus- ja turundustegevusse;

— pakkuda Wizz Airile Timişoara rahvusvahelises lennujaamas reklaamipinda ning

— toetada Wizz Airi avalike suhete alases tegevuses.

(61) Turunduslepingus oli sätestatud, et Wizz Air väljastab turundustasu kohta arve pärast seda, kui ta on saanud lennujaama käitajalt *pro forma* arve käitamislepingu ja maapealse teeninduse lepingu kohaste tasude kohta.

(62) Turunduslepingu kohaselt oli Wizz Air kohustatud esitama lennujaama käitajale vähemalt kord aastas aruande, milles on kirjeldatud toimunud turundustegevust (turundustegevuse kirjeldus, sihtrühmad, reklaam, sagedus, massiteabevahendite valik, turundustegevusele kulutatud summad).

3.3.3. *Turunduslepingu lõpetamine ja lennujaama käitaja poolne turundustasude maksmine*

(63) 11. veebruaril 2010 otsustas lennujaama käitaja turunduslepingu lõpetada.

(64) Rumeenia riigihangete reguleerimise ja järelevalve riiklik asutus jõudis seoses riigihanke-eeskirjadega järeldusele, et turunduslepingu sõlmimine ilma ühegi siseriiklikes õigusaktides sätestatud hankemenetluseta kujutab endast riigihanke-eeskirjade rikkumist ja see on karistatav rahatrahviga, mis jääb vahemikku 70 000 kuni 100 000 Rumeenia leud.

(65) Lennujaama käitaja oli saanud Wizz Airilt ajavahemikul oktoobrist 2008 kuni jaanuarini 2010 osutatud turundusteenuste eest arveid kogusummas 2 560 992,90 eurot. Rumeenia ametiasutused väidavad, et lennujaama käitaja ei maksnud seda summat ning et turunduslepingust tuleneva maksekohustuse küsimus lahendatakse kooskõlas äriõigusega.

(66) Lennujaama käitajale esitatud Wizz Airi arvetest on näha, et arved turundustasude kohta esitati mõnekuulise hilinemisega.

3.3.4. *1. augusti 2008. aasta käitamisleping*

(67) Käitamisleping sõlmiti 1. augustil 2008 ajavahemikuks 11. detsembrist 2008 kuni 10. detsembrini 2009 automaatse pikendamisega veel 12 kuuks igal lepingu jõustumise aastapäeval ([12]). Käitamislepingus kirjeldati üksikasjalikult nõudeid, millele pidid vastama lennujaama käitaja poolt Wizz Airile osutatavad teenused (reisijate teenindamine, julgestusteenused, transiidi-/transfeerteenused), ning määrati kindlaks Wizz Airi makstavad lennujaamatasud, samuti allahindlused ja tasudest vabastamine.

(68) Tasud olid sisuliselt samad ([13]) kui need, mis olid kehtestatud 2008. aasta lennundusteabe kogumikus. Lisaks oli lennuettevõtjal õigus saada kuue kuu jooksul lendude sageduse suurendamise eest 50 % allahindlust.

(69) Teenuste eest tuli tasuda 30 päeva pärast arve kättesaamist, *ilma et oleks kohaldatud väidetavast vastunõudest tingitud või mis tahes muud mahaarvamist*. Viiviseks määrati 6,5 % aastas. Trahvid tuli märkida arvele.

([12]) Tegemist on käitamislepinguga, millele on osutatud turunduslepingus.

([13]) V.a riigisiseste lendude eest makstav tasu, kuna Wizz Air ei teinud riigisiseseid lende.

(70) Lepingu konfidentsiaalsuse rikkumise korral oli karistuseks 10 000 euro suurune trahv.

(71) 25. juunil 2010 muudeti käitamislepingut uue sooduskavaga, mis hõlmas ajavahemikku kuni 6. veebruarini 2011. See uus kava vastas 2010. aasta lennundusteabe kogumikus sätestatud kavale.

3.3.5. *1. augusti 2008. aasta maapealse teeninduse leping*

(72) Maapealse teeninduse leping oli 2004. aasta aprillis allkirjastatud maapealse teeninduse standardlepingu lisa ja see kehtis 11. detsembrist 2008 kuni 10. detsembrini 2009 automaatse pikendamisega veel 12 kuuks igal lepingu jõustumise aastapäeval ([14]).

(73) Maapealse teeninduse lepinguga kehtestati Airbus A320 tüüpi reisilennuki maapealse teeninduse tasuks 150 eurot ühe teenindamise eest, mis hõlmab saabumist ja sellele järgnevat väljumist. See ei hõlmanud taotluse alusel osutatavaid teenuseid, mille eest tuli tasuda eraldi.

(74) Arved maapealse teeninduse eest tuli väljastada hiljemalt järgmise kuu 5. kuupäeval. Makse tuli teha 30 päeva jooksul alates arve kättesaamise kuupäevast. Viiviseks määrati 6,5 % aastas.

(75) 1. veebruaril 2010 pikendati maapealse teeninduse lepingut ühe aasta võrra, mis algas 6. veebruaril 2010. Turunduslepingu säte, mis võimaldas maapealse teeninduse lepingu ja käitamislepingu turunduslepingu lõppemisel või lõpetamisel ilma mingit kahju kandmata kohe lõpetada, tunnistati kehtetuks.

(76) 25. juunil 2010 muudeti maapealse teeninduse lepingut uue sooduskavaga, mida kohaldati maapealse teeninduse tasude ja taotluse alusel osutatavate teenuste suhtes ning mis hõlmas ajavahemikku kuni 6. veebruarini 2011. Uus sooduskava oli kehtestatud lennujaama käitaja juhatuse 15. juuni 2010. aasta otsusega. See uus kava vastas 2010. aasta lennundusteabe kogumikus sätestatud kavale.

3.4. **4. meede – ajavahemiku oktoober 2009 kuni veebruar 2010 eest Wizz Airilt sissenõutavate lennujaamatasude ajatamine**

(77) Lennujaama käitaja saatis 28. aprillil 2010 Wizz Airile korralduse maksta 2 825 360 eurot arvete põhjal, mis olid esitatud tasude kohta, mis tuli maksta käitamislepingu ja maapealse teeninduse lepingu alusel ajavahemiku oktoober 2009 kuni veebruar 2010 eest.

(78) Menetluse algatamise otsuse tegemise ajaks oli Wizz Air maksnud ainult 264 367,10 eurot 2010. aasta esimeses pooles ning tundus, et lennujaama käitaja ei olnud võtnud tasutavate summade sissenõudmiseks lisameetmeid.

4. **UURIMISMENETLUSE ALGATAMISE PÕHJUSED**

(79) Menetluse algatamise otsuses järeldas komisjon, et 2007., 2008. ja 2010. aasta lennundusteabe kogumikus sisaldunud lennujaamatasude baasmäär ei kujutanud endast riigiabi.

(80) Menetluse algatamise otsuses tõstatati siiski küsimus, kas järgmisi meetmeid rakendati turutingimustel ja seega ei hõlmanud need riigiabi või kui seda ei tehtud, siis kas sellise riigiabi võiks lugeda siseturuga kokkusobivaks:

— lennujaama käitaja tegevuse rahastamine aastatel 2007, 2008 ja 2009;

— allahindlused ja hinnavähendid vastavalt 2007., 2008. ja 2010. aasta lennundusteabe kogumikule;

— 2008. aasta lepingud Wizz Airi ja lennujaama käitaja vahel;

— ajavahemiku oktoober 2009 kuni veebruar 2010 eest Wizz Airilt sissenõutavate lennujaamatasude ajatamine.

([14]) Tegemist on maapealse teeninduse lepinguga, millele on osutatud turunduslepingus.

4.1. **1. meede – lennujaama käitaja tegevuse rahastamine aastatel 2007–2009**

(81) Komisjon asus esialgsele seisukohale, et lennujaama käitaja iga-aastane rahastamine ei olnud kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega, kuna ei olnud esitatud äriplaani ega kasumlikkuse prognoose, vähemusaktsionär (Fondul Proprietatea) ei paistnud olevat panustanud rahastamisse samadel tingimustel ning ei olnud selge, et lennujaama käitaja oleks järjekindlalt maksnud aktsionäridele vastavaid dividende.

4.2. **2. meede – allahindlused ja hinnavähendid vastavalt 2007., 2008. ja 2010. aasta lennundusteabe kogumikule**

(82) Komisjon asus esialgsele seisukohale, et 2007. aasta lennundusteabe kogumikus kindlaks määratud allahindlused ja hinnavähendid kujutavad endast riigiabi ning et ta ei saa välistada riigiabi seoses 2008. ja 2010. aasta lennundusteabe kogumikega. Komisjon ei saanud välistada, et mõni Timişoara rahvusvahelise lennujaama kasutaja sai selliste hinnavähendite ja allahindluste kaudu valikulise eelise. Seoses 2010. aasta lennundusteabe kogumikus sätestatud uue hinnavähendiga õhusõidukitele, mille suurim stardimass ületab 70 tonni, leidis komisjon, et tegemist oli riigiabiga, kuna see ei olnud esmapilgul piisav lennujaama käitaja kulude katmiseks. Peale selle seadis komisjon siseriiklike ja rahvusvaheliste reisijate ning transiitreisijate tasude erinevuse tõttu kahtluse alla kavade mittediskrimineeriva iseloomu.

4.3. **3. meede – 2008. aasta lepingud Wizz Airi ja lennujaama käitaja vahel**

(83) Komisjon asus esialgsele seisukohale, et 2008. aasta lepingud Wizz Airiga ei sõlmitud tavapärastel turutingimustel ja seepärast on Wizz Air saanud valikulise majandusliku eelise. Seetõttu asus komisjon esialgu seisukohale, et 2008. aasta lepingud kujutasid endast riigiabi.

4.4. **4. meede – ajavahemiku oktoober 2009 kuni veebruar 2010 eest Wizz Airilt sissenõutavate lennujaamatasude ajatamine**

(84) Komisjon asus esialgsele seisukohale, et ta ei saa välistada, et lennujaamatasude ajatamine kujutab endast riigiabi, kuna täitemeetmeid ei olnud võetud.

5. **RUMEENIA MÄRKUSED**

5.1. **1. meede – lennujaama käitaja iga-aastane rahastamine aastatel 2007–2009**

(85) Rumeenia selgitas, et lennujaama käitajale antud väidetav tegevusabi on tegelikult seotud investeerimiskuludega ega kujuta endast riigiabi. Investeerimisprojektid on loetletud käesoleva otsuse tabelis 3.

(86) Seoses *lennuraja parandamise ja perrooni laiendamise* rahastamisega 2007., 2008. ja 2009. aastal väitis Rumeenia, et see rahastamine toimus kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega. Rumeenia sõnul on turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõte täidetud, kui investeeritakse riigi omandis olevasse varasse, mis teenib tulu dividendidest ja kontsessioonitasudest. Käesoleval juhul arvutas Rumeenia kontsessioonitasuks 2 % kontsessiooniga saadud brutotulust. Rumeenia väitis, et 2006. aastal koostatud arengukava ja Timişoara rahvusvahelise lennujaama läbilaskevõime hinnang osutasid investeeringute majanduslikule jätkusuutlikkusele. Rumeenia sõnul võis eeldada majanduslikku jätkusuutlikkust, kuna reisijate arvu ja tõhususe kasv oleksid suurendanud lennujaama taristu käitamisest saadavat tulu. Rumeenia väitel olid investeeringud vajalikud ka lennundusjulgestusnõuete täitmiseks (eelkõige selleks, et vältida loata juurdepääsu lennukitele) ja lennuliikluse kasvust tulenevate tegevusega seotud vajaduste rahuldamiseks. Veel märkis Rumeenia, et lisaks äritegevusele kasutati taristut ka sõjalise tegevuse, ametlike missioonide ning otsingu- ja päästemissioonide jaoks, samuti humanitaar- ja hädaabi-, ÜRO, Punase Risti ja Punase Poolkuu lendude jms tarvis. Rumeenia väitis, et riiklikku huvi pakkuv tegevus (sõjavägi ja riigikaitse, humanitaar- ja päästemissioonid jms) kuuluvad avaliku teenuse osutamise alla. Rumeenia märkis, et Rumeenia õiguse kohaselt oli lennujaama käitajal kohustus võimaldada lennujaama taristu tasuta kasutamist sellise mitteärilise tegevuse jaoks.

(87) Seoses *julgestusseadmete* rahastamisega 2008. aastal väitis Rumeenia, et selline rahastamine on seotud avaliku teenuse osutamisega. Rumeenia väitel olid need investeeringud vajalikud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 2320/2002, komisjoni määruse (EÜ) nr 622/2003 ja siseriikliku õiguse alusel. Lisaks väitis Rumeenia, et julgestusseadmed aitasid lennujaama käitajal täita Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 562/2006 kehtestatud piirijulgeoleku nõudeid.

(88) Seoses *Schengeni ala väliste lendude terminali laiendamise ja täiustamise* rahastamisega 2007., 2008., 2009. ja 2010. aastal väitis Rumeenia, et see rahastamine toimus kas kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega või oli seotud avalikes huvides täidetavate ülesannetega. Rumeenia sõnul põhinesid need investeeringud majanduslikel kaalutlustel, et valmistada lennujaam ette reisijate arvu kasvuks. Rumeenia väitis, et riik juhindus pikemaajalise kasumlikkuse väljavaadetest. Lisaks selgitas Rumeenia, et investeeringud olid vajalikud, et täita Rumeenia kohustusi Schengeni alaga ühinemiseks. Eelkõige väitis Rumeenia, et investeeringud olid vajalikud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 2320/2002 ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 562/2006 järgimiseks.

(89) Seoses *juurdepääsutee ja parkla arendamise* rahastamisega 2007. aastal väitis Rumeenia, et see rahastamine toimus kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega. Rumeenia märkis, et 2005. aastal tehti selle investeeringu teostatavusuuring, mis hõlmas äriplaani ja investeeringu kasumlikkuse hinnangut. Rumeenia väitel näitas kasumlikkuse analüüs võimalust teenida märkimisväärset tulu.

(90) *Valgustusseadmete* rahastamise kohta 2008. aastal väitis Rumeenia, et see rahastamine toimus kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega. Rumeenia sõnul oli vaja investeerida valgustusseadmetesse, et tagada lennujaama taristu optimaalne kasutamine ning reisijate ja õhusõidukite ohutus. Rumeenia väitis, et investeering osutus tagantjärele ka kasumlikuks.

## 5.2. **2. meede – allahindlused ja hinnavähendid vastavalt 2007., 2008. ja 2010. aasta lennundusteabe kogumikule**

### 5.2.1. *2007. ja 2008. aasta lennundusteabe kogumik*

(91) Rumeenia väitis, et lennujaama käitaja on tegutsenud alates 2007. aastast kasumlikult ja kasum on sellest ajast saati pidevalt kasvanud. Seega katsid lennujaama käitaja kohaldatud tariifid osutatud teenuste kulud.

(92) Rumeenia väitis, et lennujaamatasude kohaldamist käsitlevad otsused põhinesid lennujaama käitaja eriosakonna koostatud majanduslikel ja finantsalastel taustadokumentidel.

(93) Rumeenia sõnul avaldati lennujaamatasud lennundusteabe kogumikus ja neid kohaldati mittediskrimineerivalt kõikide kasutajate suhtes.

(94) Rumeenia selgitas, et lennujaama käitaja juhatus kiitis 2007. ja 2008. aasta lennundusteabe kogumiku heaks umbes kaks kuud enne asjaomase kogumiku jõustumist.

(95) Rumeenia sõnul viis Carpatairi ärimudel, nimelt sõlmlennujaama mudel, olukorrani, kus Carpatairi reisijate saabumise tippajal oli lennujaama läbilaskevõime peaaegu täielikult ammendatud. Seevastu väljaspool tipptunde oli läbilaskevõime alakasutatud. Seepärast olid lisakulud, mis tulenesid reisijate arvu suurendamisest Timişoara rahvusvahelises lennujaamas, vähemalt Carpatairi tegevusmudelist põhjustatud tipptundide välisel ajal väga väikesed, kuna enamik kulusid olid püsikulud. Seetõttu leiti, et isegi väikesed lennundusega seotud tasud suurendavad kasumit. Seda näitab lennujaama käitaja täheldatud tegevustulude suurenemine 39 % ajavahemikul 2008–2010, mille saavutamisel suurenesid tegevuskulud vaid 22 %.

(96) Rumeenia sõnul kajastavad 2007. ja 2008. aasta lennundusteabe kogumikus sisalduvad hinnavähendid ja allahindlused lennujaama käitaja mastaabisäästu, mis tuleneb lennujaama käitamise kõrgetest püsikuludest. See tähendab, et on olemas tugev stiimul püüelda mahu suurenemise poole. Hinnavähendite ja allahindluste eesmärk on stimuleerida ja suurendada sellist majandustegevust, mille puhul lennujaama taristut kasutatakse kõige tõhusamalt.

5.2.2. *2010. aasta lennundusteabe kogumik*

(97) Rumeenia sõnul tegutses lennujaama käitaja 2010. aasta lennundusteabe kogumikus avaldatud tasude ja nende vähendamise kindlaksmääramisel omal algatusel. Rumeenia väitel ei ole tasud ja nende vähendamine seostatavad riigiga.

(98) Rumeenia väitis, et 2010. aasta lennundusteabe kogumik võeti vastu kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega. Rumeenia sõnul tuleks turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte järgimise analüüsimisel arvesse võtta lennundusega mitteseotud tulu, võrgustiku allhanget ja äriühingu väärtuse suurenemist. Umbes 14 % lennujaama käitaja tuludest moodustas lennundusega mitteseotud tulu. Rumeenia sõnul ostavad odavlennuettevõtjate reisijad lennujaama kauplustest ajalehti, toiduaineid, jooke ja muid sarnaseid tooteid tavaliselt rohkem kui teised reisijad, kuna odavlennuettevõtjad neid pardal üldjuhul ei paku.

(99) Rumeenia leidis, et 2010. aasta lennundusteabe kogumikuga anti lennuettevõtjatele stiimul meelitada ligi rohkem reisijaid. Rumeenia väitis, et tänu 2010. aasta lennundusteabe kogumiku kohaldamisele oli liikluse areng lennujaamas olnud rõõmustav (vt tabel 10).

**Tabel 10. Timişoara lennujaam – tulu ja reisijate arv**

| | **Reisijate koguarv** | **Kogutulu Rumeenia leudes (eurodes)** |
|---|---|---|
| **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) Rumeenia selgitas, et Carpatairi suhtes kohaldatavaid lennujaamatasusid vähendati maandumiste puhul 70 % ja valgustuse puhul 50 %. Küsiti vaid 1,5 eurot transfeerreisija kohta. 2010. aasta lennundusteabe kogumiku kohaselt vähendati Wizz Airi suhtes kohaldatavaid lennujaamatasusid maksimaalselt 67–72 %. Wizz Airi suhtes ei kohaldatud kunagi 72–85 % suurust allahindlust, sest ta ei olnud kunagi saavutanud vastavaid künniseid. Rumeenia sõnul oli ka teistel lennuettevõtjatel õigus tasude vähendamisele vastavalt saavutatud reisijate või lendude arvule.

(101) Rumeenia väitis, et 2010. aasta lennundusteabe kogumikus sätestatud lennujaamatasude vähendamine kajastab lennujaama käitaja alternatiivkulusid teenuste osutamisel ettevõtjatele, kes kasutavad väikeseid õhusõidukeid ja kelle tagasilennuks valmistumise aeg on pikem, võrreldes teenuste osutamisega suuremate õhusõidukite puhul, mis toovad kaasa suurema reisijate arvu maandumise kohta. 2010. aasta lennundusteabe kogumiku eesmärk oli meelitada ligi lennuettevõtjaid, kelle tagasilennuks valmistumise aeg on lühem, et võimaldada suuremat lennukordade arvu tunnis ja seega parandada lennujaama käitaja tegevussuutlikkust, mida väljendab maandumiste arv tunnis.

(102) Rumeenia väitis, et Wizz Airi suhtes kohaldatud allahindlused kajastavad ka väiksemat kasutatud teenuste hulka. Wizz Air tegi üksnes otselende ning ei vajanud seega transfeeri jaoks vajalikke vahendeid ega teenuseid. Transiitlendude jaoks peab lennujaama käitaja julgestusrajatisi kahekordistama. Rumeenia andmetel registreerib 60 % Wizz Airi reisijatest end lennule internetis, mis tähendab, et registreerimislauda on vaja märksa vähem töötajaid. Wizz Airi reisijatel on vähem pagasit, millega väheneb pagasi käitlemiseks vajalike töötajate ja vahendite hulk. Rumeenia sõnul tegid lennuki tavakoristuse tagasilennuks valmistumise ajal Wizz Airi enda puhastusmeeskonnad.

5.3. **3. meede – 2008. aasta lepingud Wizz Airi ja lennujaama käitaja vahel**

(103) Rumeenia väitis, et ühtegi investeeringut ruleerimistee taastamiseks või perrooni laiendamiseks ei tehtud spetsiaalselt Wizz Airi kohaloleku tõttu. Rumeenia sõnul tehti riigi kui põhiaktsionäri investeeringud enne, kui Wizz Air teatas oma kavatsusest hakata tegutsema Timișoara rahvusvahelises lennujaamas. Rumeenia väitis, et samamoodi ei tehtud lennujaama käitaja omavahenditest investeeringuid ega remonti seoses Wizz Airi või mis tahes muu lennuettevõtja kohalolekuga Timișoara rahvusvahelises lennujaamas, vaid pigem selleks, et tagada lennujaama tegevuse nõuetekohaseks teostamiseks vajalikud ohutus- ja julgestustingimused. Remonditööd tehti tavapärase kulumise tõttu, mitte mõne lennuettevõtja jaoks või pärast.

(104) Rumeenia sõnul oli vastastikuse mõistmise memorandum – nagu on märgitud memorandumi preambulis – põhimõtteline kokkulepe, millega ei pandud pooltele mingeid õiguslikke kohustusi. Rumeenia väitis, et kokkuleppes ei sätestatud ühtki karistust võimalike rikkumiste eest, välja arvatud konfidentsiaalsusklausli rikkumise korral. Peale selle, et ei olnud ühtki kehtivat vastastikuse mõistmise memorandumis loetletud teenuste osutamisega seotud kohustust, ei teinud lennujaama käitaja asjaomasel ajavahemikul muid taristutöid kui tööd, mis olid Wizz Airi tegevusest täiesti sõltumatud.

(105) Rumeenia märkis, et vastastikuse mõistmise memorandum väljendas poolte kavatsust alustada heas usus läbirääkimisi võimaliku koostöö üle, mis seatakse sisse kohustuslike lepingute alusel. Rumeenia teatas, et sellised kohustuslikud lepingud – käitamisleping, maapealse teeninduse leping ja turundusleping – tõepoolest sõlmiti ning nendega sisuliselt asendati vastastikuse mõistmise memorandum.

(106) Rumeenia sõnul tegutses lennujaama käitaja 2008. aastal Wizz Airiga lepinguid sõlmides kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega. Selle väite põhjendamiseks saatis Rumeenia komisjonile tagantjärele rekonstrueeritud eelneva äriplaani, millest nähtus, et 2008. aasta lepingud Wizz Airiga pidid suurendama reisijate arvu ja kasumit.

5.4. **4. meede – ajavahemiku oktoober 2009 kuni veebruar 2010 eest Wizz Airilt sissenõutavate lennujaamatasude ajatamine**

(107) Rumeenia väitis, et lennujaama käitaja tegutses Wizz Airi poolt lennujaama käitajale võlgnetavate lennujaamatasude maksmise küsimuses omal algatusel. Rumeenia sõnul ei ole see otsus seega seostatav Rumeenia riigiga.

(108) Rumeenia väitis, et lennujaama käitaja otsuses lennujaamatasude kohta, mida Wizz Air võlgnes lennujaama käitajale, järgiti turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtet.

(109) Rumeenia sõnul tasaarvestati Wizz Airile tagastatavad ja Wizz Airilt sissenõutavad summad 1. märtsil 2014 lennujaama käitaja ja Wizz Airi vahel sõlmitud kompromisskokkuleppes nr 20310 ([15]).

(110) Rumeenia väitis, et lennujaama käitaja võlg Wizz Airi ees oli 20. novembri 2014. aasta seisuga 0 eurot ning Wizz Airi võlg lennujaama käitaja ees oli 1. oktoobrist 2014 kuni 31. oktoobrini 2014 toimunud tegevuse eest 122 861,67 eurot ja Timișoara rahvusvahelises lennujaamas asuva halduspiirkonna rendi eest 1 256,12 eurot. Rumeenia sõnul tuli need summad tasuda 30. novembriks 2014.

([15]) Kompromisskokkulepe põhines järgmisel. Lennujaama käitaja esitas Cluj kaubandus-tööstuskoja vahekohtule Wizz Airi vastu nõude numbri 24/2011 all. Cluj vahekohus tegi 16. mail 2012 otsuse nr 3. 11. juuni 2012. aasta otsusega parandas Cluj vahekohus teatavad vead. Vahekohtu otsusega kohustati Wizz Airi tasuma teatavad lennujaama käitaja väljastatud arved ning maksma ülejäänud summa vastavalt käitamislepingule ja maapealse teeninduse lepingule. Lennujaama käitaja nõudis Wizz Airilt ka viivise tasumist. Wizz Air esitas lennujaama käitaja vastu nõude, et lennujaama käitajale antaks korraldus tasuda arved, mille Wizz Air oli väljastanud turunduslepingu alusel. Cluj erikohus tegi 3. oktoobril 2012 otsuse nr 3597, millega rahuldas osaliselt Wizz Airi nõude lennujaama käitaja vastu.

6. **KOLMANDATE ISIKUTE MÄRKUSED**

6.1. **Carpatair**

6.1.1. *3. meede – 2008. aasta lepingud Wizz Airi ja lennujaama käitaja vahel*

(111) Carpatairi sõnul kujutavad mitmesugused kavad, mis soosivad Wizz Airi tegevust Timişoara rahvusvahelises lennujaamas, endast riigiabi. Wizz Airile 2008. aasta oktoobrist 2010. aasta detsembrini antud väidetav abi ulatub Carpatairi hinnangul 5,5 miljoni euroni. Väidetavalt anti seda turunduslepingu kaudu summas 2,6 miljonit eurot ning lennundusteabe kogumikul ja käitamislepingul põhinevate allahindluste kaudu summas 2,9 miljonit eurot. Peale selle väitis Carpatair, et lennujaama käitaja jätkas meetme rakendamist Wizz Airi suhtes ka 2011. aastal ja 2011. aasta lõpuks oleks abisumma ulatunud 8,3 miljoni euroni.

(112) Carpatair kommenteeris turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtet. Carpatairi sõnul oleks turumajanduse tingimustes tegutsev investor lähtunud oma otsuste tegemisel lennujaama eripärast. Tänu lennujaama asukohale ja Carpatairi jõupingutustele oli alates 2000. aastast järk-järgult välja arendatud sõlmlennujaama, mis viis selleni, et 2008. aastal, Wizz Airi saabumise ajal, langes Carpatairi arvele 38 % lennujaama käitaja tuludest. Seda peamiselt seetõttu, et Carpatair suutis meelitada püsivalt ligi ärireisijaid Rumeeniast, Itaaliast, Moldovast, Ukrainast ja Saksamaalt.

(113) Veel väitis Carpatair, et Timişoara rahvusvahelises lennujaamas oli 2007. aastal 836 574 reisijat ja 2008. aastal 890 704 reisijat. Sellel näitajal pidid tavaliselt põhinema tulud, millele erainvestor püüab rajada oma piirtulu. Lennujaama käitaja peamine mure oleks pidanud olema mitte lammutada olemasolevat äritegevust ja tulusid. Carpatairi sõnul ei võtnud aga lennujaama käitaja seda arvesse ja seetõttu teenindati Timişoara rahvusvahelises lennujaamas 2013. aastal ainult 757 009 reisijat. Seda oli 15 % vähem kui enne Wizz Airi saabumist. Arukas investor oleks seega arvesse võtnud, et just see liiklus tõi kaasa hea tootluse, ning oleks piiranud Wizz Airile antud eelise üksnes uute lennuliinidega. Seda aga ei tehtud. Turunduslepinguga oli ette nähtud 85 % allahindlust kõikidelt tasudelt, käitlusteenustelt ja isegi kolme aasta jooksul kasutatud materjalidelt kõikidel liinidel, millest poolel Carpatair juba lendas. Arukas investor oleks teadnud, et oma peamise kliendi Carpatairi nõrgestamine hävitab olemasoleva sõlmlennujaama ja sellega seotud ressursid. Arukas erainvestor oleks pidanud olema teadlik sektori tegelikest kasumimarginaalidest, eelkõige nende lennuettevõtjate puhul, kes kasutavad sõlmlennujaama mudelit. Kuna pärast väidetava abi rakendamist oleks kaotatud ainult pool Timişoara rahvusvahelises lennujaamas tegutsemisest saadavast tulust (20 % Carpatairi kogutulust), oleks kasumlikkuse vähenemine olnud 15 % kogutulust, võrreldes 5 % suuruse kasumiga. Absoluutarvudes väljendatuna oli vastav kahjum 10–15 miljoni eurot aastas.

(114) Carpatair väitis, et arukas investor oleks avalikustanud 2006. aastal tellitud uuringu tulemused, millest oli näha vajadus parandada lennurada, millele pidi kuluma 30 miljonit eurot. Selle teabe tegi kättesaadavaks uus lennujaama direktor 2010. aastal. Arukas erainvestor juhindub pikemaajalise kasumlikkuse väljavaatest, mis võimaldab mööda vaadata lühiajalisest piirkasumist, mida tekitab isegi äärmiselt väikene lisatulu, nagu 1 euro reisija kohta. On selge, et kui lennujaama käitaja jättis remondikulud tähelepanuta ja lubas hoopiski tegutsema asuda lennuettevõtjal, kes pidi lennuraja üle koormama ja seda kahjustama, ei võtnud ta arvesse pikaajalist kasumlikkust. Lennundussektori arukas investor oleks kehtestanud sellisele lennuettevõtjale iga ülekoormust põhjustava tegevuse eest lisatasu.

(115) Carpatair väitis, et lennujaama käitaja seadis 2012. aasta alguses lepingu pikendamise tingimuseks Carpatairi nõustumise Wizz Airiga sõlmitud lepingutega ja nende tingimustega.

(116) Carpatairi väitel ei olnud turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõte täidetud. Carpatair väitis, et ei tehtud eelanalüüsi ega esitatud komisjonile äriplaani vastavalt 2005. aasta suunistele lennujaamade rahastamise ja piirkondlikest lennujaamadest opereerivate lennuettevõtjate riikliku stardiabi kohta ([16]) (edaspidi „2005. aasta lennundussuunised“).

([16]) Komisjoni teatis „Ühenduse suunised lennujaamade rahastamise ja piirkondlikest lennujaamadest opereerivate lennuettevõtjate riikliku stardiabi kohta“ (ELT C 312, 9.12.2005, lk 1).

(117) Carpatair lükkas tagasi Rumeenia väited selle kohta, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte järgimise analüüsis tuleb arvesse võtta lennundusega mitteseotud tulu. Carpatair väitis, et Rumeenia ei suutnud esitada üksikasjalikku majandusanalüüsi selle kohta, kuidas Wizz Airile antud toetused oleksid olnud põhjendatud lennundusega mitteseotud kasumi suurenemisega.

6.1.2. *2014. aasta lennundussuunised*

(118) Carpatairi väitel annavad 2014. aasta lennundussuunised kinnitust, et meetmed kujutasid endast riigiabi. Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteerium ei olnud täidetud, sest puudus eelnev äriplaan ja sellest tulenevalt ei esitanud Rumeenia ametiasutused komisjonile ei äriplaani ega 2008. aasta lepingute kasumlikkuse prognoose.

(119) Carpatair väitis, et lennujaama käitaja viimased finantsandmed kinnitavad abi kokkusobimatust. Carpatairi sõnul vähendas riigiabi lennujaama käitaja kasumlikkust ja abi ei vastanud stardiabi kumulatiivsetele tingimustele.

(120) Carpatair teavitas komisjoni ka sellest, et ta oli esitanud Rumeenia konkurentsinõukogule kaebuse, milles ta väitis, et lennujaama käitaja kuritarvitas oma turgu valitsevat seisundit, pakkudes lennuettevõtjatele diskrimineerivaid tingimusi.

6.2. **Wizz Air**

6.2.1. *2. meede – allahindlused ja hinnavähendid vastavalt 2007., 2008. ja 2010. aasta lennundusteabe kogumikule*

(121) Wizz Airi väitel ei kohaldatud 2010. aasta lennundusteabe kogumiku kohast kuni 85 % allahindlust kunagi. Pärast seda kui Rumeenia transpordiministeerium oli väljendanud vastuseisu eespool nimetatud tasumäärade suhtes, kohaldati hoopiski keskmiselt kuni 73 % suurust allahindlust.

(122) Peale selle puudub Wizz Airi sõnul 2007., 2008. ja 2010. aasta lennundusteabe kogumikus valikulisus ja sellega ei anta talle eelist. Teised lennuettevõtjad käitavad sama suuri ja sama suurima stardimassiga õhusõidukeid kui Wizz Air ning võivad seetõttu saada sama suurt allahindlust.

(123) Wizz Air väitis, et tema saabumisest saati oli lennujaama käitaja toetanud üldist suundumust kasutada suuremaid õhusõidukeid ning reisijate arv oli ajavahemikul 2007–2010 suurenenud 36 %, samas kui lendude arv oli kasvanud vaid 2 %.

(124) Erinevalt Carpatairist pakkus Wizz Air odavlennuteenust ja tema tegevus oli tõhus. Seetõttu oli turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtjana tegutsevast lennujaamast majanduslikult mõistlik kohaldada seoses odavama taristu ja odavamate teenuste pakkumisega väiksemaid tasusid. Wizz Air teatas, et ta oli suurendanud lennujaama liiklust, kasvatades lennundusega seotud ja lennundusega mitteseotud tulu.

6.2.2. *3. meede – 2008. aasta lepingud Wizz Airi ja lennujaama käitaja vahel*

(125) Wizz Airi väitel ei ole eelneva äriplaani puudumine tõend sellest, et Rumeenia ametiasutused ei tegutsenud turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtjana.

(126) Wizz Air palkas majanduskonsultandi Oxera Consulting Ltd, et koostada lennujaamaga seoses turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõtte järgimise majanduslik hinnang. 27. oktoobril 2011 komisjonile esitatud Oxera aruande eesmärk oli teha kindlaks, kas lennujaama käitaja ja Wizz Airi vahelistes lepingutes on täidetud turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteerium.

(127) Oxera analüüsis keskenduti 2008. aasta lepingutele ning 2007., 2008. ja 2010. aasta lennundusteabe kogumikule.

(128) Oxera sõnul tulnuks tasusid, mida Wizz Air maksis Timişoara rahvusvahelises lennujaamas, võrrelda tasudega, mida Wizz Air maksis asjakohasel ajavahemikul sarnastes lennujaamades.

(129) Oxera valis selle analüüsi jaoks asjakohaste võrdlusalustena kolm lennujaama. Oxera väitis, et nende lennujaamade omandi- ja rahastamisstruktuur on selline, et nad kõik käituvad tõenäoliselt nii nagu erainvestorite lennujaamad, ning et tegemist on Wizz Airi sihtkohtadega, mis on mitme mõõtme poolest laias laastus võrreldavad.

(130) Võttes aluseks Wizz Airilt saadud andmed, jõudis Oxera järeldusele, et kokkuvõttes on tasusid, mida lennuettevõtja maksis Timişoara rahvusvahelises lennujaamas, võimalik võrrelda vastavate tasudega, mida maksti ajavahemikul 2008/2009 kuni 2010/2011 kolmes võrdluslennujaamas, nii reisija kui ka teenindatud lennuki vaatenurgast.

(131) Oxera sõnul näitas analüüs, et eespool nimetatud lepingute alusel Wizz Airi poolt Timişoara rahvusvahelises lennujaamas makstud tasude üldine tase oli keskmiselt kõrgem kui lennuettevõtja poolt võrdluslennujaamades makstud tasude võrreldav keskmine tase. Madalamad hinnad, mida Wizz Air maksis võrdluslennujaamades, osutavad sellele, et erainvestor oleks tõenäoliselt sõlminud lepingu lennujaama käitaja ja Wizz Airi vahel kokku lepitud tingimustel.

(132) Lepingute kasumlikkuse hindamisest oli näha, et mõistlik erasektori investor oleks valmis sõlmima Wizz Airiga samasuguse kokkuleppe. Seega näitas kasumlikkuse analüüs, et Wizz Airiga lepinguid sõlmides tegutses lennujaama käitaja kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega.

(133) Kokkuvõttes järeldas Oxera, et võrdlusanalüüsi ja lepingute kasumlikkuse analüüsi tulemused osutasid sellele, et tasud, mida Wizz Air maksis Timişoara rahvusvahelises lennujaamas, olid võrreldavad tasudega, mida oleks Wizz Airile sarnastes tingimustes pakkunud lennujaama omav turumajanduse tingimustes tegutsev investor.

6.2.3. *4. meede – ajavahemiku oktoober 2009 kuni veebruar 2010 eest Wizz Airilt sissenõutavate lennujaamatasude ajatamine*

(134) Wizz Airi meelest ei olnud lennujaama käitajale väidetavalt võlgnetud summa ilmselgelt riigiabi. Wizz Air väitis, et tal oli lennujaama käitaja vastu nõudeid, mis tulenesid lennujaama käitaja ja Wizz Airi vahelise tasaarvestusmenetluse peatamisest.

(135) Wizz Airi väitel ei olnud seostatavust riigiga tõendatud, kuna komisjon ei olnud kindlaks teinud, et riik oli seotud tasumisele kuulunud tasude maksmata jätmisega.

(136) Väidetav abi, mida lennujaama käitaja andis lennuettevõtjatele, ei ole seostatav Rumeenia riigiga, kui lähtuda Euroopa Kohtu otsusest Stardust Marine'i kohtuasjas ([17]). Wizz Airi sõnul näib lennujaama käitaja olevat tegutsenud sõltumatult ja ilma Rumeenia riigi heakskiidu või isegi teadmiseta. Rumeenia valitsuse sekkumine seisnes üksnes korraldustes tühistada teatavad lennujaama käitaja võetud meetmed, mille valitsus tagantjärele maha laitis.

6.2.4. *2014. aasta lennundussuunised*

(137) Wizz Air kordas, et 2008. aasta lepingud lennujaama käitajaga ei kujutanud endast 2014. aasta lennundussuuniste alusel riigiabi.

(138) Wizz Airi sõnul olid lennujaama käitaja ja Wizz Airi vahelised lepingud kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega. Kasutati 2014. aasta lennundussuunistes kirjeldatud võrdlust turuhinnaga ja kasumlikkuse eelanalüüsi, nagu on tõestatud Oxera aruandes.

(139) Wizz Air leiab, et väidetavat riigiabi lennujaama käitajale, kui seda üldse anti, ei antud edasi Wizz Airile. Wizz Air osutas 2014. aasta lennundussuuniste punktidele 11 ja 65, mille kohaselt juhul, kui lennujaam on saanud abi, ei kanta sellisest abist tulenevat eelist edasi konkreetsele lennuettevõtjale, kui asjaomane taristu on avatud kõigile lennuettevõtjatele ega ole mõeldud konkreetsele lennuettevõtjale ning lennuettevõtjad maksavad tasusid, mis katavad vähemalt nende tegevuse lisakulud lennujaamas.

(140) Wizz Air väitis, et need tingimused olid täidetud. Wizz Air ei olnud ainus lennuettevõtja, kes kasutas asjaomasel ajavahemikul Timişoara rahvusvahelises lennujaamas õhusõidukeid, mille suurim stardimass ületas 70 tonni, ning seetõttu võidi teiste lennuettevõtjate puhul võimaldada lennujaamatasudelt samasugust või suuremat allahindlust kui Wizz Airile.

([17]) Kohtuotsus, 16. mai 2002, Prantsusmaa *vs.* komisjon (edaspidi „Stardust Marine'i kohtuotsus"), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

(141) Wizz Air järeldas 2014. aasta lennundussuuniste punkti 172 põhjal, et isegi kui leitakse, et lennujaama käitaja on abi saanud, tuleks hinnata 2014. aasta lennundussuuniste alusel selle kokkusobivust, lähtudes 700 000 reisijaga lennujaamade puhul lubatud abi osatähtsusest.

6.3. **Lennujaama käitaja**

6.3.1. *3. meede – 2008. aasta lepingud Wizz Airi ja lennujaama käitaja vahel*

(142) Lennujaama käitaja väitis, et 2008. aasta lepingud ei hõlmanud riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

(143) Lennujaama käitaja sõnul puudus valikulisus. Väidetav Wizz Airile antud abi oli läbipaistvalt ja ilma diskrimineerimiseta kättesaadav kõigile võrreldavatele lennuettevõtjatele.

(144) Lennujaama käitaja väitis, et turundusleping käsitles Wizz Airi turundusteenuseid lennujaama käitajale. Lennujaama käitaja oleks pakkunud sellist lepingut ka teistele lennuettevõtjatele, kuid ta ei saanud seda teha, kuna see, kui palju ta võis kulutada reklaamile, oli piiratud.

(145) Lennujaama käitaja väitel ei olnud tal juurdepääsu riigi vahenditele. Riigi vahendeid kasutati üksnes taristu, näiteks ruleerimisteede, perroonide, julgestusseadmete ning terminalirajatiste ja -seadmete mittediskrimineerivaks pakkumiseks.

(146) Lennujaama käitaja väitis, et ta oli tegutsenud iseseisvalt. Asjaolu, et Rumeenia on aktsionär, kellele kuulub lennujaamas 80 % osalus, ei tähenda, et riigil on vaatlusaluste vahendite üle otsene või kaudne kontroll.

(147) Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõte on 2008. aasta lepingutes kõigis aspektides täidetud. Lennujaama käitaja teatas, et ta oli teinud enne 2008. aasta lepingute sõlmimist arvutused. Lennujaama käitaja sõnul puudus juriidiline kohustus koostada äriplaan. Lennujaama käitaja ei teadnud mingit põhjust dokumentide säilitamiseks.

(148) Lennujaama käitaja saadetud RBB ([18]) aruandes oli püütud hinnata 2008. aasta lepingute alusel lennujaama käitajale tekkinud lisakulusid ja -tulusid. Aruande kohaselt olid 2008. aasta lepingud toonud isegi selle kolme aasta jooksul, mil lennujaama käitaja kandis turundusleping kulud, lennujaama käitajale tulu.

(149) RBB aruandes vaadeldi lennujaama tõhususe suurenemist Wizz Airi tegevuse tulemusel. Andmetest oli näha, et Wizz Air vedas ühe lennu kohta märksa rohkem reisijaid kui teised lennujaamas tegutsenud lennuettevõtjad. Seepärast on Wizz Airi lisandumisega lennujaama käitaja klientide hulka suurenenud oluliselt reisijate arv, ehkki lendude arv on kasvanud vaid veidi.

(150) See kasvumudel suurendas lennujaama kasumlikkust: ajavahemikul 2008–2010 kasvasid lennujaama käitaja tegevustulud kokku 39 %, samas kui tegevuskulud suurenesid kokku vaid 22 %.

(151) Vastavalt RBB aruandele oli andmetest näha, et Wizz Airi osakaal lennundusega seotud tulus on sama suur või suurem kui tema osakaal nii reisijate kui ka lendude arvus Timişoara rahvusvahelises lennujaamas. Samas osutasid andmed RBB aruande kohaselt sellele, et võttes aluseks Carpatairi osakaalu reisijate ja lendude arvus, oli Carpatair pidevalt andnud lennujaama käitaja tuludesse väiksema panuse, kui oleks olnud asjakohane selle põhjal, kuidas ta kasutas Timişoara rahvusvahelise lennujaama rajatisi.

(152) Aruandes leiti, et Carpatair oli saanud lennujaama käitajalt paremad tingimused kui teised lennuettevõtjad, sealhulgas Wizz Air. See pidev liiga madalate tasude maksmine võrreldes läbilaskevõime kasutamisega on märk sellest, et Carpatair ärimudel oli lennujaama kasutamise seisukohast suhteliselt ebatõhus, põhinedes suurel arvul lendudel, mille reisijate arv oli suhteliselt väike.

([18]) RBB Economics LLP on majanduskonsultant, kelle peakorter asub Londonis. Ettevõtja on spetsialiseerunud konkurentsiõigusega seotud majandusalasele nõustamisele.

(153) Timişoara ülikooli uuringu kohaselt olid lennujaama käitaja tehtud investeeringud kasumlikud ja kasulikud. Uuringus väideti, et lennujaama käitaja oli tegutsenud kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega.

(154) Uuringus märgiti, et lennujaama käitajal oli reisijate ja lendude arvu suurendamiseks õige strateegia. Võttes eeskujuks riigi teiste ja välismaa lennujaamade tasud, loodi soodus allahindluste kava, eelkõige lennuettevõtjatele, kes vedasid suurt hulka reisijaid ja käitasid suure mahutavusega õhusõidukeid. Peale selle olid terminalihoones asuvate kohtade renditasud kooskõlas turuhinnaga, olles kokkusobivad tasudega, mida küsiti Timişoaras sama liiki kohtade eest.

6.3.2. *2014. aasta lennundussuunised (1. ja 3. meede)*

(155) Lennujaama käitaja väitis, et 2014. aasta lennundussuuniste kohaselt ei olnud tegemist ebaseadusliku riigiabiga. Isegi kui abi oleks antud, oleks see olnud siseturuga kokkusobiv vastavalt ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punktile c.

(156) Lennujaama käitaja sõnul aitas talle antud abi kaasa täpselt määratletud ühist huvi pakkuva eesmärgi saavutamisele, sest sellega suurendati Euroopa Liidu kodanike liikuvust ja Timişi maakonna ühendatust, luues juurdepääsupunkte ELi-sisestele lendudele, võideldi lennutranspordi ülekoormatuse vastu ELi peamistes sõlmlennujaamades ning aidati kaasa regionaalarengule Timişi maakonnas.

(157) Lennujaama käitaja väitis, et investeeringu eesmärk oli luua Timişoara rahvusvahelises lennujaamas uut läbilaskevõimet ning uus taristu vastab keskpikas perspektiivis prognoositud lennuettevõtjate, reisijate ja ekspediitorite nõudlusele Timişoara rahvusvahelise lennujaama teeninduspiirkonnas.

(158) Lennujaama käitaja sõnul ei kujutanud Wizz Airi ja lennujaama käitaja vahelised lepingud endast turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaselt riigiabi.

(159) Hinnates turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmist, kohaldas lennujaama käitaja 2014. aasta lennundussuunistes kirjeldatud kahte erinevat lähenemisviisi.

(160) Lennujaama käitaja väitis, et hind, mida lennujaam konkreetselt lennuettevõtjalt küsis, vastas turuhinnale: lennujaama käitaja tuletas meelde, et RBB aruandest nähtus, et Carpatairi 2010. aastal makstud lennundusega seotud tasud olid väiksemad kui Wizz Airilt küsitud tasud.

(161) Lennujaama käitaja arvates aitasid lepingud lisakulude ja -tulude kvantifitseerimisega suurendada lennujaama kasumlikkust: RBB aruande kohaselt suurendasid Wizz Airiga sõlmitud lepingud ajavahemikul 2008–2010 lennujaama käitaja kasumit.

(162) Lisaks, kui Wizz Airi lennundusega seotud tasud tähendasid seoses pideva tegevusega lennujaama käitaja jaoks pidevat tuluvoogu, koosnes ligikaudu 50 % lennujaama käitaja lisakuludest 2009. aastal tehtud ühekordsest turundusmaksest.

(163) Seega ei kujutanud 2008. aasta lepingud endast riigiabi.

6.4. **Euroopa Piirkondlike Lennuettevõtjate Ühendus (ERA)**

6.4.1. *3. meede – 2008. aasta lepingud Wizz Airi ja lennujaama käitaja vahel*

(164) Euroopa Piirkondlike Lennuettevõtjate Ühendus ([19]) väitis, et Wizz Airi suhtes rakendatud meetmed olid riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

(165) ERA leidis, et finantsandmed on olulised tõendid rikkumise kohta ja seetõttu tuleks need avalikustada.

([19]) Euroopa Piirkondlike Lennuettevõtjate Ühendus (ERA) on Euroopa lennundussektorit (lennuettevõtjad, lennujaamad, tootjad ja tarnijad) esindav kutseliit.

(166) ERA sõnul peaks olemasolev selge äriplaan olema iga antud abi analüüsi oluline osa. Sellises plaanis peaks olema selgelt tõendatud lennuliini rahaline elujõulisus.

(167) ERA rõhutas, et lennundussektorile on iseloomulikud madalad marginaalid ja suur kapitaliinvesteeringute vajadus. Seepärast toovad nii suured riigi vahenditest rahastatavad soodustused kiiresti kaasa selle, et lennuettevõtjad, kellele eelist ei anta, lahkuvad turult.

(168) ERA arvates ei ole tulemuseks mitte üksnes konkurentsi moonutamine, vaid ka allesjääva subsideeritava lennuettevõtja võimalik monopoolne seisund. Tarbijale avalduv pikaajaline mõju on hinnatõus ja valikuvõimaluste vähenemine.

### 6.5. **Eurojet**

#### 6.5.1. *2. meede – allahindlused ja hinnavähendid vastavalt 2007., 2008. ja 2010. aasta lennundusteabe kogumikule*

(169) Eurojet, tellimuslende tegev ettevõtja, kes tegutseb ka Rumeenias, oli nõus, et lennuettevõtjale tuleb teha allahindlust, kui oluline osa lennujaama tulust tuleb lennundusega mitteseotud tegevusest.

(170) Samas on Eurojet arvamusel, et 85 % suurune allahindlus, mida kohaldatakse lennuettevõtjate suhtes, kelle kasutatavate õhusõidukite mass ületab 70 tonni, on selgelt kehtestatud vaid ühe lennuettevõtja kasuks.

## 7. **1. MEETME (LENNUJAAMA KÄITAJA TEGEVUSE IGA-AASTANE RAHASTAMINE) HINDAMINE**

### 7.1. **Abi olemasolu**

(171) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaselt on *igasugune liikmesriigi poolt või riigi ressurssidest ükskõik missugusel kujul antav abi, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist, siseturuga kokkusobimatu niivõrd, kuivõrd see kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust*.

(172) Et meede liigituks riigiabiks selle sätte tähenduses, peavad seega olema täidetud järgmised kumulatiivsed tingimused:

a) abisaaja on ettevõtja;

b) meedet rahastatakse riigi vahenditest ja see on seostatav riigiga;

c) see annab abisaajale majandusliku eelise;

d) see eelis on valikuline ning

e) meede kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi ning võib kahjustada liikmesriikidevahelist kaubandust.

(173) Menetluse algatamise otsuses asus komisjon esialgsele seisukohale, et lennujaama käitaja riiklik rahastamine oli riigiabi. Menetluse algatamise otsuse tegemise ajal kättesaadava teabe põhjal leidis komisjon, et selline riiklik rahastamine kujutas endast tegevusabi.

(174) Pärast menetluse algatamise otsust väitis Rumeenia, et iga-aastased toetused ei kujutanud endast tegevusabi, vaid olid ette nähtud investeeringuteks Timişoara rahvusvahelisse lennujaama. Lisaks väitis Rumeenia, et tehtud investeeringud ei kujutanud endast riigiabi, sest need kas olid seotud avalikes huvides täidetavate ülesannetega või olid kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega.

(175) Komisjon tuletab meelde, et tuleb teha vahet investeerimisabil ja tegevusabil. 2014. aasta lennundussuunistes on investeerimisabi määratletud kui abi põhivara rahastamiseks, eelkõige „kapitalikulude rahastamisvajaku“ katmiseks. Tegevusabi on määratletud kui abi tegevuse rahastamisvajaku katmiseks ettemaksetena või perioodiliste osamaksetena makstava abina eeldatavate tegevuskulude katmiseks (perioodilised kindlasummalised maksed).

(176) Komisjon märgib, et Rumeenia esitatud investeerimisprojektid (tabel 3) olid seotud põhivara rahastamisega ja lennujaama käitaja raamatupidamisarvestuses oli neid arvesse võetud kapitalikuludena. Tuginedes teabele, mille Rumeenia esitas pärast menetluse algatamise otsust, eelkõige õigusaktidele, millega investeerimisprojektid heaks kiideti, käsitab komisjon sellist rahastamist investeerimisprojektide rahastamisena.

(177) Komisjon analüüsib, kas Rumeenia tehtud investeeringud (tabel 3) kujutavad endast riigiabi. Seejärel lahutab komisjon aasta jooksul tehtud investeeringud, mis ei ole riigiabi, aasta jooksul tehtud investeeringute kogusummast. Vahe, kui see on olemas, on lennujaama käitajale asjaomasel aastal antud investeerimisabi.

(178) Seejärel analüüsib komisjon, kas investeerimisabi lennujaama käitajale, kui seda anti, on siseturuga kokkusobiv.

7.1.1. *Majandustegevus ja ettevõtja mõiste*

7.1.1.1. Põhimõtted

(179) Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt peab komisjon kõigepealt kindlaks tegema, kas lennujaama käitaja on ettevõtja ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Ettevõtja mõiste hõlmab majandustegevusega tegelevat mis tahes üksust, sõltumata selle üksuse õiguslikust seisundist ja rahastamise viisist ([20]). Majandustegevus on igasugune tegevus, mis seisneb kaupade või teenuste pakkumises teataval turul.

(180) Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt tuleb lennujaamataristu käitamist ja ehitamist käsitada alates 12. detsembrist 2000, st Aéroports de Paris' kohtuotsuse ([21]) tegemise kuupäevast, riigiabi kontrolli alla kuuluva majandustegevusena. Kui lennujaama käitaja tegeleb majandustegevusega, pakkudes tasu eest lennujaamateenuseid, on olenemata tema õiguslikust seisundist või rahastamise viisist tegemist ettevõtjaga ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, ning seetõttu saab kohaldada riigilt või riigi vahenditest lennujaama käitajale antud eeliste suhtes aluslepingu riigiabi käsitlevaid eeskirju.

(181) Kuigi lennujaama käitajaid tuleb käsitada ettevõtjana ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, tuleb meenutada, et lennujaama käitaja kogu tegevus ei pruugi olla laadilt majanduslik ([22]).

(182) Euroopa Kohus on leidnud, et tegevust, mille eest vastutab oma avalik-õiguslike volituste tõttu tavaliselt riik, ei käsitata majandustegevusena ning selle suhtes ei kohaldata riigiabieeskirju ([23]).

(183) Seetõttu ei kujuta avalikes huvides täidetavate ülesannetega seotud tegevuse või selle tegevusega vahetult seotud taristu rahastamine endast üldiselt riigiabi ([24]). Lennujaama puhul peetakse üldjuhul mittemajanduslikuks selliseid tegevusvaldkondi nagu lennujuhtimine, politsei ja tolli tegevus, tuletõrje, meetmed, mis on vajalikud tsiviillennunduse kaitsmiseks ebaseadusliku sekkumise eest, ning investeeringuid, mis on seotud sellise tegevuse jaoks vajaliku taristu ja seadmetega ([25]).

([20]) Kohtuotsus, 23. aprill 1991, Höfner ja Elser *vs.* Macrotron (edaspidi „Höfner ja Elseri kohtuotsus"), C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161, punkt 21; kohtuotsus, 17. veebruar 1993, Poucet ja Pistre *vs.* AGF ja Cancava, C-160/91, ECLI:EU:C:1993:63, punkt 17; kohtuotsus, 18. juuni 1998, komisjon *vs.* Itaalia, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303, punkt 36.

([21]) Kohtuotsus, 12. detsember 2000, Aéroports de Paris *vs.* komisjon, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, mida on kinnitatud kohtuotsusega, 24. oktoober 2002, Aéroports de Paris *vs.* komisjon, C-82/01, ECLI:EU:C:2002:617, punktid 75–79. Seda on kinnitatud ka kohtuotsuses, 24. märts 2011, Mitteldeutsche Flughafen AG ja Flughafen Leipzig Halle GmbH *vs.* komisjon, T-443/08 ja T-455/08, ECLI:EU:T:2011:117, eelkõige selle puntides 93 ja 94, mida on kinnitatud kohtuotsusega, 19. detsember 2012, Leipzig-Halle, C-288/11 P, ECLI:EU:C:2012:821.

([22]) 2014. aasta lennundussuuniste punkt 34. Vt ka kohtuotsus, 19. jaanuar 1994, SAT Fluggesellschaft *vs.* Eurocontrol (edaspidi „Eurocontroli kohtuotsus"), C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7.

([23]) Kohtuotsus, 16. juuni 1987, komisjon *vs.* Itaalia, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283, punktid 7 ja 8, ning kohtuotsus, 4. mai 1988, Bodson *vs.* Pompes funèbres des régions libérées, C-30/87, ECLI:EU:C:1988:225, punkt 1.

([24]) Komisjoni 19. märtsi 2003. aasta otsus N 309/2002 „Lennundusjulgestus – kulude hüvitamine pärast rünnakuid 11. septembril 2001" (ELT C 148, 25.6.2003, lk 7).

([25]) 2014. aasta lennundussuuniste punkt 35. Vt ka Eurocontroli kohtuotsuse punkt 30. Kohtuotsus, 26. märts 2009, Selex Sistemi Integrati *vs.* komisjon, C-113/07 P, ECLI:EU:C:2009:191, punkt 71, ning komisjoni 11. novembri 2016. aasta otsus (EL) 2018/628 Austria rakendatud riigiabi SA.24221(2011/C) (ex 2011/NN) kohta Klagenfurti lennujaamale, Ryanairile ja teistele lennujaama kasutavatele lennuettevõtetele (ELT L 107, 26.4.2018, lk 1).

(184) Mittemajandusliku tegevuse riikliku rahastamisega ei tohi siiski kaasneda põhjendamatut diskrimineerimist lennuettevõtjate ja lennujaamade käitajate vahel. Kohtupraktikast ilmneb, et kui riigiasutused vabastavad ettevõtjad nende majandustegevusega lahutamatult seotud kuludest, on tegu eelise andmisega ([26]). Seega, kui konkreetses õigussüsteemis on tavapärane, et lennuettevõtjad või lennujaamade käitajad kannavad teatavate teenuste kulud, võib juhul, kui mõni avaliku sektori asutuste nimel samu teenuseid osutav lennuettevõtja või lennujaama käitaja ei pea neid kulusid kandma, olla viimati nimetatul eelis, isegi kui teenuseid endid peetakse mittemajanduslikeks ([27]).

7.1.1.2. Kohaldamine käesoleval juhul

(185) Lennujaama käitaja ehitab, haldab ja käitab lennujaama taristut. Lennujaama käitaja osutab lennujaamateenuseid ja küsib lennujaamataristu kasutajatelt – nii kommerts- kui ka üldlendude tegijatelt – tasu, kasutades seega taristut ärilisel otstarbel. Seetõttu tuleb järeldada, et lennujaama käitaja tegeles hinnataval ajavahemikul majandustegevusega ja on seega ettevõtja ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

(186) Rumeenia väitis, et järgmisest tegevusest tulenevaid kulusid tuleb lugeda seotuks avalikes huvides täidetavate ülesannetega (põhjendused 87 ja 88):

— investeerimine lennuraja taastamisse ja perrooni pikendamisse, mis on seotud Timişoara rahvusvahelises lennujaamas toimuva mitteärilise tegevusega (nagu sõjaline tegevus, ametlikud missioonid, otsingu- ja päästemissioonid, humanitaar- ja hädaabilennud);

— investeerimine julgestusseadmetesse;

— investeerimine Schengeni ala väliste lendude terminali arendamisse, mille eesmärk oli tagada vastavus ELi nõuetele, et terminal oleks võimeline vastu võtma Schengeni ala väliseid lende (tollal lootis Rumeenia saada Schengeni ala liikmeks 2011. aastal).

(187) Seoses investeeringutega *lennuraja taastamisse ja perrooni laiendamisse* 2007., 2008. ja 2009. aastal tuletab komisjon meelde, et kui taristut kasutatakse nii majanduslikuks kui ka mittemajanduslikuks tegevuseks, kuulub riiklik rahastamine riigiabi eeskirjade kohaldamisalasse ainult niivõrd, kuivõrd see katab majandustegevusega seotud kulud.

(188) Käesoleval juhul olid investeeringud ruleerimistee taastamisse ja perrooni laiendamisse vajalikud peamiselt lennujaama rajatiste ärilistel eesmärkidel kasutamise tõttu. Rumeenia väitel olid investeeringud vajalikud selleks, et rahuldada kommertsliikluse prognoositud kasvuga seotud vajadusi, teenida lennujaama käitajale täiendavat tulu ja suurendada lennujaama käitaja kasumlikkust (põhjendus 86). Komisjon tuletab meelde, et lennujaama mittemajandusliku tegevuse rahastamine ei tohi viia lennujaama majandustegevuse ristsubsideerimiseni. Käesoleva otsuse tegemisel leiab komisjon, et lennuraja taastamiseks ja perrooni laiendamiseks tehtud investeeringud on täielikult seotud majandustegevusega ega ole seetõttu seotud avalikes huvides täidetavate ülesannetega.

(189) Seoses investeeringutega *julgestusseadmetesse* tuletab komisjon meelde, et tegevust, mis on vajalik tsiviillennunduse kaitsmiseks ebaseadusliku sekkumise eest, ning investeeringuid, mis on seotud sellise tegevuse jaoks vajaliku taristu ja seadmetega, peetakse üldiselt mittemajanduslikeks. Komisjon on seisukohal, et registreeritud pagasi, reisijate ja käsipagasi kontrollimine ning kontroll üldsuse juurdepääsu üle lennujaama julgestusalale on meetmed, mille eesmärk on kaitsta tsiviillennundust ebaseadusliku sekkumise eest ([28]).

(190) Rumeenia kinnitas, et Rumeenia õiguskorra kohaselt rahastab riik valitsuse 6. detsembri 2007. aasta otsuse nr 1661 alusel kõikide lennujaamade julgestusseadmeid.

([26]) Kohtuotsus, 3. märts 2005, Wolfgang Heiser *vs.* Finanzamt Innsbruck, C-172/03, ECLI:EU:C:2005:130, punkt 36 ja viidatud kohtupraktika.

([27]) 2014. aasta lennundussuuniste punkt 37.

([28]) Komisjoni 23. juuli 2014. aasta otsus (EL) 2015/1226 riigiabi SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN) kohta, mida Prantsusmaa on andnud Angoulême'i kaubandus-tööstuskojale ning ettevõtjatele SNC-Lavalin, Ryanair ja Airport Marketing Services (ELT L 201, 30.7.2015, lk 48).

(191) Komisjon leiab, et Rumeenia 2008. aasta investeeringud julgestusseadmetesse olid vajalikud, et kaitsta tsiviillennundust ebaseadusliku sekkumise eest. Seepärast on need investeeringud seotud avaliku teenuse osutamisega ega kujuta endast riigiabi.

(192) Seoses investeeringutega *Schengeni ala väliste lendude terminali arendamisse* märgib Rumeenia, et algsed investeeringud terminali laiendamiseks tehti majanduslikel kaalutlustel, kuid need olid olulised ka selleks, et luua terminal, mis vastab ELi tsiviillennundusjulgestuse ja Schengeni piirikontrolli eeskirjades nõutud ohutusmeetmetele. Need meetmed on seotud eelkõige reisijate eraldamisega. Seda, millised investeeringud olid tingimata vajalikud selliste eeskirjade järgimiseks ja seega avaliku võimu teostamiseks, ei olnud täpsustatud.

(193) Komisjon tuletab meelde, et lennujaama mittemajandusliku tegevuse rahastamine ei tohi viia lennujaama majandustegevuse ristsubsideerimiseni. Rumeenia esitatud teabe põhjal leiab komisjon, et terminali investeeriti suures osas majanduslikel eesmärkidel. Käesoleva otsuse tegemisel on komisjon seisukohal, et investeeringud Schengeni ala väliste lendude terminali ei ole seotud avalikes huvides täidetavate ülesannetega.

(194) Kokkuvõttes leiab komisjon, et

i) 2007., 2008. ja 2009. aastal lennuraja taastamisse ja perrooni laiendamisse tehtud investeeringud ei ole seotud avalikes huvides täidetavate ülesannetega ning on seetõttu majandustegevus;

ii) 2008. aastal julgestusseadmetesse tehtud investeeringud on seotud avalikes huvides täidetavate ülesannetega ega ole seetõttu riigiabi;

iii) 2007., 2008. ja 2009. aastal Schengeni ala väliste lendude terminali arendamisse tehtud investeeringud ei ole seotud avalikes huvides täidetavate ülesannetega ning on seetõttu majandustegevus.

7.1.2. *Riigi vahendid ja riigiga seostatavus*

7.1.2.1. Põhimõtted

(195) Et kõnealused meetmed kujutaksid endast riigiabi, tuleb neid rahastada riigi vahenditest ja nende rakendamise otsus peab olema seostatav riigiga.

(196) Riigiabi mõiste laieneb igale antud eelisele, mida rahastatakse riigi vahenditest ja mille on andnud kas riik ise või mis tahes vahendav asustus, tegutsedes talle antud volituste alusel ([29]). ELi toimimise lepingu artikli 107 kohaldamisel on kohalike omavalitsuste vahendid riigi vahendid ([30]).

7.1.2.2. Kohaldamine käesoleval juhul

(197) Lennujaama käitaja riiklik rahastamine otsustati valitsuse otsustega nr 615/2002 ja nr 1212/2007 (põhjendus 39). Tegemist oli otsetoetusega riigiasutuse, nimelt Rumeenia transpordiministeeriumi eelarvest. Vahendid eraldati investeerimisprojektide jaoks ja need kirjendati kapitalikuludena. Vahendid eraldati kogu investeeringu vältel asjaomaseks aastaks heakskiidetud eelarve alusel.

(198) Seega leiab komisjon, et meetmeid rahastati riigi vahenditest ja need on seostatavad riigiga.

([29]) Stardust Marine'i kohtuotsuse punktid 53–56.

([30]) Kohtuotsus, 12. mai 2011, Nord-Pas-de-Calais, T-267/08 ja T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, punkt 108.

7.1.3. *Valikulisus*

7.1.3.1. Põhimõtted

(199) Et riigi meede kuuluks ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaldamisalasse, peab see soodustama *teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist*. Seega laieneb riigiabi mõiste vaid nendele ettevõtjaid soodustavatele riigi meetmetele, millega antakse eelis valikuliselt.

(200) Nagu on kinnitanud Euroopa Kohus, võib märk riigiabist olla see, kui riik pakkus sõlmitud lepingu tingimusi valikuliselt ühele või mitmele ettevõtjale, mitte aga – muude elementide kõrval – niisuguste objektiivsete kriteeriumide alusel, mis tulenevad üldkehtivast õigusaktist ja on kohaldatavad kõikide ettevõtjate suhtes ([31]).

7.1.3.2. Kohaldamine käesoleval juhul

(201) Käesoleval juhul nägi riik ette rahalise toetuse ja andis seda ainult ühele ettevõtjale – lennujaama käitajale. Tegemist oli üksikmeetmega. Seega oli 1. meede valikuline ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

7.1.4. *Majanduslik eelis*

7.1.4.1. Põhimõtted

(202) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses on eelis mis tahes majanduslik kasu, mida ettevõtja ei oleks saanud tavalistel turutingimustel, st riigi sekkumiseta. Oluline ei ole mitte riigi sekkumise põhjus ega eesmärk, vaid meetme mõju ettevõtjale. Alati, kui ettevõtja finantsolukord riigi sekkumise tulemusel paraneb, on tegemist eelise andmisega.

(203) Riigi poolt tavapärastele turutingimustele vastavatel asjaoludel otseselt või kaudselt ettevõtja käsutusse antud riigi vahendeid ei saa pidada riigiabiks ([32]) (turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõte).

(204) Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtet kohaldatakse ainult juhul, kui riik tegutses võrreldavates tingimustes oleva eraettevõtjana.

(205) Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamisel ei saa arvesse võtta piirkondlikke ega poliitilisi kaalutlusi. Mis tahes positiivne mõju selle piirkonna majandusele või juurdepääsetavusele, kus ettevõtja asub, tuleks kõrvale jätta ([33]).

(206) Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmise hindamisel tuleks tugineda kättesaadavale teabele ja prognoositavatele arengusuundumustele ajal, mil riiklikke vahendeid anti, mitte aga hilisema olukorra analüüsile ([34]).

(207) Seega peaks turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmise analüüs lennujaamade riikliku rahastamise puhul tuginema usaldusväärsetele eelnevatele kasumlikkuse väljavaadetele vahendeid andva üksuse seisukohast ([35]). Selleks otstarbeks kasutatavad liiklusmahu prognoosid peavad olema realistlikud ning nende puhul tuleb teha nõuetekohane tundlikkusanalüüs. Äriplaani puudumine on märk sellest, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteerium ei pruugi olla täidetud ([36]).

([31]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 4. juuni 2015, komisjon *vs.* MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, punkt 91.
([32]) 2014. aasta lennundussuuniste punkt 49. Vt ka Stardust Marine'i kohtuotsuse punkt 69.
([33]) 2014. aasta lennundussuuniste punkt 49. Vt ka kohtuotsus, 10. juuli 1986, Belgia *vs.* komisjon, 40/85, ECLI:EU:C:1986:305.
([34]) 2014. aasta lennundussuuniste punkt 48. Vt ka Stardust Marine'i kohtuotsuse punkt 71, ning kohtuotsus, 5. juuni 2012, Euroopa Komisjon *vs.* Électricité de France (edaspidi „EDFi kohtuotsus"), C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, punkt 85.
([35]) Komisjoni otsus juhtumi C 25/2007 kohta – Soome – Tampere Pirkkala lennujaam ja Ryanair (ELT L 309, 19.11.2013, lk 27).
([36]) EDFi kohtuotsuse punktid 84, 85 ja 105.

(208) Äriplaani puudumise korral võivad liikmesriigid esitada avaliku sektori asutuste või asjaomase lennujaama analüüsi või sisedokumendid, millest on selgelt näha, et eelanalüüsi kohaselt oli turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteerium täidetud ([37]).

(209) Euroopa Kohtu väljakujunenud praktika kohaselt peab liikmesriik ise tõendama, et ta tegutses aruka erainvestorina, ([38]) ja esitama komisjonile selle kohta tõendid ([39]).

7.1.4.2. Kohaldamine käesoleval juhul

(210) Et teha käesoleval juhul kindlaks, kas riikliku rahastamisega anti lennujaama käitajale eelis, mida ta ei oleks tavapärastes turutingimustes saanud, peab komisjon võrdlema otseseid investeerimistoetusi andnud ja kapitalisüste teinud avaliku sektori asutuste käitumist pikaajalise kasumlikkuse väljavaadetest juhinduva turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja käitumisega, jättes kõrvale kõik sotsiaalsed, regionaalpoliitilised ja valdkondlikud kaalutlused ([40]). Need väljavaated on eriti asjakohased taristusse tehtavate investeeringute puhul, mis sageli hõlmavad suures koguses rahalisi vahendeid ja millest võib tõusta tulu alles paljude aastate pärast. Lennujaama kasumlikkuse hindamisel tuleb alati arvesse võtta lennujaama tulusid.

(211) Komisjon märgib, et algselt kuulus 100 % lennujaama käitaja aktsiatest riigile (põhjendus 28). 2008. aasta lõpus vähenes aga riigi osalus 80 %-le aktsiatest. Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte järgimise hindamisel võetakse arvesse riigi osaluse suurust võrreldуna riigi rahastatud kulude osakaaluga.

(212) Komisjon peab oma hinnangus tuginema teabele ja eeldustele, mis olid asjakohastele Rumeenia ametiasutustele kättesaadavad riiklike vahendite andmise ajal ([41]).

(213) Rumeenia sõnul tehti järgmised investeeringud kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega (põhjendus 86):

— lennuraja taastamise ja perrooni laiendamise rahastamine 2007., 2008. ja 2009. aastal;

— Schengeni ala väliste lendude terminali arendamise rahastamine 2007., 2008. ja 2009. aastal;

— juurdepääsutee ja parkla arendamise rahastamine 2007. aastal ning

— valgustusseadmete rahastamine 2008. aastal.

(214) Rumeenia sõnul juhinduti nende investeeringute tegemisel pikemaajalise kasumlikkuse väljavaadetest, mille kohaselt riik võis kasu saada kahes rollis: aktsionärina, kes saab dividende, ja omanikuna, kes saab kontsessioonitasu (2 % kontsessiooni kasutamisega teenitud kogutulust) (põhjendus 86). Rumeenia väitis, et 2006. aastal koostatud arengukava ja läbilaskevõime hinnang osutasid investeeringute majanduslikule jätkusuutlikkusele. Rumeenia sõnul võis eeldada majanduslikku jätkusuutlikkust, kuna reisijate arvu ja tõhususe kasv oleksid suurendanud lennujaama taristu käitamisest saadavat tulu (põhjendus 86).

(215) Komisjon vaatleb kõigepealt, kas Rumeenia esitatud eelnevad teostatavusuuringud eespool nimetatud investeeringute kohta on piisavad, et tõendada turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte järgimist.

([37]) 2014. aasta lennundussuuniste punkt 51.
([38]) Kohtujuristi Henrik Saugmandsgaard Øe ettpanek, 24. oktoober 2019, Larko *vs.* komisjon, C-244/18 P, EU:C:2019:896, punkt 53. Vt ka kohtuotsus, 1. veebruar 2018, Larko *vs.* komisjon, T-423/14, ECLI:EU:T:2018:57, ning kohtuotsus, 25. juuni 2015, SACE ja Sace BT *vs.* komisjon, T-305/13, ECLI:EU:T:2015:435.
([39]) EDFi kohtuotsuse punkt 104.
([40]) Kohtuotsus, 21. märts 1991, Itaalia *vs.* komisjon (edaspidi „ALFA Romeo kohtuotsus“), C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, punkt 23; kohtuotsus, 12. detsember 2000, Alitalia *vs.* komisjon, T-296/97, ECLI:EU:T:2000:289, punkt 84.
([41]) 2014. aasta lennundussuuniste punkt 3.4. Vt ka Stardust Marine'i kohtuotsuse punkt 71.

Teostatavusuuringud

(216) Rumeenia esitas teostatavusuuringud, mis olid koostatud seoses investeeringutega lennuraja taastamisse ja perrooni laiendamisse, Schengeni ala väliste lendude terminali arendamisse, juurdepääsutee ja parkla arendamisse ning valgustusseadmetesse. Teostatavusuuringute eesmärk oli hinnata riigi investeeringuid saanud projektide üldist kasumlikkust. Seepärast kasutatakse neid uuringuid selleks, et analüüsida, kas Rumeenia investeeris projektidesse, mille puhul eeldati kasumlikkust.

(217) *Lennuraja taastamist ja perrooni laiendamist* käsitleva teostatavusuuringu kohaselt oli nüüdispuhasväärtus (NPV) 3,791 miljonit eurot ja sisemine tulumäär 10,56 % (kasutades diskontomäära 5 %). Komisjon leidis, et selles uuringus on mitmeid puudusi. Eelkõige erineb nüüdispuhasväärtus oluliselt nüüdispuhasväärtustest, mis on esitatud tagantjärele tehtud teostatavusuuringutes. Arvestades taastamistöödesse tehtud Rumeenia investeeringute piiratud laadi, on 25aastane prognoosiperiood liiga pikk, eriti kui võtta arvesse piiratud panust reisijate arvu üldisesse kasvu. Tagantjärele tehtud teostatavusuuringus on vaadeldud selle investeeringu puhul märksa lühemat prognoosiperioodi (6 aastat). Lisaks ei hõlma uuring liikluse arengut, mis oleks pidanud olema tulude prognoosimisel aluseks. Prognoositud inflatsioonimäärasid ei ole selgitatud ja need on väga madalad (11. aasta seisuga 1,5 %), võttes arvesse tollast inflatsioonimäära (2007. aastal 4,7 % ja 2008. aastal 7,9 %). 5 % suurune diskontomäär on selgitamata ja tundub liiga madal, eriti võrreldes muude samal ajal tehtud investeeringutega, näiteks parkla ajakohastamisse ja laiendamisse. Seetõttu ei pea komisjon seda uuringut mõistlikuks. Pealegi, ehkki suur osa investeeringutest tehti 2007. aastal, koostati uuring 2008. aasta juulis. Seetõttu ei kinnita see teostatavusuuring investeeringute kasumlikkust, nagu nõutakse turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamisel ([42]).

(218) Seoses teostatavusuuringuga *Schengeni ala väliste lendude terminali arendamise* kohta leidis komisjon, et terminali nüüdispuhasväärtuse arvutamisel ei käsitatud uuringus investeeringuid kuludena. Seetõttu ei saa komisjon nõustuda, et see teostatavusuuring tõendab vastavust turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttele. Peale selle koostati uuring 2008. aasta juunis ja see näib olevat seotud üksnes 2009. aasta investeeringutega.

(219) *Parkla ajakohastamist ja laiendamist* käsitlevat teostatavusuuringut, mille alusel tehti juurdepääsutee ja parkla arendamisega seotud investeeringud, peab komisjon mõistlikuks. Uuringus eeldatakse, et tulu suureneb 15 % tänu parkla kasutajate arvu eeldatavale suurenemisele seoses reisijate arvu kasvuga. Uuringus on jõutud positiivse nüüdispuhasväärtuseni, kasutades investeeringu eeldatava kaheksa-aastase eluea jooksul 15 % suurust diskontomäära. Komisjon peab 15 % suurust diskontomäära mõistlikuks ja investeeringu eluiga konservatiivselt lühikeseks. Uuringust on näha, et investeering on viie aasta pärast juba amortiseerunud. Uuring koostati 2005. aasta novembris ja seetõttu saab selle abil tõestada, et 2007. aastal tehtud investeering vastas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttele. Lisaks märgib komisjon, et ajal, mil tehti otsus rahastada parkla ajakohastamist ja laiendamist, kuulus 100 % lennujaama käitaja aktsiatest riigile. Seetõttu ei ole vaja projekti nüüdispuhasväärtust proportsionaalselt kohandada.

(220) Rumeenia väitis, et valgustusseadmeid käsitleva teostatavusuuringu jaoks on asjakohane kuupäev see, millal Iptana SA selle uuringu koostas. Iptana AS alustas uuringu tegemist 2007. aasta augustis lepingu nr 1016/22.8.2007 alusel ning transpordiministeeriumi tehnika- ja majandusnõukogu esitas selle uuringu kohta heakskiitva arvamuse nr 33/1998, mis vaadati läbi 2007. aastal. Uuringu koostamise täpne kuupäev ei ole siiski kättesaadav. Igal juhul ei hõlmanud *valgustusseadmeid* käsitlev teostatavusuuring kasumlikkuse analüüsi, kuid selle raames hinnati üksikasjalikult selle projekti kulusid. Seepärast ei olnud uuringust näha, kuidas lennujaama käitaja oli juhindunud pikemaajalise kasumlikkuse väljavaadetest. Seetõttu ei saa komisjon nõustuda, et see teostatavusuuring tõendab vastavust turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttele.

(221) Eespool öeldu põhjal leiab komisjon, et eelnev teostatavusuuring, mis koostati juurdepääsutee ja parklaga seotud investeeringuid silmas pidades, on piisav, et tõendada vastavust turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttele. Komisjon leiab, et ruleerimistee taastamist ja perrooni laiendamist, valgustust ning Schengeni ala väliste lendude terminali käsitlevad teostatavusuuringud ei tõenda vastavust turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttele.

([42]) Stardust Marine'i kohtuotsuse punkt 71 ja EDFi kohtuotsuse punktid 85 ja 104.

Tagantjärele rekonstrueeritud kasumlikkuse eeluuringud

(222) Lennujaama käitaja esitas põhjenduses 213 loetletud investeeringute kohta ka tagantjärele rekonstrueeritud kasumlikkuse eeluuringud.

(223) Seoses investeeringutega *lennuraja taastamisse ja perrooni laiendamisse* leiti tagantjärele rekonstrueeritud kasumlikkuse uuringus, et nüüdispuhasväärtus oli 1 784 600,12 eurot ja sisemine tulumäär 13,12 %. Kasutatud diskontomäär oli 9,1 %. Tagantjärele rekonstrueeritud uuringus prognoositud reisijate arv erineb reisijate arvust, mida oli prognoositud eelnevalt arengukavas. Tagantjärele esitatud prognoos on konservatiivsem ja reisijate hinnanguline arv väiksem sellest, mis oli esitatud arengukavas. Seega oleks eeldatav kasumlikkus olnud isegi suurem, kui arvesse oleks võetud arengukavas esitatud reisijate arvu prognoosi. Sellegipoolest märgib komisjon, et hinnangulised investeerimiskulud erinevad 2008. aasta juulis koostatud eelnevas teostatavusuuringus esitatud kuludest. Komisjon ei saa kontrollida, kas neid investeerimiskulusid oleks saanud eeldada ka eelnevalt. Seetõttu ei ole võimalik järeldada, et arvesse on võetud eeldusi, mida oleks saanud teha enne riiklikku rahastamist, ning rekonstrueeritud uuringut ei saa pidada usaldusväärseks kasumlikkuse eelanalüüsiks.

(224) Seoses investeeringutega *valgustusseadmetesse* leiti lennujaama käitaja esitatud tagantjärele rekonstrueeritud kasumlikkuse uuringus, et nüüdispuhasväärtus on 226 066,84 eurot ja sisemine tulumäär 26,9 %. Kasutatud diskontomäär oli 9,1 %. Tagantjärele rekonstrueeritud uuringus prognoositud reisijate arv erineb reisijate arvust, mida oli prognoositud eelnevalt arengukavas. Tagantjärele esitatud prognoos on konservatiivsem ja reisijate hinnanguline arv väiksem sellest, mis oli esitatud arengukavas. Seega oleks eeldatav kasumlikkus olnud isegi suurem, kui arvesse oleks võetud arengukavas esitatud reisijate arvu prognoosi. See tagantjärele rekonstrueeritud eelanalüüs näib mõistlik, et tõestada 2008. aastal valgustusseadmetesse tehtud investeeringute eelnevaid kasumlikkuse väljavaateid.

(225) Lennujaama käitaja esitas tagantjärele rekonstrueeritud kasumlikkuse uuringu, mis käsitleb investeerimist *Schengeni ala väliste lendude terminali*. Uuringus leiti, et nüüdispuhasväärtus on 2 536 094,92 eurot ja sisemine tulumäär 14,71 %. Kasutatud diskontomäär oli 8,67 %. Tagantjärele rekonstrueeritud uuringus prognoositud reisijate arv erineb reisijate arvust, mida oli prognoositud eelnevalt arengukavas. Tagantjärele esitatud prognoos on konservatiivsem ja reisijate hinnanguline arv väiksem sellest, mis oli esitatud arengukavas. Sellest hoolimata ei saa komisjon kontrollida, kas hinnangulisi investeerimiskulusid oleks saanud eeldada ka eelnevalt. Peale selle ei ole selge, kuidas on rekonstrueeritud uuringus esitatud investeerimiskulud seotud 2008. aasta juunis koostatud kasumlikkuse eeluuringus eeldatud investeerimiskuludega (põhjendus 218). Seetõttu ei ole võimalik järeldada, et arvesse on võetud eeldusi, mida oleks saanud teha enne riiklikku rahastamist, ning seega ei saa rekonstrueeritud uuringut pidada Schengeni ala väliste lendude terminali investeerimise puhul usaldusväärseks kasumlikkuse eelanalüüsiks.

7.1.4.3. Järeldus majandusliku eelise kohta

(226) Nagu eespool selgitatud, leiab komisjon, et Rumeenia tegutses kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega, investeerides Timișoara rahvusvahelises lennujaamas juurdepääsutee ja parkla arendamise projekti (vt tabel 3). Seetõttu järeldab komisjon, et selle investeeringuga seotud rahastamisega ei antud lennujaama käitajale majanduslikku eelist.

(227) Seoses ülejäänud kolme investeerimisprojektiga (ruleerimistee taastamine ja perrooni laiendamine, Schengeni ala väliste lendude terminali arendamine ning valgustusseadmed) järeldab komisjon, et nende projektide riikliku rahastamisega anti lennujaama käitajale majanduslik eelis.

7.1.5. *Konkurentsi moonutamine ja mõju liikmesriikidevahelisele kaubandusele*

7.1.5.1. Põhimõtted

(228) Kui liikmesriigi antud abi tugevdab ettevõtja seisundit võrreldes teiste liidusiseses kaubanduses konkureerivate ettevõtjatega, tuleb järeldada, et abi mõjutab viimati nimetatuid ([43]).

([43]) Kohtuotsus, 30. aprill 1998, Het Vlaamse Gewest *vs.* komisjon, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77; ning kohtuotsus, 17. september 1980, Philip Morris *vs.* komisjon, C-730/79, ECLI:EU:C:1980:209, punkt 11.

(229) Kuna lennujaama käitamine on majandustegevus, on ühelt poolt olemas konkurents lennujaamade vahel lennuettevõtjate ja nendega seotud lennuliikluse (reisijate- ja kaubavedu) ligimeelitamiseks, ning teiselt poolt lennujaamade käitajate vahel, kes võivad omavahel konkureerida konkreetse lennujaama käitamise õiguse nimel. Lisaks võivad omavahel konkureerida lennujaamad, kes ei asu samas teeninduspiirkonnas või isegi samas liikmesriigis, eelkõige odavlennuettevõtjate ja tellimuslendude tegijate ligimeelitamisel.

(230) Seepärast võib lennujaama riiklik rahastamine moonutada *lennujaamade vahelist konkurentsi*. Konkurentsi lennujaamade vahel võib hinnata lennuettevõtjate valikukriteeriumide alusel ning eelkõige võrreldes selliseid tegureid nagu osutatavad lennujaamateenused ja asjaomane klientuur, elanikkond või majandustegevus, ülekoormatus, juurdepääs maanteid mööda ning lennujaamataristu ja -teenuste kasutamise eest võetavate tasude suurus ([44]).

(231) Nagu on märgitud 2005. aasta lennundussuuniste punktis 40 ja kinnitatud 2014. aasta lennundussuuniste punktis 45, ei saa ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaldamisalast välja jätta isegi väikeseid lennujaamu. Peale selle on 2014. aasta lennundussuuniste punktis 45 selgelt öeldud, et *[t]egelikult ei välista riiklikke vahendeid saava ettevõtja suhteline väiksus* a priori *seda, et seejuures ei võiks tegemist olla liikmesriikidevahelise kaubanduse mõjutamisega.*

7.1.5.2. Kohaldamine käesoleval juhul

(232) Hinnataval ajavahemikul oli Timişoara rahvusvaheline lennujaam Rumeenia suuruselt teine lennujaam (põhjendus 31). Lennujaam teenindas aastas ligikaudu 900 000 reisijat. Lennujaama lähistel asub Aradi lennujaam, kuhu on 50 kilomeetrit, ja kahetunnise autosõidu kaugusel on Caransebesi lennujaam (põhjendus 34). Timişoara rahvusvahelisest lennujaamast teevad mujale liitu rahvusvahelisi lende mitmed lennuettevõtjad, kes lendavad ka teistest Rumeenia ja teiste liikmesriikide lennujaamadest. Timişoara rahvusvahelise lennujaama lennurada on piisavalt pikk ja võimaldab lennuettevõtjatel teenindada keskmise pikkusega rahvusvahelisi lennuliine ning meelitada seega ligi lennuettevõtjaid teistes liikmesriikides asuvate sarnaste lennujaamade arvelt. Majanduslik eelis, mis anti käesoleval juhul otseste investeerimistoetustega lennujaama käitajale, tugevdas lennujaama käitaja majanduslikku seisundit, sest lennujaama käitaja sai alustada äritegevust, kandmata kõiki kaasnevaid investeerimiskulusid.

(233) Seetõttu tuleb hinnatavaid meetmeid pidada meetmeteks, mis võivad moonutada konkurentsi ja mõjutada liikmesriikidevahelist kaubandust.

7.1.6. *Järeldus riigiabi olemasolu kohta*

(234) Eelneva põhjal järeldab komisjon, et juurdepääsutee ja parkla arendamise riiklik rahastamine 2007. aastal ning julgestusseadmete riiklik rahastamine 2008. aastal ei kujuta endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

(235) Komisjon leiab siiski, et Schengeni ala väliste lendude terminali arendamise, ruleerimistee parandamise ja perrooni laiendamise ning valgustusseadmete riiklik rahastamine kujutab endast riigiabi lennujaama käitajale ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

7.2. **Abi liik: olemasolev või uus abi**

(236) Komisjon märgib, et Bulgaaria Vabariigi ja Rumeenia ühinemistingimusi käsitleva akti ([45]) V lisa kohaselt loetakse EÜ lepingu artikli 88 lõike 1 tähenduses olemasolevaks abiks *abiprogramme ja individuaalset abi, mida antakse transpordisektorile ning mis on uues liikmesriigis jõustatud enne ühinemiskuupäeva ja mida rakendatakse veel pärast nimetatud kuupäeva, arvestades järgmisi tingimusi: abimeetmetest tuleb komisjonile teatada nelja kuu jooksul pärast ühinemiskuupäeva. [—] Neid abimeetmeid käsitletakse põhiseaduse [EÜ asutamislepingu artikli 88 lõike 1] tähenduses „olemasoleva" abina kuni kolmanda ühinemisjärgse aasta lõpuni.*

(237) Eelnevast järeldub, et Rumeenia puhul kohaldatakse V lisas ette nähtud korda üksnes sellise abi suhtes, mis jõustus enne 1. jaanuari 2007 ja mille andmist pärast seda jätkati, kui sellisest abist on komisjonile teatatud nelja kuu jooksul pärast ühinemiskuupäeva.

([44]) 2014. aasta lennundussuuniste punkt 43.

([45]) Akt Bulgaaria Vabariigi ja Rumeenia ühinemistingimuste ja Euroopa Liidu aluslepingutesse tehtavate muudatuste kohta (ELT L 157, 21.6.2005, lk 203).

(238) Rumeenia teatas, et Timişoara rahvusvahelises lennujaamas 2007. aastal tehtud investeeringute riiklik rahastamine kiideti heaks 2006. aasta novembris, seega enne Rumeenia ühinemist Euroopa Liiduga. Ent kuna neid meetmeid ei ole loetletud komisjonile eespool kirjeldatud korras teatatud meetmete hulgas, ei saa neid pidada olemasolevaks abiks. Seepärast järeldab komisjon, et Schengeni ala väliste lendude terminali arendamise, ruleerimistee parandamise ja perrooni laiendamise ning valgustusseadmete riiklik rahastamine kujutab endast uut abi.

### 7.3. **Abi seaduslikkus**

(239) Schengeni ala väliste lendude terminali arendamise, ruleerimistee parandamise ja perrooni laiendamise ning valgustusseadmete riiklik rahastamine toimus ilma komisjoni eelneva ametliku heakskiiduta. Meetmed ei vasta aluslepingu artiklis 108 sätestatud teatamiskohustusest tehtava grupierandi nõuetele. Rumeenia rakendas meetmeid ELi toimimise lepingu artikli 108 lõikest 3 tulenevaid kohustusi rikkudes.

(240) Seetõttu on meetmed ebaseaduslik riigiabi.

### 7.4. **Kokkusobivus siseturuga**

(241) Schengeni ala väliste lendude terminali arendamise, ruleerimistee parandamise ja perrooni laiendamise ning valgustusseadmete riiklik rahastamine (tabel 3) toimus enne 4. aprilli 2014, mil jõustusid 2014. aasta lennundussuunised. Vastavalt 2014. aasta lennundussuunistele kohaldab komisjon lennujaamadele antava ebaseadusliku investeerimisabi suhtes abi andmise ajal kehtinud eeskirju ([46]).

(242) Nende investeeringute rahastamise ajal kehtisid 2005. aasta lennundussuunised. Seepärast kohaldatakse kõnealuse investeerimisabi siseturuga kokkusobivuse hindamisel 2005. aasta lennundussuuniseid.

(243) Vastavalt 2005. aasta lennundussuuniste punktile 61 hindab komisjon abi järgmiste kriteeriumide alusel:

— taristu ehitamine ja käitamine vastavad selgelt määratletud üldisest huvist lähtuvale eesmärgile (piirkondlik areng, juurdepääs jne);

— taristu on vajalik ja proportsionaalne kindlaksmääratud eesmärgiga;

— taristu kasutamise väljavaated on keskpikas perspektiivis rahuldavad, eelkõige võrreldes olemasoleva taristuga;

— juurdepääs taristule on avatud kõigile võimalikele kasutajatele võrdselt ja mittediskrimineerivalt ning

— kaubavahetuse arengut ei mõjutata määral, mis oleks vastuolus liidu huvidega.

#### 7.4.1. *Rahastamiskõlblikud kulud*

(244) 2005. aasta lennundussuuniste kohaselt peavad lennujaama rahastamiskõlblikud investeerimiskulud piirduma investeerimiskuludega, mis on seotud lennujaama taristuga (lennurajad, terminalid, perroonid jms) või seda otseselt toetava varustusega (tuletõrjevarustus, julgestus- ja ohutusseadmed). Rahastamiskõlblike kulude seast tuleb välja jätta kulud, mis kaasnevad lennujaama põhitegevusega otseselt mitteseotud tegevusega, nagu hoonete ehitamine, rahastamine, kasutamine ja rentimine ning maa kasutamine ja rentimine mitte ainult ameti- ja laoruumide, vaid ka lennujaamas paiknevate hotellide ja äriettevõtete, samuti kaupluste, restoranide ja parklate jaoks.

(245) Tabeli 3 punktides 2, 3, 4, 5, 9, 12 ja 13 loetletud investeeringute kulude puhul on 2005. aasta lennundussuuniste kohaselt õigus saada investeerimisabi, kuna need kulud on seotud lennujaama taristuga.

#### 7.4.2. *Selgelt määratletud üldisest huvist lähtuv eesmärk*

(246) Lennujaama käitaja väidab, et tema sekkumisel oli selgelt määratletud üldisest huvist lähtuv eesmärk, nimelt regionaalareng, piirkonna juurdepääsetavus ja lennutranspordi ohutus (põhjendus 156).

([46]) 2014. aasta lennundussuuniste punkt 173.

(247) Rumeenia selgitas eelkõige, et aastatel 2007–2009 ruleerimistee taastamisse ja perrooni laiendamisse tehtud investeeringud olid põhjendatud vajadusega suurendada lennujaama tegevussuutlikkust tipptundidel, mil ruleerimistee ja perrooni läbilaskevõime oli piiratud, eeskätt silmas pidades reisijate arvu eeldatavat märkimisväärset kasvu kuni 2015. aastani (põhjendus 36). Lisaks väitis Rumeenia, et investeeringud olid ajendatud ka lennundusohutusest, nimelt vajadusest eraldada õhusõidukite parkimise alad ja juurdepääs sellistele aladele ning vajadusest tagada pargitud õhusõidukite ohutus (põhjendus 86).

(248) Seoses Schengeni ala väliste lendude terminali arendamisega selgitas Rumeenia, et algselt oli investeeringute eesmärk suurendada Timişoara rahvusvahelise lennujaama läbilaskevõimet, pidades silmas reisijate arvu eeldatavat märkimisväärset kasvu kuni 2015. aastani. 2006. aastal, mil otsustati teha investeering, leiti, et terminali läbilaskevõime oli saavutanud käitamise seisukohast kriitilise piiri. Reisijate arv oli 2001.–2005. aastal juba suurenenud 250 %, mis tõi kaasa ummikud tipptundidel. 1960. aastal rajatud terminal ei olnud projekteeritud sellise liiklustiheduse jaoks (põhjendus 37).

(249) Rumeenia selgitas, et järgnenud lisainvesteeringud Schengeni ala väliste lendude terminali olid tingitud vajadusest tagada julgestusnõuete täitmine, et terminal saaks vastu võtta Schengeni ala väliseid lende. Tollal lootis Rumeenia saada Schengeni ala liikmeks 2011. aastal. Eelkõige oli vaja eraldada Schengeni alalt saabuvad reisijad ja Schengeni alasse mittekuuluvatest riikidest saabuvad reisijad. Sellega oleks ka tagatud, et Timişoara rahvusvaheline lennujaam saab pärast Rumeenia ühinemist Schengeni alaga jätkata oma äritegevust nii Schengeni ala siseste kui ka väliste lendude puhul (põhjendus 88).

(250) Rumeenia sõnul rahastati 2008. aastal investeeringuid valgustusseadmetesse eesmärgiga paremini kasutada olemasolevat taristut, võimaldades maanduda halbade ilmastikutingimuste korral varasema ühe suuna asemel mõlemast suunast. Samuti oli selle eesmärk tagada lennuliikluse ohutus ning reisijate ja õhusõidukite ohutus (põhjendus 90).

(251) Eespool esitatu valguses võib öelda, et investeeringud kavandati selleks, et võimaldada Timişoara rahvusvahelisel lennujaamal lahendada tollal tipptundidel esinenud läbilaskevõime piiratuse probleem ning toime tulla prognoositud märkimisväärse liikluse kasvuga. Need kavandati ka selleks, et edendada lennundusjulgestust ning liidu tsiviillennundusjulgestuse ja Schengeni piirikontrolli eeskirjades nõutud ohutusmeetmete järgimist.

(252) Peale selle ei oleks naaberlennujaamad suutnud eeldatavat liiklusnõudlust rahuldada. Lähimas lennujaamas – Aradi lennujaamas – oli liiklus väga piiratud nii absoluutarvudes kui ka võrreldes Timişoara rahvusvahelise lennujaamaga. Reisijate arv aastas jäi Aradi lennujaamas perioodil 2007–2009 vahemikku 67 183–128 835 inimest, samal ajal kui Timişoara rahvusvahelises lennujaamas oli aastas 859 329–991 758 reisijat, kusjuures reisijate arvu muutumine neis kahes lennujaamas ei olnud vastastikku seostatav ([47]). Aradi lennujaamal ei olnud füüsilist suutlikkust toime tulla reisijate arvu prognoositud kasvuga, kuna tema maksimaalne reisijateveo maht oli alla 200 000 reisija aastas.

(253) Timişoara rahvusvaheline lennujaam oli hinnataval ajavahemikul suuruselt teine ja on praegu suuruselt kolmas Rumeenia lennujaam. Ajavahemikku 2006–2015 hõlmava arengukava kohaselt teenindas Timişoara rahvusvaheline lennujaam Lääne-Rumeeniat, mis on üks Rumeenia kõige arenenumaid piirkondi. Samuti teenindas see Ungari idaosas asuvaid piirkondi ning Serbiat ja Montenegrot (DKMT euroregioon) ([48]). Seepärast oli Timişoara rahvusvahelisel lennujaamal oluline roll regionaalarengus. Võttes arvesse reisijate eeldatavat arvu ajavahemikul 2006–2015, oleks teenindatavate piirkondade majanduslik areng ja juurdepääsetavus ilma läbilaskevõime suurendamiseks tehtud investeeringuteta kannatanud, eelkõige põhjusel, et ükski teine piirkonna lennujaam ei oleks suutnud olemasolevat või eeldatavat liiklusnõudlust rahuldada. Peale selle ei läbinud Timişoarat ükski kiirraudteeliin, mistõttu ei esinenud ühegi lennuliini puhul transpordiliikide vahelist konkurentsi.

([47]) Vastastikuse seose puudumine naaberlennujaamade lennuliikluse mahus toimunud muutuste vahel oli üks kriteerium, millest lähtuti ka Pau lennujaamale antud abi kokkusobivuse põhjendamisel riigiabi SA.22614 (C 53/07) puhul, mida Prantsusmaa oli andnud Pau-Béarni kaubandus-tööstuskojale ning ettevõtjatele Ryanair, Airport Marketing Services ja Transavia (ELT L 201, 30.7.2015, lk 109).

([48]) Euroregioon Doonau-Criș-Mureș-Tisza (DMKT) asub Ungaris, Rumeenias ja Serbias. See on saanud nime piirkonna nelja jõe järgi.

(254) Eelneva põhjal saab komisjon järeldada, et vaatlusaluse rahastamisega aidati parandada teenindatavate piirkondade juurdepääsetavust ja arendada nende majandust ning seega panustati sellega täpselt määratletud ühist huvi pakkuva eesmärgi saavutamisse.

7.4.3. *Abi vajalikkus ja proportsionaalsus*

(255) Vastavalt 2005. aasta lennundussuunistele ei ole investeerimisabi puhul abi osatähtsus piiratud. Riiklikul rahastamisel oli abi osatähtsus järgmine: 80,3 % Schengeni ala väliste lendude terminali puhul, 86,73 % ruleerimistee parandamise ja perrooni laiendamise puhul ning 100 % valgustusseadmete puhul.

**Tabel 11. Investeeringute rahastamine aastatel 2007–2009**

| | 2007 | | 2008 | | 2009 | | **Kokku** | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Lennujaama omavahendid | Eraldised riigieelarvest | Lennujaama omavahendid | Eraldised riigieelarvest | Lennujaama omavahendid | Eraldised riigieelarvest | **Lennujaama omavahendid** | **Eraldised riigieelarvest** |
| Schengeni ala väliste lendude terminali arendamine | 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** |
| Ruleerimistee parandamine ja perrooni laiendamine | 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** |
| Valgustusseadmed | | | | 1 344 000 | | | **0** | **1 344 000** |
| **Kokku** | **823 397,90** | **8 604 000** | **3 133 537** | **11 822 650** | **1 072 670** | **8 767 950** | **5 029 605** | **29 194 600** |

*Allikas*: lennujaama käitaja

(256) Võrreldes lennujaama piiratud kasumit ja Rumeenia riigile aastatel 2007–2009 makstud dividende vajalike investeeringute suurusega, on mõistlik eeldada, et lennujaama käitaja omapanus ei oleks saanud olla suurem. See on kooskõlas hinnataval ajavahemikul turul esinenud üldiste raskustega rahastamisele juurdepääsul, mis olid tingitud tollasest finantskriisist. Peale selle tunnistab komisjon, et lennujaamad, mis teenindavad aastas kuni 1 miljon reisijat, ei suuda tavaliselt oma kapitalikulusid suures osas katta.

(257) Seega oli riiklik rahastamine vajalik, et saaks teha investeeringuid. Teisisõnu oli sellel ergutav mõju, sest lennujaama käitaja ei oleks neid investeeringuid ilma riikliku rahastamiseta teinud või ta ei oleks teinud neid samas ulatuses. Lisaks on see kooskõlas proportsionaalsuse põhimõttega, kuna lennujaama käitaja ei oleks saanud märkimisväärselt suurendada oma panust kõnealuste investeeringute rahastamisse.

7.4.4. *Taristu kasutamise väljavaated on keskpikas perspektiivis rahuldavad*

(258) Vastavalt arengukavale suurenes reisijate ja lendude arv 2001.–2005. aastal 250 %. Arengukavas prognoositi reisijate arvu kasvu 611 705 reisijalt 2005. aastal 1 661 332 reisijale 2010. aastal ja 2 565 494 reisijale 2015. aastal. Eeldati, et Rumeenia ühinemisel ELiga 2007. aastal suureneb liiklus 16–18 %.

(259) Seepärast õigustasid need väljavaated investeeringuid, mille eesmärk oli toime tulla eeldatava liiklusega. Seega pakkus taristu rahaliste vahendite eraldamise ajal piisavaid väljavaateid keskmiseks tähtajaks.

7.4.5. *Võrdne ja mittediskrimineeriv juurdepääs taristule*

(260) Rumeenia kinnitas, et taristu on juurdepääsetav kõikidele kasutajatele ilma diskrimineerimiseta. Ainus taristu kasutamise piirang tuleneb perrooni ja terminali vastuvõtuvõimest. Seega on olemas võrdne ja mittediskrimineeriv juurdepääs taristule 2005. aasta lennundussuuniste tähenduses.

7.4.6. *Kaubanduse arengut ei mõjutata määral, mis oleks vastuolus liidu huvidega*

(261) Timişoara rahvusvahelise lennujaama riiklik rahastamine hinnataval ajavahemikul oleks võinud mõjutada lähimat lennujaama – Aradi lennujaama. Komisjon märgib siiski, et mitme teguri tõttu oli Timişoara rahvusvahelise lennujaama käitaja rahastamise mõju konkurentsile piiratud.

(262) Aradi lennujaama füüsiline läbilaskevõime reisijateveoks oli piiratud. Vaid 2014. aastal tehti plaane laiendada taristut, et suurendada reisiterminali läbilaskevõimet umbes 200 000 reisijani aastas või veidi üle selle. Kuid isegi selline suurendatud potentsiaal ei oleks vastanud Timişoara rahvusvahelise lennujaama arengukavas prognoositud nõudlusele.

(263) Tegelikku liiklust kajastavad arvud kinnitavad samuti, et Aradi lennujaama reisijate arv oli väga piiratud. Aradi lennujaama liiklus moodustas 2007. aastal vaid 7,8 %, 2008. aastal 14,5 % ja 2009. aastal 8,8 % Timişoara rahvusvahelise lennujaama liiklusest. Peale selle tundub, et liikluse areng kahes lennujaamas ei ole omavahel seotud ([49]).

(264) Seetõttu ei oleks Aradi lennujaam suutnud toime tulla Timişoara rahvusvahelise lennujaama puhul prognoositud reisijate arvu märkimisväärse kasvuga.

(265) Eelnevat silmas pidades leiab komisjon, et abist põhjustatud konkurentsimoonutused olid piiratud ning need ei kaalunud üles abi panust regionaalarengusse, juurdepääsetavusesse ja ohutusse.

7.4.7. *Järeldus 1. meetme kohta*

(266) Eespool põhjendustes 241–265 esitatud põhjustel leiab komisjon, et riigiabi, mida anti Schengeni ala väliste lendude terminali arendamise, lennuraja parandamise ja perrooni laiendamise ning valgustusseadmete rahastamiseks, on ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel siseturuga kokkusobiv.

## 8. 2. MEETME (2007., 2008. JA 2010. AASTA LENNUNDUSTEABE KOGUMIKU) HINDAMINE

### 8.1. Abi olemasolu

(267) Põhjendustes 171 ja 172 esitatud ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 põhimõtted on kohaldatavad ka 2. meetme hindamisel.

8.1.1. *Majandustegevus ja ettevõtja mõiste*

8.1.1.1. Põhimõtted

(268) Komisjon peab kõigepealt kindlaks tegema, kas 2. meedet kohaldatakse ettevõtjate suhtes ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Ettevõtja mõiste hõlmab majandustegevusega tegelevat mis tahes üksust, sõltumata selle üksuse õiguslikust seisundist ja rahastamise viisist ([50]). Majandustegevus on igasugune tegevus, mis seisneb kaupade või teenuste pakkumises teataval turul ([51]).

8.1.1.2. Kohaldamine käesoleval juhul

(269) Lennundusteabe kogumikus on sätestatud tasud, mida küsitakse lennuettevõtjatelt lennujaama taristu kasutamise eest.

(270) Lennuettevõtjad pakuvad lennutransporditeenuseid. Selliseid teenuseid pakkudes viivad lennuettevõtjad ellu majandustegevust ja on seetõttu ettevõtjad ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

([49]) Vt joonealune märkus 32.
([50]) Kohtuotsus, 18. juuni 1998, komisjon *vs.* Itaalia, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303; ning Höfneri ja Elseri kohtuotsus.
([51]) Kohtuotsus, 16. juuni 1987, komisjon *vs.* Itaalia, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283; kohtuotsus, 18. juuni 1998, komisjon *vs.* Itaalia, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303.

8.1.2. *Riigi vahendid ja riigiga seostatavus*

8.1.2.1. Põhimõtted

(271) Riigiabi mõistet kohaldatakse üksnes otseselt või kaudselt riigi vahenditest antud eeliste suhtes ([52]). Riigi vahendid hõlmavad kõiki avaliku sektori vahendeid, ([53]) sealhulgas riigisiseste üksuste (detsentraliseeritud, föderaalsete, piirkondlike või muude üksuste) vahendeid, ([54]) ning teatavatel tingimustel ka eraõiguslike asutuste vahendeid. Vahendite päritolu ei ole oluline, kui need lähevad enne vahetut või kaudset üleminekut abisaajatele avaliku sektori kontrolli alla ning on seega kättesaadavad riigi ametiasutustele, ([55]) isegi kui vahendid ei lähe avaliku sektori asutuse omandisse ([56]).

(272) Peale selle kohaldatakse riigiabi mõistet üksnes juhul, kui eelise andmine on seostatav riigiga, st selle on andnud riik ise või mis tahes vahendav asutus, tegutsedes talle antud volituste alusel.

(273) Asjaolust, et riik või riiklik üksus on ettevõtja ainu- või enamusaktsionär, ei piisa järeldamaks, et kõnealuse ettevõtja poolne vahendite ülekandmine on seostatav ettevõtja avalik-õiguslike aktsionäridega ([57]). Euroopa Kohus on otsustanud ka seda, et isegi kui riik on suuteline kontrollima riigi osalusega äriühingut ja kui tal on valitsev mõju selle tegevuse üle, ei saa konkreetsel juhul automaatselt eeldada, et sellist kontrolli ka tegelikult teostatakse. Riigi osalusega äriühing võib tegutseda rohkem või vähem iseseisvalt olenevalt sellest, kui suure sõltumatuse on riik talle jätnud.

(274) Seetõttu ei ole asjaolu, et riigi osalusega äriühing on riigi kontrolli all, üksi piisav, et pidada selle äriühingu võetud meetmeid riigiga seostatavateks meetmeteks. Samuti on vaja uurida, kas avaliku sektori asutusi tuleb pidada ühel või teisel moel seotuks meetme võtmisega. Selle kohta on Euroopa Kohus märkinud, et riigi osalusega äriühingu võetud meetme seostatavust riigiga võib järeldada mitme näitaja põhjal, mis on seotud juhtumi asjaoludega ja meetme võtmise kontekstiga ([58]).

(275) Sellisteks näitajateks võivad olla äriühingu lõimitus avaliku halduse struktuuridesse, äriühingu tegevuse laad ja tegevus turul tavapärastes konkurentsitingimustes kõrvuti eraettevõtjatega, äriühingu õiguslik seisund (st kas äriühingu suhtes kohaldatakse avalikku õigust või tavapärast äriühinguõigust), avaliku sektori asutuste poolt äriühingu juhtimise üle teostatava järelevalve intensiivsus või muud näitajad, mis väljendavad konkreetsel juhul avaliku sektori asutuste seotust meetme võtmisega või nende seotuse ebatõenäosust, võttes muu hulgas arvesse meetme ulatust, sisu ja selles sisalduvaid tingimusi ([59]).

8.1.2.2. Kohaldamine käesoleval juhul

(276) Käesoleval juhul oli riigil kogu vaatlusalusel ajavahemikul vahendite üle otsene või kaudne kontroll. 2010. aasta lennundusteabe kogumiku heakskiitmise ajal kuulus 80 % lennujaamast 2008. aasta põhikirja artikli 8 alusel otseselt Rumeenia transpordiministeeriumile (põhjendus 28). Lennujaama käitaja vahendid kuulusid riigi kontrolli alla ja olid seega riigi käsutuses. Kasutades oma valitsevat mõju lennuvälja käitaja üle, sai Rumeenia juhtida lennujaama käitaja vahendite kasutamist, rahastamaks teistele ettevõtjatele antavaid konkreetseid eeliseid.

([52]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 24. jaanuar 1978, Van Tiggele, C-82/77, ECLI:EU:C:1978:10, punktid 25 ja 26; kohtuotsus, 12. detsember 1996, Air France *vs.* komisjon (edaspidi „Air France'i kohtuotsus"), T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, punkt 63.

([53]) Air France'i kohtuotsuse punkt 56.

([54]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 14. oktoober 1987, Saksamaa *vs.* komisjon, C-248/84, ECLI:EU:C:1987:437, punkt 17; kohtuotsus, 6. märts 2002, Territorio Histórico de Álava jt *vs.* komisjon, T-92/00 ja 103/00, ECLI:EU:T:2002:61, punkt 57.

([55]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 17. juuli 2008, Essent Netwerk Noord, C-206/06, ECLI:EU:C:2008:413, punkt 70; kohtuotsus, Euroopa Kohus, 16. mai 2000, Prantsusmaa *vs.* Ladbroke Racing Ltd ja komisjon (edaspidi „Ladbroke Racingu kohtuotsus"), C-83/98 P, ECLI:EU:C:2000:248, punkt 50.

([56]) Air France'i kohtuotsuse punktid 65, 66 ja 67; Ladbroke Racingu kohtuotsuse punkt 50.

([57]) Stardust Marine'i kohtuotsuse punkt 51 jj.

([58]) Stardust Marine'i kohtuotsuse punktid 52 ja 55.

([59]) Stardust Marine'i kohtuotsuse punkt 56.

Peale selle oli Rumeenia riik 2007. ja 2008. aasta lennundusteabe kogumiku heakskiitmise ajal ([60]) lennujaama käitaja ainuaktsionär. Vastavalt 1998. aasta põhikirja artiklile 7 oli kogu algse aktsiakapitali märkinud Rumeenia ja see tasuti täies ulatuses Timişoara rahvusvahelise lennujaama asutamise kuupäeval (põhjendus 28). Seega tuleb lennujaama käitaja vahendeid käsitada ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaselt riigi vahenditena.

(277) Rumeenia riigiga seostatavuse kohta väidavad Rumeenia ametiasutused, et lennujaama käitaja tegutseb turumajanduse tingimuses tegutseva investorina ning et riigi mõju piirdub rangelt tema kui äriühingu aktsionäri rolliga vastavalt äriühingu asutamislepingule ja äriühinguid käsitlevale seadusele nr 31/1990. Lennujaama käitaja hinnakujunduspoliitika üle otsustavad lennujaama käitaja juhatus ja tegevjuhtkond kooskõlas äriühingu asutamislepinguga.

(278) Seoses riigi järelevalvega lennujaama käitaja tegevuse üle märgib komisjon, et aktsionäride üldkoosolekul osalesid aktsionäride esindajad. Rumeenia riik, keda esindas transpordiministeerium, oli 1998. aasta põhikirja alusel ainuaktsionär ja 2008. aasta põhikirja alusel enamusaktsionär (kellele kuulus 80 % aktsiatest) ning ta oli pädev otsustama lennujaama käitaja tegevuse ja majanduspoliitika üle. 2008. aasta põhikirja artikli 19 alusel võetakse aktsionäride üldkoosoleku otsused vastu hääletusel, millel osalevad aktsionärid esindavad vähemalt poolt aktsiakapitalist, kohaldamata blokeeriva vähemuse õigusi.

(279) Vastavalt 2008. aasta põhikirja artiklile 20 juhib lennujaama käitajat haldusnõukogu, kuhu kuulub seitse liiget, kellest kaks on transpordiministeeriumi esindajad ja üks rahandusministeeriumi esindaja. Lisaks märgib komisjon, et haldusnõukogu valib aktsionäride üldkoosolek (kus riik oli 1998. aasta põhikirja alusel ainuaktsionär ja kus tal on praegu häälteenamus). Haldusnõukogu ja selle esimees nimetatakse ametisse transpordiministeeriumi korraldusega.

(280) Haldusnõukogu koosolekud saavad toimuda juhul, kui osaleb vähemalt pool haldusnõukogust pluss veel üks nõukogu liige ([61]). Haldusnõukogu peab arutelu, kui kohal on vähemalt kaks kolmandikku haldusnõukogu liikmetest, ja võtab otsused vastu haldusnõukogu liikmete häälteenamusega ([62]).

(281) Haldusnõukogu esimees täidab ka lennujaama käitaja tegevdirektori ülesandeid. Orgaaniline struktuur ja mõjuahel on veel üks näitaja, mis osutab tasumäärade ja allahindluste heakskiitmise seostatavusele riigiga. Igal juhul hoiti riiki nende haldusnõukogu liikmete kaudu vähemalt pidevalt kursis muudatustega tasumäärades ja allahindlustes.

(282) Peale selle on 1998. aasta põhikirja artikli 2 punkti 2 kohaselt lennujaama käitaja peamine eesmärk tegutsemine riigi avalikes huvides. Vastavalt 1998. aasta põhikirja artiklile 5 on lennujaama käitaja tehniline eriasutus, mille transpordiministeerium on määranud ellu viima peamiselt riigi avalike huvidega seotud tegevust, st pakkuma siseriikliku ja rahvusvahelise lennuliikluse valdkonnas vastavalt oma tegevuse ulatusele riigi omandis oleva või riigi välja renditud vara haldamise ja kasutamisega seotud hüvesid ja teenuseid ning tegema sellega seotud töid, tagades sellega inimeste ja kauba transiidi.

(283) Nende kaalutluste valguses leiab komisjon, et on piisavalt tõendeid järeldamaks, et 2007., 2008. ja 2010. aasta lennundusteabe kogumik on seostatav riigiga.

([60]) Rumeenia selgitas, et lennujaama käitaja juhatus kiitis 2007. ja 2008. aasta lennundusteabe kogumiku heaks umbes kaks kuud enne kogumiku jõustumist.

([61]) 1998. aasta põhikirja artikli 20 punkt 9.

([62]) 1998. aasta põhikirja artikli 20 punkt 10.

8.1.3. *Valikulisus*

8.1.3.1. Põhimõtted

(284) Et riigi meede kuuluks ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaldamisalasse, peab see soodustama *teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist*. Seega laieneb riigiabi mõiste vaid nendele meetmetele, millega antakse ettevõtjatele eelis valikuliselt.

(285) Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt tuleb valikulisuse tingimuse hindamisel kindlaks teha, kas siseriiklik meede soodustab konkreetses õiguskorras teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist võrreldes teistega, kes on selle korraga taotletavat eesmärki arvestades sarnases faktilises ja õiguslikus olukorras. Valikulisuse kontrollimiseks tuleb eelnevalt kindlaks määrata võrdlusbaas, kuhu asjaomane meede kuulub ([63]). Meede on valikuline *vaid siis, kui konkreetse õiguskorra raames kaasneb meetmega eelis teatud ettevõtjate jaoks võrreldes teistega, kes tegutsevad muudel tegevusaladel või samas sektoris ning kes asuvad nimetatud korraga taotletavat eesmärki arvesse võttes sarnases faktilises ja õiguslikus olukorras* ([64]). Riigiabi mõiste ei hõlma riiklikke meetmeid, millega kehtestatakse ettevõtjate erinev kohtlemine, kui selline erinev kohtlemine tuleneb selle süsteemi olemusest või ülesehitusest, millesse need meetmed kuuluvad ([65]).

(286) Meede, mille abil riigi osalusega äriühing kehtestab oma vara või teenuste kasutamise tingimused, ei ole tingimata alati valikuline meede ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses ([66]). ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 ei eristata riiklikke sekkumisi nende põhjuste või eesmärkide alusel, vaid määratletakse need tulenevalt meetme tagajärgedest ja seega sõltumata kasutatud meetoditest ([67]).

8.1.3.2. Kohaldamine käesoleval juhul

(287) 2007., 2008. ja 2010. aasta lennundusteabe kogumikus sätestati lennujaamatasude baasmäärade süsteem (vastavalt põhjendused 41 ja 44). Lisaks sisaldas 2007., 2008. ja 2010. aasta lennundusteabe kogumik ka allahindlusi ja hinnavähendeid sõltuvalt maandumiste arvust teatava ajavahemiku jooksul, reisijate arvust, õhusõiduki kaalust ja/või teenindatava lennuliini liigist (vastavalt põhjendused 42 ja 43, 46–48 ja 49).

(288) 2007., 2008. ja 2010. aasta lennundusteabe kogumiku koostas, vaatas läbi ja kehtestas Timişoara rahvusvahelise lennujaama tegevjuhtkond ning kiitis heaks juhatus (põhjendus 40). See on kooskõlas nõudega, et lennujaama käitaja peab oma pädevust kasutades välja töötama lennujaama suhtes kohaldatavad tasumäärad ([68]). Seega moodustasid kohaldatava õigusraamistiku Timişoara rahvusvahelises lennujaamas kohaldatavad lennujaamatasud, allahindlused ja hinnavähendid, mis olid kehtestatud vastavalt 2007., 2008. ja 2010. aasta lennundusteabe kogumikus.

(289) Seepärast on asjakohane võrdlusraamistik selle kontrollimiseks, kas 2007., 2008. ja 2010. aasta lennundusteabe kogumiku puhul soodustati teatud lennuettevõtjaid võrreldes teiste sarnases faktilises ja õiguslikus olukorras olnud lennuettevõtjatega, raamistik, milles kohaldati vaid Timişoara rahvusvahelises lennujaamas kehtinud korda.

(290) Lennujaamatasude ning allahindluste ja hinnavähendite süsteemi kohaldati kõikide vastavalt 2007., 2008. või 2010. aasta lennundusteabe kogumikus kirjeldatud tingimustele vastavate lennuettevõtjate suhtes, kes kasutasid või võisid kasutada Timişoara rahvusvahelist lennujaama.

(291) Peale selle analüüsis komisjon, kas 2007., 2008. või 2010. aasta lennundusteabe kogumikus ette nähtud allahindlused olid valikulised, soodustades teatavaid Timişoara rahvusvahelist lennujaama kasutavaid lennuettevõtjaid teiste sama lennujaama kasutavate lennuettevõtjate kahjuks.

([63]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus (suurkoda), 21. detsember 2016, komisjon *vs.* Hansestadt Lübeck (edaspidi „Lübecki kohtuotsus“), C-524/14 P, ECLI:EU:C:2016:971, punktid 40–67.

([64]) Lübecki kohtuotsuse punkt 58.

([65]) Lübecki kohtuotsuse punktid 40– 67 ja seal viidatud kohtupraktika.

([66]) Samas.

([67]) Samas; kohtuotsus, 15. november 2011, komisjon ja Hispaania *vs.* Gibraltari valitsus ja Ühendkuningriik, C-106/09 P ja C-107/09 P, ECLI:EU:C:2011:732, punkt 87 ja seal viidatud kohtupraktika.

([68]) Lübecki kohtuotsuse punkt 61.

(292) Kohaldatavad allahindlused olid liugskaalal, väikseim neist moodustas 250–500 maandumise puhul aastas 10 % (st ligikaudu 5 maandumist nädalas). Komisjon märgib, et hinnataval ajavahemikul tegutses Timişoara rahvusvahelises lennujaamas lisaks Wizz Airile ka mitu teist lennuettevõtjat, kelle lennukipargis olid asjakohase suurusega ja/või piisava sagedusega lende tegevad õhusõidukid ning kes seetõttu said või oleksid võinud saada kasu asjaomastest allahindlustest.

(293) Sellest järeldub, et lennujaamatasude süsteemi ja allahindlusi kohaldati mittediskrimineerival viisil.

(294) Seetõttu ei olnud 2007., 2008. ja 2010. aasta lennundusteabe kogumikus sätestatud baasmäär, allahindlused ja hinnavähendid valikulised.

(295) Komisjon märgib, et see järeldus kehtib ainult nende tasude, allahindluste ja hinnavähendite kohta, mis tulenevad otseselt 2007., 2008. ja 2010. aasta lennundusteabe kogumikust. See ei kehti ühegi tasu, allahindluse ega hinnavähendi kohta, mida kohaldatakse lennuettevõtjaga sõlmitud individuaalse lepingu alusel, kui selliseid on.

8.1.3.3. Järeldus valikulisuse kohta

(296) Eelnevast järeldub, et 2. meede ei vasta ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 sätestatud valikulisuse tingimusele.

(297) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tingimused on kumulatiivsed. Kui mõni neist ei ole hinnatava meetme puhul täidetud, ei kujuta meede endast riigiabi.

(298) Seepärast teeb komisjon järelduse, et 2. meede ei kujutanud endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, kuna meede ei olnud valikuline.

(299) Komisjon märgib, et menetluse algatamise otsuses tõstatati probleem, et lennundusteabe kogumikud võivad olla siseturuga kokkusobimatud eri liiki reisijate võimaliku diskrimineeriva kohtlemise tõttu. Seda põhimõtet kohaldatakse meetmete suhtes, mis kujutavad endast riigiabi, ja see välistab nende kokkusobivaks pidamise riigiabi eeskirjade alusel ([69]). Kuna käesoleval juhul leiti, et lennundusteabe kogumikud ei kujuta endast riigiabi, ei ole menetluse algatamise otsuses tõstatatud lahutamatu seose elementi vaja täiendavalt analüüsida.

## 9. 3. MEETME (2008. AASTA LEPINGUD WIZZ AIRIGA) HINDAMINE

### 9.1. Abi olemasolu

(300) Põhjendustes 171 ja 172 esitatud ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 põhimõtted on kohaldatavad ka selleks, et hinnata 3. meedet, mis käsitleb 2008. aasta lepinguid lennujaama käitaja ja Wizz Airi vahel.

9.1.1. *Majandustegevus ja ettevõtja mõiste*

(301) Wizz Air on lennuettevõtja. Ettevõtja osutab reisijatele regulaarlennuteenuseid ja tegeleb majandustegevusega. Seepärast on tegemist ettevõtjaga ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

9.1.2. *Riigi vahendid ja riigiga seostatavus*

9.1.2.1. Põhimõtted

(302) Põhjendustes 271–275 selgitatud põhimõtted on kohaldatavad ka selle meetme suhtes.

9.1.2.2. Kohaldamine käesoleval juhul

(303) Riigi vahendite puhul kehtib põhjenduses 276 öeldu.

([69]) Kohtuotsus, 15. juuni 1993, Matra *vs.* komisjon, C-225/91, ECLI:EU:C:1993:239.

(304) 1998. aasta põhikirja kehtivuse ajal allkirjastatud 2008. aasta lepingute riigiga seostatavuse küsimuses kohaldatakse *mutatis mutandis* arutluskäiku, mis on esitatud põhjendustes 277–279 seoses 2007., 2008. ja 2010. aasta lennundusteabe kogumikuga.

(305) Nende kaalutluste valguses leiab komisjon, et 2008. aasta lepingute sõlmimine Wizz Airi ja lennujaama käitaja vahel on seostatav riigiga.

9.1.3. *Valikulisus*

9.1.3.1. Põhimõtted

(306) Põhjenduses 199 selgitatud põhimõtted on kohaldatavad ka selle meetme suhtes.

9.1.3.2. Kohaldamine käesoleval juhul

(307) Käesoleval juhul sõlmiti 2008. aasta lepingud ühe ettevõtjaga – üksnes Wizz Airiga. Seega oli 3. meede valikuline ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

9.1.4. *Majanduslik eelis*

9.1.4.1. Põhimõtted

(308) Põhjendustes 202–206 esitatud põhimõtteid, mis käsitlevad majanduslikku eelist ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, kohaldatakse lennujaamade ja lennuettevõtjate vaheliste lepingute suhtes. Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamist selliste lepingute suhtes on selgitatud põhjalikumalt 2014. aasta lennundussuunistes ([70]).

(309) Seoses konkreetse lennujaama ja lennuettevõtjate olukorraga hindab komisjon, kas riigi vahendite kättesaadavus lennujaamale annab seda lennujaama kasutavatele lennuettevõtjatele eelise. Sellise abi andmise lennujaama kasutavale lennuettevõtjale saab põhimõtteliselt välistada, kui lennujaama ja lennuettevõtja vahelise suhte puhul on täidetud turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteerium.

(310) 2014. aasta lennundussuuniste kohaselt saab turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte alusel välistada, et lennujaama kasutavale lennuettevõtjale on antud abi, kui

(1) lennujaamateenuste eest küsitav hind vastab turuhinnale või

(2) eelanalüüsi ehk täpsemalt nendel andmetel põhineva analüüsi tulemusena, mis olid kättesaadavad kõnealuste meetmete kohta otsuse tegemise ajal, saab näidata, et tänu lennujaama ja lennuettevõtja vahelisele lepingule suureneb eeldatavasti lennujaama kasum.

(311) Mis puudutab põhjenduses 310 kirjeldatud esimest lähenemisviisi (st lennujaamateenuste eest küsitava hinna võrdlemine turuhinnaga), siis 2014. aasta lennundussuuniste kohaselt nõuab kriteeriumide väljaselgitamine esmalt, et on võimalik välja valida piisav arv tavapärastel turutingimustel võrreldavaid teenuseid pakkuvaid võrreldavaid lennujaamu. Selle kohta märgib komisjon, et praegu saab enamik liidu lennujaamu investeerimis- ja tegevuskulude katmiseks riigilt vahendeid. Riigiasutused on riigi omandis olevaid lennujaamu tavapäraselt pidanud kohalikku arengut toetavaks taristuks, mitte turureeglite kohaselt tegutsevateks ettevõtjateks. Kõnealuste lennujaamade hindu ei ole seega tavaliselt kujundatud mitte turukaalutluste ega usaldusväärsete eelnevate kasumlikkuse väljavaadete alusel, vaid võttes peamiselt arvesse sotsiaalseid või piirkondlikke kaalutlusi. Isegi kui mõned lennujaamad on eraomandis või kui neid hallatakse sotsiaalsete või piirkondlike kaalutlusteta, võivad selliste lennujaamade hindu tugevalt mõjutada enamjaolt riigi vahenditest rahastatavate lennujaamade kehtestatavad hinnad, kuna neid hindu võtavad lennuettevõtjad arvesse läbirääkimistel eraomandis olevate või erasektori käitatavate lennujaamadega. Komisjon väljendab 2014. aasta lennundussuunistes kahtlust, kas sellistel tingimustel on praegu võimalik välja selgitada asjakohaseid kriteeriume lennujaamade osutatud teenuste tegeliku turuhinna väljaselgitamiseks ([71]).

([70]) 2014. aasta lennundussuuniste punkt 53.
([71]) 2014. aasta lennundussuuniste punkt 59.

(312) Komisjon on igal juhul seisukohal, et kriteeriumide väljaselgitamiseks tuleks võrrelda lennujaamatasusid, millest on maha arvatud kõik lennuettevõtjale võimaldatud soodustused (nt turundustoetus, allahindlused ja muud stimuleerivad maksed), piisavas arvus sobivates võrdluslennujaamades, mille käitajad tegutsevad turumajanduse tingimustes. Eelkõige tuleks kasutada järgmisi näitajaid: lennuliikluse maht; liikluse iseloom (äri-, puhkuse- või sihtkohareisid); kaubalendude suhteline osatähtsus ning lennujaama lennundusega mitteseotud tegevuse eest saadud tulu suhteline tähtsus; osutatavate lennujaamateenuste liik ja tase; lennujaama lähedus suurlinnale; lennujaama teeninduspiirkonna elanike arv; ümbritseva piirkonna jõukus (SKP elaniku kohta); erinevad geograafilised piirkonnad, kust saaks reisijaid ligi meelitada.

(313) Eelneva põhjal peab komisjon lennujaamade ja lennuettevõtjate vahel sõlmitud lepingute hindamisel kõige sobivamaks kriteeriumiks kasumlikkuse suurenemise eelanalüüsi.

(314) Peale selle leiab komisjon, et lennuettevõtjate ja lennujaama vahel sõlmitud lepingud võib lugeda turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumiga kooskõlas olevaks, kui need suurendavad eelanalüüsi seisukohast lennujaama kasumlikkust, vähemalt pikaajalises perspektiivis ([72]). Lennujaam peaks lepingu sõlmides tõendama, et suudab selle kehtivuse ajal katta kõik lennuettevõtjaga sõlmitud lepingust (nt eraldiseisvast lepingust või üldisest lennujaamatasude kavast) tulenevad kulud mõistliku kasumimarginaaliga usaldusväärse keskpika ajavahemiku prognoosi alusel ([73]).

(315) Sel puhul on komisjon seisukohal, et hindade diferentseerimine on tavapärane äritava, kuni see on kooskõlas kõigi muude asjaomaste konkurentsialaste ja valdkondlike õigusaktidega. Selline hindade diferentseerimise poliitika peaks aga olema turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmiseks äriliselt õigustatud ([74]).

9.1.4.2. 2008. aasta lepingute ühine hindamine

(316) Komisjon leiab, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamiseks tuleb 2008. aasta lepinguid hinnata koos ühe meetmena. Seda tuleks teha mitmel põhjusel.

(317) Esiteks sõlmisid need lepingud samad pooled.

(318) Teiseks on 25. juuni 2008. aasta vastastikuse mõistmise memorandumis kirjeldatud lennujaama käitaja osutatavate teenuste ja Wizz Airi osutatavate turundusteenuste ulatust. Vastastikuse mõistmise memorandumis on ette nähtud sama turundustasu arvutamise valem ja sama saadav summa iga lahkuva reisija kohta nagu 30. juuli 2008. aasta turunduslepingus. Seega on vastastikuse mõistmise memorandum ja turundusleping sisu poolest omavahel tihedalt ja otseselt seotud. Vastastikuse mõistmise memorandumis on sätestatud ka lennujaama käitaja ja Wizz Airi vahelise koostöö üldpõhimõtted, mis sõnastati hiljem üksikasjalikumalt turunduslepingus, käitamislepingus ja maapealse teeninduse lepingus. Samuti on turunduslepingu preambulis viidatud otseselt vastastikuse mõistmise memorandumile (põhjendus 55). Vastastikuse mõistmise memorandum asendati lõpuks turunduslepingu, käitamislepingu ja maapealse teeninduse lepinguga.

(319) Kolmandaks allkirjastati käitamisleping ja maapealse teeninduse leping samal päeval (1. augustil 2008) samaks ajavahemikuks (11. detsember 2008 kuni 10. detsember 2009) automaatse pikendamisega veel 12 kuuks igal lepingu jõustumise aastapäeval ning ilma võimaluseta leping enne turunduslepingu kolmandat aastapäeva lõpetada. Turundusleping jõustus samuti samal päeval, st 11. detsembril 2008 (põhjendus 54).

([72]) 2014. aasta lennundussuuniste punkt 66.
([73]) 2014. aasta lennundussuuniste punkt 63.
([74]) 2014. aasta lennundussuuniste punkt 62.

(320) Neljandaks olid 2008. aasta lepingud omavahel seotud. Turundusleping sisaldas mitut viidet käitamislepingule ja maapealse teeninduse lepingule. Selles oli sätestatud, et i) pooled võivad turunduslepingu viivitamata lõpetada, kui käitamisleping lõppeb ja seda ei pikendata, või kui käitamisleping lõpetatakse; ii) pooled võivad käitamislepingu ja maapealse teeninduse lepingu ilma mingit kahju kandmata viivitamata lõpetada, kui turundusleping lõppeb või lõpetatakse; iii) käitamislepingu või maapealse teeninduse lepinguga reguleeritud tasude suurendamise korral tuleb turundustasu muuta võrdselt lennujaamatasude muutmisega (põhjendus 59).

(321) Eespool esitatud väidete põhjal leiab komisjon, et vastastikuse mõistmise memorandum, turundusleping, käitamisleping ja maapealse teeninduse leping ei ole eraldatavad. Seetõttu leiab komisjon, et 2008. aasta lepinguid tuleb analüüsida koos, et teha kindlaks, kas selline tehing kujutab endast riigiabi.

9.1.4.3. Põhimõtete kohaldamine käesoleval juhul

(322) Et selgitada käesoleval juhul välja, kas 2008. aasta lepingutega anti Wizz Airile eelis, mida ta ei oleks tavapärastel turutingimustel saanud, peab komisjon uurima, kas tavapärastel turumajanduse tingimustel tegutsev ja pikemaajalise kasumlikkuse väljavaadetest lähtuv ([75]) lennujaam oleks sarnastel asjaoludel sõlminud lennuettevõtjaga sama või sarnase lepingu. Komisjonil tuleb arvesse võtta aega, mil tehti otsus sõlmida 2008. aasta lepingud lennujaama käitaja ja Wizz Airi vahel, ning tugineda oma hinnangus teabele ja eeldustele, mis olid lennujaama käitaja käsutuses sel ajal.

(323) Seoses turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte järgimise analüüsiga väitis Wizz Air, et käesoleval juhul tuleks kohaldada võrdlust turuhinnaga, st põhjenduse 310 punktis 1 selgitatud esimest lähenemisviisi, seda lisaks põhjenduse 310 punktis 2 esitatud teisele lähenemisviisile (kasumlikkuse analüüs).

(324) Wizz Air esitas Oxera koostatud 27. oktoobri 2011. aasta aruande, mis sisaldab turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõtte järgimise majanduslikku hinnangut, kus tasusid, mida Wizz Air maksis Timişoara rahvusvahelises lennujaamas, on võrreldud tasudega, mida Wizz Air maksis kolmes Ühendkuningriigi lennujaamas (Liverpooli, Prestwicki ja Doncasteri lennujaam), mida Oxera pidas võrreldavateks lennujaamadeks. Uuringus esitatud analüüs põhineb lennujaama käitaja ja Wizz Airi esitatud andmetel. Oxera uuringu kohaselt käituvad need lennujaamad tulenevalt oma omandi- ja rahastamisstruktuurist tõenäoliselt n-ö erainvestori lennujaamadena. Uuringus on võrreldud ka Timişoara rahvusvahelise lennujaama ja kolme võrreldava lennujaama üldisi omadusi (nt kodulinna elanike arv, kaugus kodulinnast, 150 km raadiuses asuva suurima linna elanike arv, lähim suur lennujaam), sissetuleku suurust (mõõdetuna SKPna elaniku kohta) ja keskmist nädalapalka, liikluse mahuga seotud suundumusi, asjaomaste lennujaamade tulusid ja rahastamise seisu (st kas neid rahastati riiklikest vahenditest või mitte). Aruandes on arvutatud tasud, mida Wizz Air maksis Timişoara rahvusvahelises lennujaamas, võrrelduna kolmes Ühendkuningriigi lennujaamas makstuga (analüüsis on arvesse võetud nelja lennujaama erinevaid tasusid, millest on maha arvatud Wizz Airile antud toetused). Kõik tasud, mida Wizz Air maksis Timişoara rahvusvahelises lennujaamas ja võrdluslennujaamades, on esitatud analüüsis eurodes teenindatud lennuki kohta ja eurodes reisija kohta. Selle põhjal leitakse, et nende tasude üldine tase, mida Wizz Air maksis Timişoara rahvusvahelises lennujaamas ajavahemikul 2008–2011, oli nii teenindatud lennuki kui ka reisija kohta arvutatuna keskmiselt kõrgem kui lennuettevõtja poolt võrdluslennujaamades makstud tasude võrreldav keskmine tase. Oxera aruande kohaselt osutavad madalamad hinnad, mida Wizz Air maksis võrdluslennujaamades, sellele, et erainvestor oleks tõenäoliselt sõlminud lepingu lennujaama käitaja ja Wizz Airi vahel kokku lepitud tingimustel.

(325) Seoses Wizz Airi esitatud Oxera aruandega, milles Timişoara rahvusvahelist lennujaama on võrreldud Ühendkuningriigi lennujaamadega, tuletab komisjon meelde, et võrdlemine ei ole asjakohane meetod turuhindade väljaselgitamiseks, kui turukaalutlusi arvesse võttes ei ole kindlaks määratud võrdlemisel kohaldatavaid kriteeriume või kui riigi sekkumine moonutab märkimisväärselt olemasolevaid protsesse. Põhjendustes 311 ja 312 selgitatud põhjustel tundub, et lennundussektoris esineb selliseid moonutusi.

([75]) ALFA Romeo kohtuotsuse punkt 23; kohtuotsus, 12. detsember 2000, Alitalia *vs.* komisjon, T-296/97, ECLI:EU:T:2000:289, punkt 84.

(326) Lisaks leiab komisjon, et 2014. aasta lennundussuuniste punktis 55 sätestatud kriteerium, mille kohaselt peab olema piisav arv tavapärastel turutingimustel võrreldavaid teenuseid pakkuvaid võrdluslennujaamu, ei ole täidetud. Võttes arvesse, et Euroopas on sadu lennujaamu, ([76]) ei saa kolme lennujaama pidada piisavaks arvuks lennujaamadeks, mis võimaldaks selgitada välja asjakohased kriteeriumid asjakohaste turuhindade jaoks. Peale selle kuuluvad kolmest võrdluslennujaamast kaks (Liverpool ja Doncaster) samale kontsernile – Peel Airports Groupile. See vähendab veelgi võrdluslennujaamade arvu ja mitmekesisust, mis on vajalik usaldusväärse võrdlusaluse saamiseks.

(327) Lisaks asuvad kõik kolm võrdluslennujaama Ühendkuningriigis ja kaks neist (Liverpool ja Doncaster) paiknevad sama suurlinna, Manchesteri lähedal. Peale selle ei ole Oxera aruandes selgitatud, kas kolm võrdluslennujaama ja Timişoara rahvusvaheline lennujaam osutavad võrreldavaid teenuseid. Uuringus on esitatud teavet ainult selle kohta, millal Wizz Air alustas igast lennujaamast lendamist ja millistesse sihtkohtadesse, ning analüüsitud neis lennujaamades Wizz Airi makstud tasude kogusummat (millest on maha arvatud turundusteenuste eest tasutud summad). Paraku ei võimalda see hinnata, kas lennujaamad osutasid võrreldavaid teenuseid.

(328) Peale selle, nagu on märgitud ka Oxera aruandes, on Timişoara rahvusvahelise lennujaama ja kahe Ühendkuningriigi lennujaama (Liverpooli lennujaam ja Prestwicki lennujaam) vahel mitmeid erinevusi. Eelkõige on Liverpooli lennujaam oluliselt suurem kui Timişoara rahvusvaheline lennujaam (2007. aastal ligikaudu 5,5 miljonit reisijat) ning Prestwicki lennujaam teenindas rohkem kui 2 miljonit reisijat. Seega oli liikluse mahu poolest võrreldav vaid Doncasteri lennujaam (kuni 1 miljon reisijat). Erinev oli ka nende reisijate arv, keda Wizz Air neist lennujaamadest vedas.

(329) Seoses ümbritseva piirkonna jõukusega (SKP elaniku kohta) tuleb nimetada tohutut erinevust Timişoara (SKP indeks ([77]) elaniku kohta jäi 2007. aastal alla 50) ja kolme võrdluslennujaama asukohaks oleva Ühendkuningriigi (SKP indeks oli 2007. aastal ligikaudu 120) vahel. Peale selle sisaldab Oxera aruande võrdlev osa teavet keskmise nädalapalga kohta piirkondlikel tööturgudel – Timişoaras ja kolmes Ühendkuningriigi linnas, kus asuvad võrdluslennujaamad (Liverpool, Prestwick ja Doncaster) – ning ka see on väga erinev (Timişoaras alla 50, ülejäänud kolmes linnas üle 500).

(330) Lisaks ei ole aruandes arvesse võetud teatavaid näitajaid, mis on kindlaks määratud 2014. aasta lennundussuuniste punktis 60 (nt liikluse iseloom või osutatavate lennujaamateenuste liik ja tase).

(331) Lõpuks, isegi kui eeldada kehtiva võrdlusanalüüsi põhjal, et hind, mida kohaldati käesoleva hindamisega hõlmatud eri tehingute puhul, oli võrdne n-ö turuhindadega või neist kõrgem, ei saanud komisjon järeldada, et need tehingud vastasid tingimata turuhinnale. Tegemist ei ole turuhinnaga, kui käitaja võis lepingute sõlmimise ajal oodata, et lepingutest tulenevad lisakulud ületavad lisatulusid. Turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja ei oleks huvitatud kaupade või teenuste pakkumisest turuhinnaga, kui selle tulemuseks on kahjumi suurenemine.

(332) Komisjon peab seoses selle analüüsiga asjakohaseks korrata, et pärast 2014. aasta lennundussuuniste vastuvõtmist paluti nii Rumeenial kui ka huvitatud isikutel esitada oma märkused nende suuniste kohaldamise kohta käesoleva juhtumi suhtes. Ei Rumeenia ega ükski teine huvitatud isik peale Wizz Airi ei vaidlustanud komisjoni lähenemisviisi, mille kohaselt on juhul, kui lennujaamade poolt lennuettevõtjatele osutatavate teenuste tegeliku turuhinna kindlaksmääramiseks ei ole võimalik välja selgitada asjakohaseid kriteeriume, nende kahe poole vahel sõlmitud lepingute hindamisel kõige asjakohasem kasumlikkuse suurenemise eelanalüüs.

([76]) 2014. aasta lennundussuuniste punktis 1 on öeldud, et Euroopa Liidu lennutranspordisüsteem koosneb rohkem kui 460 lennujaama hõlmavast võrgustikust.

([77]) Nagu on selgitatud Oxera aruandes, väljendatakse Rumeenia ja Ühendkuningriigi SKP indeksit elaniku kohta ostujõu standardina, võrrelduna Euroopa Liidu (EL 27) keskmisega. Euroopa Liidu (EL 27) keskmine võrdsustati 100ga.

(333) Eelneva põhjal leiab komisjon, et käesoleval juhul tuleb rakendada lähenemisviisi, mida üldiselt soovitatakse 2014. aasta lennundussuunistes turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamisel lennujaamade ja lennuettevõtjate vahelistele suhetele, st kasumlikkuse suurenemise eelanalüüsi ([78]).

9.1.4.4. 2008. aasta lepingute kasumlikkuse hindamisel vaadeldav ajavahemik

(334) Otsustades selle üle, kas sõlmida või mitte sõlmida lennuettevõtjaga lepingud, lähtub turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja hinnatava ajavahemiku valimisel asjaomaste lepingute või iga üksiku lepingu tähtajast. Teisisõnu hindab ta lepingute kohaldamise kestel lisanduvaid kulusid ja tulusid. Lepingute allkirjastamise kuupäeval ei arvesta turumajanduse tingimustes tegutsev arukas ettevõtja lepingute pikendamisega pärast nende lõppemist ei samadel ega uutel tingimustel.

(335) Tuginedes põhjenduses 334 kirjeldatud lähenemisviisile, hindab komisjon 2008. aasta lepingutest tulenevaid lisakulusid ja -tulusid ajavahemikul 11. detsembrist 2008 kuni 10. detsembrini 2011, mis on turunduslepingu algne kohaldamisperiood. Turunduslepingu võimalikku pikendamist veel 12 kuuks pärast esimese kolme aasta möödumist arvesse ei võeta. Tegemist oli üksnes pikendamise võimalusega ja seetõttu ei oleks ettevõtja saanud arvestada sellise võimaluse realiseerumisega.

(336) Nii käitamisleping kui ka maapealse teeninduse leping kehtisid algselt ühe aasta, st 11. detsembrist 2008 kuni 10. detsembrini 2009. Neis mõlemas oli ette nähtud automaatne pikendamine veel 12 kuuks igal lepingu jõustumise aastapäeval. Lennujaama käitajal ei olnud õigust neid kahte lepingut enne kolmandat pikendamist ühepoolselt lõpetada ([79]). Komisjon leiab, et kuna käitamislepingu ja maapealse teeninduse lepingu pikendamine oli lennujaama käitaja vaatenurgast automaatne, oleks turumajanduse tingimustes tegutsev arukas ettevõtja eeldanud, et käitamisleping ja maapealse teeninduse leping jäävad kehtima vähemalt turunduslepingu kehtivuse ajaks, kui mitte kauemaks.

(337) Ei oleks olnud loogiline eeldada, et turundusleping kestab kolm aastat ja käitamisleping ühe aasta, kuna ilma lennuettevõtja tegevuseta lennujaamas oleks turundusleping jäänud esemeta. Samamoodi pidi maapealse teeninduse lepingu kohaldamise kestus olema kooskõlas käitamislepingu kestusega, kuna maapealne teenindamine on võimalik vaid siis, kui lennuettevõtja lennujaamas tegutseb. Peale selle, nagu on selgitatud põhjenduses 319, on ühelt poolt turunduslepingu kestus ning teiselt poolt käitamislepingu ja maapealse teeninduse lepingu kestus omavahel seotud.

(338) Komisjon märgib, et 25. juunil 2008 allkirjastatud vastastikuse mõistmise memorandum oli raamistik, milles olid sätestatud lennujaama käitaja ja Wizz Airi koostöö üldpõhimõtted. Hiljem sõnastati need üksikasjalikumalt turunduslepingus, käitamislepingus ja maapealse teeninduse lepingus. Seetõttu leiab komisjon, et kasumlikkuse analüüsimisel tuleks käsitada eelneva võrdlusalusena ajavahemikku enne vastastikuse mõistmise memorandumi allkirjastamist, st enne 25. juunit 2008.

(339) Nii käitamislepingut kui ka maapealse teeninduse lepingut muudeti 25. juunil 2010 Wizz Airi ja lennujaama käitaja vahel kokku lepitud uue sooduskavaga, mis hõlmas ajavahemikku kuni 6. veebruarini 2011 (edaspidi „2010. aasta muutmislepingud“). See uus kava oli kooskõlas 2010. aasta lennundusteabe kogumikuga. Kuna muudatused tõid kaasa kahe kõnealuse lepingu tingimuste muutmise, kohaldab komisjon turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtet 2010. aasta muutmislepingute suhtes eraldi, et hinnata, kas turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks need muutmislepingud sõlminud. Seepärast tehakse allpool hindamisel vahet algsete 2008. aasta lepingute kasumlikkuse analüüsil ja 2010. aasta muutmislepingute kasumlikkuse analüüsil.

([78]) 2014. aasta lennundussuuniste punktid 59 ja 61.

([79]) Välja arvatud tavapärase lepingutingimuste rikkumise korral.

9.1.4.5. 2008. aasta lepingute kasumlikkuse analüüs

2008. aasta lepingutest tulenevate lisakulude ja -tulude hindamine

(340) 2008. aasta lepingud olid eraldi läbi räägitud kokkulepped, mida kohaldati üksnes kahe lepinguosalise suhtes. Tegemist ei olnud kõikide lennujaama kasutavate lennuettevõtjate suhtes kohaldatava üldise lennujaamatasude kavaga ([80]). 2008. aasta lepingutest tulenevad asjaomased lisakulud ja -tulud on need kulud ja tulud, mille tekkimist lennujaama käitaja eeldas seoses Wizz Airi tegevusega Timişoara rahvusvahelises lennujaamas.

(341) Oluline küsimus on see, kas lennuettevõtja tegevusest tulenevad lisatulud ületavad lisakulusid. Seetõttu ei puutu lennujaamas enne lepingute sõlmimist tehtud investeeringud ja käitamise püsikulud asjasse.

(342) Lisatulud, mida erainvestor oleks 2008. aasta lepingute alusel mõistlikult eeldanud, on täiendavad lennundusega seotud tulud, mis tulenevad Wizz Airi makstavatest lennujaamatasudest, ning täiendavad lennundusega mitteseotud tulud, mis on pärit näiteks parklatest, frantsiisikauplustest või otse käitatavatest kauplustest.

(343) Lisakulud on käesoleval juhul tegevuskulud, turunduskulud ja mis tahes investeerimiskulud, mida on võimalik seostada Wizz Airi kohalolekuga Timişoara rahvusvahelises lennujaamas.

Rumeenia esitatud 2008. aasta lepingute kasumlikkuse eelanalüüs

(344) Komisjoni taotlusel esitas Rumeenia 9. detsembril 2014 kasumlikkuse eelanalüüsi, mis oli rekonstrueeritud tagantjärele andmete põhjal, mis olid kättesaadavad enne 2008. aasta lepingute sõlmimist Wizz Airiga. Analüüsis on antud ülevaade lisatuludest, mida oleks võinud oodata lepingute sõlmimise ajal.

(345) 2008. aasta lepingutega kaasnev tulu oli hinnanguliselt järgmine.

**Tabel 12. 2008. aasta lepingutest (v.a turundusleping) tuleneva tulu eelhinnang**

| **Aasta**<br><br>**(1)** | **Reisijate arv (hinnanguline)**<br><br>**(2)** | **Lennundusega seotud tulu Wizz Airi reisija kohta (eurodes)**<br><br>**(3)** | **Lennundusega mitteseotud tulu reisija kohta (eurodes)**<br><br>**(4)** | **Lennundusega seotud tulu (eurodes)**<br><br>**(5) = (2) x (3)** | **Lennundusega mitteseotud tulu (eurodes)**<br><br>**(6) = (2) x (4)** | **Kogutulu (hinnanguline) (eurodes)**<br><br>**(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) Analüüsis on kasutatud Wizz Airi prognoose 2009., 2010. ja 2011. aastal veetavate reisijate arvu kohta.

(347) Lennundusega seotud tulu lahkuva reisija kohta on arvutatud nii, nagu on näidatud tabelis 13. Lennundusega seotud tulu Wizz Airi reisija kohta on arvutatud kui lennundusega seotud tulu lahkuva Wizz Airi reisija kohta (ligikaudu 24 eurot jagatuna kahega, kuna vaid pooled Wizz Airi reisijatest on lahkuvad reisijad). Ühikukulud kajastavad käitamislepingus ja maapealse teeninduse lepingus sätestatud tasusid tervikuna (st ilma allahindlusteta).

([80]) 2014. aasta lennundussuuniste punkt 63.

**Tabel 13. Lennundusega seotud tulu lennu ja lahkuva Wizz Airi reisija kohta**

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | **Suurim stardimass** | **72** |
| | | **Mahutavus** | **180** |
| | | **Täituvustegur** | **82 %** |
| | Mõõtühik | Tasu ühiku kohta (eurodes) | Tasu lennu kohta (eurodes) |
| Maandumistasu | Suurim stardimass | 7 | 504 |
| Parkimistasu | Suurim stardimass | 0,15 | 10,80 |
| Valgustustasu | Suurim stardimass | 2,10 | 151,20 |
| Perroonikäitlustasu | Lend | 150 | 150 |
| Pardale võetud reisija tasu | Lahkuv reisija | 8 | 1 180,80 |
| Julgestustasu | Lahkuv reisija | 10 | 1 476 |
| Piiratud liikumisvõimega reisija tasu | Lahkuv reisija | 0,20 | 29,52 |
| **Kokku lennu kohta** | **Lend** | | **3 502,32** |
| **Kokku lahkuva reisija kohta** | **Lahkuv reisija** | | **23,73** |

348) Rumeenia sõnul moodustas lennundusega mitteseotud tulu lennujaama varasemate aastate kogemuse põhjal vaid 15–20 % lennujaama käitaja kogutulust, ulatudes 2,5 euroni reisija kohta. Seda summat eeldati ka Wizz Airi reisijate puhul (nagu on näidatud tabeli 12 veerus 4).

(349) Lisades prognoosidesse turunduslepingus sätestatud turundusmaksed, oodati allpool nimetatud tulu. Rumeenia on märkinud turundusmaksed tabelisse lennujaama turundusinvesteeringuna.

**Tabel 14. 2008. aasta lepingutest (sh turundusleping) tuleneva puhastulu eelhinnang**

| Aasta | **Reisijate arv aastas** | **Pardale võetud reisijate arv aastas (2)/2** | **Lennundusega seotud tulu pardale võetud reisija kohta (eurodes)** | **Lennundusega mitteseotud tulu reisija kohta (eurodes)** | **Lennujaama käitaja tariif pardale võetud reisija kohta (eurodes)** | **Lennujaama käitaja saadav summa (3) x (7) (eurodes)** | **Lennundusega seotud tulu(2) x (4) (eurodes)** | **Lennujaama turundustasu (8) – (7) (eurodes)** | **Lennundusega mitteseotud tulu (2) x (5) (eurodes)** | **Lennujaama lõpptulu (7) + (10) (eurodes)** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **(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) Et arvutada summat, mille lennujaama käitaja saab pardale võetud reisija kohta (tabel 14 veerg 6), tugineti turunduslepingule. Turunduslepingus olid ette nähtud järgmised lennujaama käitaja saadavad summad, ([81]) mis sõltusid lennujaama saabuvate/lennujaamast lahkuvate Wizz Airi reisijate arvust kuus.

([81]) Saadava summa arvutamine oli meetod, mida kasutati lennujaamatasudega seotud turundusmaksete arvutamisel.

**Tabel 15. Saadav summa lahkuva reisija kohta**

| Lennujaama saabuvate/lennujaamast lahkuvate Wizz Airi reisijate arv kuus | | | Saadav summa lahkuva reisija kohta eurodes |
|---|---|---|---|
| 0 | – | 5 349 | 8 |
| 5 350 | – | 10 690 | 6 |
| 10 691 | – | 15 999 | 5 |
| 16 000 | – | 31 999 | 4 |
| > 32 000 | | | 3,50 |

(351) Arvestades Wizz Airi reisijate hinnangulist arvu aastas – 2009. aastal 200 000 reisijat, 2010. aastal 300 000 reisijat ja 2011. aastal 350 000 reisijat –, hinnati Wizz Airi reisijate arvuks kuus 16 666 reisijat 2009. aastal, 25 000 reisijat 2010. aastal ja 29 166 reisijat 2011. aastal. Selle põhjal leiti, et lennujaama käitaja saab 2009. aastal 5 eurot ning 2010. ja 2011. aastal 4 eurot iga pardale võetud reisija kohta.

(352) Rumeenia esitatud analüüs ei sisalda lisakulude arvutusi. Rumeenia ametiasutuste sõnul on enamik (ligikaudu 80 %) lennujaamakulusid püsikulud. Lisaks prognoositi, et lennujaama kulud jäävad samaks või muutuvad vaid veidi kütuse- ja energiatarbimise suurenemise ning vahest ka Wizz Airi lennujaamas tegutsemisest tingitud seadmete füüsilise kulumise tõttu. Rumeenia selgitas, et seadmete, materjalide ja taristuga seoses muid lisakulusid ei oodatud, sest Wizz Air oleks kasutanud oma tegevuses olemasolevat vara ja taristut ajavahemikel, mil neid seni ei olnud kasutatud. Timişoara rahvusvahelise lennujaama tegevuse keskmes olid Carpatairi lennud, mis toimusid päeva jooksul vaid teatavatel ajavahemikel. Sarnastel põhjustel ei oodatud täiendavaid personalikulusid. Rumeenia sõnul ei seostunud Wizz Airiga ühtki investeerimiskulu, sest kõik lennujaama investeeringud olid kavandatud enne Wizz Airiga läbirääkimiste alustamist. Seega, võttes arvesse püsikulude suurt osakaalu, oleks analüüsi kohaselt tänu reisijate arvu kasvule suurenenud lennujaama käitaja kasumlikkus isegi vähendatud tariifide kohaldamise korral.

(353) Komisjon peab hinnangulist reisijate arvu mõistlikuks, kuna see on kooskõlas arengukavaga. Arengukavas oli ette nähtud reisijate arvu suurenemine 244 348 võrra aastatel 2008–2009. Võttes arvesse, et Wizz Airi käitamisleping jõustus 11. detsembril 2008, võib üldjoontes öelda, et arengukavas prognoositud 244 348 lisanduvast reisijast 200 000 tõi kohale Wizz Air. Arengukavas prognoositi ka reisijate arvu suurenemist 253 423 reisija võrra aastatel 2009–2010 ja 215 973 reisija võrra aastatel 2010–2011. Seetõttu tundub Rumeenia eelanalüüsis ette nähtud Wizz Airi reisijate arvu kasv 100 000 reisija võrra aastatel 2009–2010 ja 50 000 reisija võrra aastatel 2010–2011 mõistlik.

(354) Komisjon leiab, et lennundusega seotud tulu on üle hinnatud, kuna lennujaamatasude allahindlusi, mis olid ette nähtud käitamislepingus, ei ole arvesse võetud. Samas oleks väiksem lennundusega seotud tulu toonud turundusmakse arvutamise valemi tõttu kaasa täpselt sama summa võrra väiksema turundusmakse ([82]). Seega oleksid tulud ja kulud väiksemad sama summa võrra ega mõjutaks kasumlikkust.

(355) Komisjon leiab siiski, et Rumeenia esitatud tagantjärele rekonstrueeritud eelanalüüsil on mitmeid puudusi:

([82]) Näiteks kui lennundusega seotud tulu lahkuva reisija kohta oleks 24 euro asemel 20 eurot, oleks lennundusega seotud tulu 400 000 eurot väiksem, st ulatuks 2 miljoni euroni. Turundusmakse oleks siis 1 500 000 eurot (2 miljonit eurot lennundusega seotud tulu, millest on lahutatud lennujaama käitaja saadav summa 500 000 eurot). Seega on turundusmakse sellises olukorras 400 000 eurot väiksem kui siis, kui tasu reisija kohta on 24 eurot.

a) julgestustasu ([83]) on käsitletud täielikult lennujaama lennundusega seotud tuluna. See tasu oleks tulnud kas välja jätta, võttes arvesse, et sellega rahastatakse mittemajanduslikku tegevust, ([84]) või see oleks tulnud arvata lennundusega seotud tulu hulka nii, et vastavad julgestuskulud oleksid arvestatud kulude poolel (sel juhul ei oleks julgestustasu ja -kulude kaasamine mõjutanud kasumlikkust); ([85])

b) analüüsis ei ole esitatud lisanduvate tegevuskulude arvutusi, kuigi selles on tunnistatud, et lennujaama käitajal tekivad mõningased täiendavad (ehkki väikesed) tegevuskulud, mis on seotud Wizz Airi kohalolekuga Timişoara rahvusvahelises lennujaamas (põhjendus 352);

c) analüüsis ei ole esitatud nüüdispuhasväärtust ega diskontomäära.

(356) Eelneva põhjal leiab komisjon, et Rumeenia tagantjärele rekonstrueeritud kasumlikkuse eelanalüüs ei tõenda 2008. aasta lepingute vastavust turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttele.

Oxera koostatud 2008. aasta lepingute kasumlikkuse eelanalüüs

(357) Wizz Air esitas Oxera koostatud 10. veebruari 2015. aasta aruande (edaspidi „Oxera aruanne“ (hõlmab aruande hilisemat muutmist)), milles oli hinnatud 2008. aastal Wizz Airiga sõlmitud lepingute eeldatavat kasumlikkust. Hinnang oli rekonstrueeritud tagantjärele andmete põhjal, mis oleksid olnud kättesaadavad lepingute allkirjastamise ajal. Oxera aruanne *Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte järgimise majanduslik hinnang – Timişoara lennujaam. Kasumlikkuse analüüs* põhineb Rumeenia esitatud analüüsi andmetel (põhjendus 344), koos lisaandmetega, mille oli esitanud Oxerale lennujaama käitaja.

(358) 2008. aasta lepingute kohaldamise ajavahemik, mida on arvesse võetud, on kolm aastat, st turunduslepingus algselt ette nähtud tähtaeg ilma selle võimaliku pikendamiseta.

(359) 14. mail 2015 esitas Oxera eeldatava kasumlikkuse arvutused uuesti, et parandada 10. veebruari 2015. aasta aruandes avastatud andmeprobleem. Parandus oli seotud investeerimise kogukulude ülehindamisega, mis tulenes riigi rahastatud investeeringu topeltarvestamisest algses aruandes. See andmeprobleem mõjutas 2008. aasta lepingute eeldatavat kasumlikkust, mida oli algselt alahinnatud.

(360) Lähtudes Oxera muudetud aruandest, on allpool tabelis 16 esitatud kokkuvõte lisakuludest, -tuludest ja -kasumist, mida oleks võinud oodata 2008. aasta lepingute allkirjastamise ajal. Oxera järeldas, et 2008. aasta lepingute eeldatav nüüdispuhasväärtus oli 7,62 miljonit Rumeenia leud.

([83]) 2014. aasta lennundussuuniste punkti 35 kohaselt peetakse sellist tegevust, mis on vajalik tsiviillennunduse kaitsmiseks ebaseadusliku sekkumise eest, ning investeeringuid, mis on seotud sellise tegevuse jaoks vajaliku taristu ja seadmetega, mittemajanduslikuks ning seepärast ei kohaldata selle suhtes riigiabieeskirju.

([84]) Komisjon on aru saanud, et vastavalt transpordiministeeriumi määrusele nr 2190/2005 rahastatakse julgestustasust üksnes otseselt julgeolekuga seotud investeeringuid, hooldustöid ja seadmeid. Kui sellest tasust rahastatakse lisaks taristut või seadmeid, mida kasutatakse ka ärilistel eesmärkidel (ja mis on seega lahutamatult seotud lennujaama äritegevusega), oleks tasu täielik väljaarvamine arvutustest konservatiivne ja sellega alahinnataks tulu. Sellegipoolest tooks see kaasa turundusmaksete suurenemise täpselt sama summa võrra ja seega ei mõjuta see kasumlikkuse arvutamist.

([85]) Lepingu allkirjastamise ajal kehtinud transpordiministeeriumi määrusega nr 2190/2005 lennujaama julgestustasu kasutamise kohta oli ette nähtud, et julgestustasu tuleks kasutada üksnes i) investeeringuteks, kapitali remontimiseks ja hooldustöödeks, mis on otseselt seotud lennujaama tegevuse turvalisusega; ii) lennujaama tegevuse turvalisuse tagamiseks kasutatavate seadmete ostmiseks; iii) lennujaama julgestusega tegelevatele töötajatele eriväljaõppe andmiseks; iv) lennujaama ümbruse turvateenuste ja muude lennujaama julgestusega seotud teenuste rahastamiseks; v) mis tahes intressimäärade, kindlustusmaksete ja tasude maksmiseks, mis on seotud eespool kirjeldatud tegevuse rahastamiseks võetud laenudega.

**Tabel 16. Lisatulud, -kulud ja -kasum, mida võis Oxera hinnangul oodata 2008. aasta lepingute puhul**

| (tuhandetes Rumeenia leudes) | | **2008** | **2009** | **2010** | **2011** |
|---|---|---|---|---|---|
| Lahkuvate Wizz Airi reisijate arv | [A] | 5 587 | 100 000 | 150 000 | 164 932 |
| Lennundusega seotud tulu | [B] | 255 | 4 565 | 6 824 | 7 507 |
| Lennundusega mitteseotud tulu | [C] | 112 | 2 085 | 3 241 | 3 694 |
| *Lisatulud kokku* | *[D] = [B] + [C]* | *367* | *6 649* | *10 066* | *11 201* |
| Tegevuskulud | [E] | 47 | 879 | 1 367 | 1 558 |
| Turunduskulud | [F] | 165 | 2 956 | 4 411 | 4 854 |
| Amortisatsioon | [G] | 9 | 171 | 617 | 688 |
| *Lisakulud kokku* | *[H] = [E] + [F] + [G]* | *222* | *4 006* | *6 394* | *7 099* |
| *Lisakasum* | *[I] = [D] – [H]* | *146* | *2 643* | *3 671* | *4 102* |
| Diskontotegur | | 1,0 | 0,8 | 0,7 | 0,6 |
| **NPV** | | **7,620** | | | |

(361) Tabelis 16 esitatud tulemused põhinevad järgmistel kaalutlustel.

a) Kuna 2008. aasta lepingud ei sisaldanud ühtki liiklusprognoosi, põhinevad prognoosid, mis käsitlevad Wizz Airi lennuliiklust Timișoara rahvusvahelises lennujaamas aastatel 2009, 2010 ja 2011, Wizz Airi prognoosidel, mis on esitatud Rumeenia eelanalüüsis. 2008. aasta liiklusprognoosid on tuletatud 2009. aasta eeldatavast liikluse mahust, millest on maha arvatud Eurocontroli 2008. aastal prognoositud Euroopa lennuliikluse kasv ([86]).

b) Prognoos Wizz Airi teenindatavate lennukite arvu kohta põhineb teabel, mille lennujaama käitaja andis otse Oxerale. Oxera on aru saanud, et lennujaama käitajalt saadud hinnangud põhinesid andmetel, mis olid kättesaadavad enne 2008. aasta lepingute rakendamist. Nende prognooside kohaselt oli täituvustegur ligikaudu 79–80 % (mis on kooskõlas Rumeenia esitatud eelanalüüsis kindlaks määratud täituvusteguriga 82 %).

c) Lennundusega seotud tulu prognoos põhineb tasudel ja allahindlustel lahkuva reisija ja teenindatud lennuki kohta, mille tase on sama kui see, mis oli sätestatud 2008. aasta lepingutes. 2008. aasta lepingutes oli sätestatud 10–70 % suurune allahindlus maandumistasu puhul sõltuvalt maandumiste arvust aastas ning 10–30 % suurune allahindlus reisijatasu puhul sõltuvalt lahkuvate reisijate arvust aastas. Wizz Airiga peetud arutelude tulemusel on Oxera lugenud maandumistasude allahindluse suuruseks 50 %. Reisijatasude puhul on Oxera arvestanud allahindluse suuruseks 10 %. Analüüs ei hõlma julgestustasu, kuna Oxera meelest ei kuulu see turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte järgimise hindamise alla, kuna sellisest tasust rahastatakse tegevust, mille eest vastutab oma avalik-õiguslike volituste tõttu riik. Selle aluseks oli 2014. aasta lennundussuuniste punkt 35.

d) Lennundusega mitteseotud tulu prognoos põhineb Rumeenia eelanalüüsis esitatud hinnangutel, mis käsitlevad lennundusega mitteseotud tulu lahkuva Wizz Airi reisija kohta (2,5 eurot). Need hinnangud on esitatud Rumeenia leudes, neid on suurendatud eeldatava inflatsiooni võrra ning neid on kohaldatud liiklusprognooside suhtes, mida on selgitatud eespool punktides a ja b.

([86]) Eurocontroli 2008. aasta kokkuvõttev aruanne „Challenges of Growth 2008“, lk 14.

e) Seoses täiendavate tegevuskuludega (nt personaliteenused, energia, materjalid) leiab lennujaama käitaja, et täiendavaks, st varieeruvaks vastavalt reisijate arvule, võib pidada umbes 20 % tegevuskuludest. Oxera aruandes on hinnatud täiendavaid tegevuskulusid reisija kohta andmete põhjal, mis kajastavad tegevuskulusid enne iga lepingu sõlmimist, ([87]) eeldades, et 20 % kuludest on täiendavad ja neid on suurendatud eeldatava inflatsiooni võrra. Selliseid täiendavaid tegevuskulusid reisija kohta on kohaldatud Wizz Airi liiklusprognooside suhtes, mida on selgitatud eespool punktides a ja b. Julgestuskulud on välja jäetud.

f) Lennujaama käitaja täiendavate turunduskulude hindamisel on Oxera aruandes tuginetud turunduslepingule ja arvesse on võetud lennundusega seotud tasude hinnangulist summat, mida on selgitatud eespool punktis c.

(362) Täiendavate investeerimiskulude puhul on lähtutud järgmistest eeldustest.

a) Investeeringute prognooside puudumise tõttu on Oxera aruandes võetud iga-aastaste investeerimiskulude hindamisel aluseks aastatel 2007–2011 lennujaamas tehtud investeeringud, mida on rahastatud nii riigi vahenditest kui ka omavahenditest.

b) Riigi vahendid, mille lennujaama käitaja sai terminalihoone ja julgestusseadmete jaoks, on välja jäetud, kuna neid ei peetud seostatavaks Wizz Airi kohalolekuga Timişoara rahvusvahelises lennujaamas. Rumeenia sõnul rahastas riik neid seoses Schengeni alaga ühinemisega ja need ei olnud vajalikud Wizz Airi tegevuse tõttu. Aruandes eeldatakse, et seoses Wizz Airi tegevusega Timişoara rahvusvahelises lennujaamas ei olnud oodata ühtki lisainvesteeringut.

c) Lennujaama käitaja omavahenditest rahastatud muude investeeringute amortisatsioonikulud on seostatud Wizz Airiga sõlmitud lepingutega lähtuvalt Wizz Airi lennuliikluse eeldatavast osakaalust lennujaama läbilaskevõimes.

d) Amortisatsioonikulude arvutamisel on arvesse võetud lineaarset amortisatsiooni, st aastase amortisatsiooni arvutamiseks on jaotatud investeerimiskulud võrdselt kõikidele vara kasutamise aastatele ([88]).

e) Hinnangulise kasumi diskonteerimisel on kasutatud komisjoni viitemääräsid, millele on lisatud 100 baaspunkti suurune marginaal, mis annab diskontomääraks 16,87 %.

(363) Oxera aruande kohaselt osutasid 2008. aasta lepingute kasumlikkuse analüüsi tulemused sellele, et tasud, mida Wizz Air maksis 2008. aasta lepingute alusel Timişoara rahvusvahelises lennujaamas, olid võrreldavad tasudega, mida oleks Wizz Airile sarnastes tingimustes pakkunud lennujaama omav turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja.

(364) Komisjon peab Oxera uuringus esitatud hinnangulist reisijate arvu mõistlikuks. Need liiklusprognoosid tunduvad olevat kooskõlas arengukavas ette nähtud liiklusprognoosiga. Oxera aruandes on prognoositud, et Wizz Airi reisijate arv suureneb 2008.–2009. aastal 188 826 reisija võrra, ([89]) 2009.–2010. aastal 100 000 reisija võrra ([90]) ja 2010.–2011. aastal 29 864 reisija võrra ([91]). Arengukavas prognoositi, et reisijate arv kasvab 2008.–2009. aastal 244 348 võrra, 2009.–2010. aastal 253 423 reisija võrra ja 2010.–2011. aasta 215 973 reisija võrra. Seega, võrreldes arengukavas prognoositud kasvuga, tundub Oxera aruandes eeldatud Wizz Airi reisijate arvu suurenemine mõistlik ja konservatiivne.

([87]) 2008. aasta puhul võeti arvesse kogu aasta andmeid. Sellegipoolest kinnitas Oxera, et kuna 2008. aasta lepingud jõustusid alles 11. detsembril 2008, ei mõjuta see oluliselt analüüsi tulemusi. Oxera kinnitas, et kui 2008. aasta lepingute hindamisel vaadeldud täiendavad tegevuskulud oleksid põhinenud selle asemel vaid 2007. aasta tegevuskuludel, oleksid hinnangulised täiendavad tegevuskulud olnud 2008. aasta lepingute kehtivuse ajal väiksemad (8,0–8,9 Rumeenia leud lahkuva reisija kohta võrreldes 8,5–9,4 Rumeenia leuga lahkuva reisija kohta).

([88]) Komisjon märgib, et selline lineaarne amortisatsioon ei ole kooskõlas nüüdispuhasväärtuse puhul rakendatava tavaga ja seega ei saa seda heaks kiita.

([89]) 5 587 lahkuvalt reisijalt 2008. aastal 100 000 lahkuvale reisijale 2009. aastal, mis on korrutatud kahega, et saada lahkuvate ja saabuvate reisijate koguarv.

([90]) 100 000 lahkuvalt reisijalt 2009. aastal 150 000 lahkuvale reisijale 2010. aastal, mis on korrutatud kahega.

([91]) 150 000 lahkuvalt reisijalt 2010. aastal 164 932 lahkuvale reisijale 2011. aastal, mis on korrutatud kahega.

(365) Komisjon leiab, et eeldatud allahindlused lennundusega seotud tulu arvutamisel on mõistlikud. Käitamisleping võimaldas teha uute lennuettevõtjate ja uute sihtkohtade puhul ning olemasolevate sihtkohtadega seotud lendude sageduse suurendamise korral maandumistasudelt 50 % allahindlust. Kuna Wizz Air alles alustas tegevust Timişoara rahvusvahelises lennujaamas, oli mõistlik eeldada, et lennuettevõtja avab 2008. aasta lepingute kehtivuse ajal uusi lennuliine ja/või suurendab lendude sagedust ning saab seega kasu 50 % allahindlusest.

(366) Oxera aruandes on eeldatud ka 10 % allahindlust reisijatasult kogu 2008. aasta lepingute kehtivusaja jooksul. 2010. ja 2011. aasta puhul oli eeldatud 10 % suurune allahindlus kooskõlas allahindlusega, mis oli ette nähtud käitamislepingus seoses Wizz Airi pardale võetud reisijate hinnangulise arvuga aastas. Ent 2008. ja 2009. aasta puhul ei oleks pidanud allahindlust eeldama, kuna pardale võetud reisijate hinnanguline arv jäi alla 150 000 reisija aastas (ning allahindlust kohaldati vaid selle arvu ületamise korral). Samas vähendab 2008. ja 2009. aasta eeldatud 10 % suurune allahindlus nende aastate tulu ning seetõttu võib lähenemisviisi pidada konservatiivseks ja seega vastuvõetavaks.

(367) Komisjon nõustub ka julgestustasu väljajätmisega. Julgestustasust rahastatakse tegevust, mida peetakse mittemajanduslikuks ja seetõttu riigiabi eeskirjade kohaldamisalasse mittekuuluvaks, mis on üks eespool põhjenduses 354 kirjeldatud võimalustest. Komisjon on aru saanud, et Rumeenia õigusaktide kohaselt rahastatakse julgestustasust üksnes otseselt julgeolekuga seotud investeeringuid, hooldustöid ja seadmeid. Kui sellest tasust rahastatakse lisaks taristut või seadmeid, mida kasutatakse ka ärilistel eesmärkidel (ja mis on seega lahutamatult seotud lennujaama äritegevusega), oleks tasu väljaarvamine tulu arvutusest konservatiivne ja seetõttu alahinnataks sellega tulu.

(368) Komisjon peab lennundusega mitteseotud lisatulu hinnangut vastuvõetavaks. See põhineb lennujaama käitaja eelhinnangul, mis käsitleb lennundusega mitteseotud tulu reisija kohta, ning seda on suurendatud eeldatava inflatsiooni võrra.

(369) Komisjon on nõus ka arvutamisel kasutatud diskontomääraga, kuna see on kooskõlas komisjoni viitemääradega.

(370) Lennujaama käitaja täiendavate turunduskulude hinnangutes on lähtutud turunduslepingust, võttes arvesse lennujaamatasude hinnangulist summat. Seepärast peab komisjon neid vastuvõetavaks.

(371) Täiendavate tegevuskulude osas on Oxera aruandes tuginetud Rumeenia esitatud eeldusele, mille kohaselt 80 % tegevuskuludest on püsikulud ja vaid 20 % varieerub sõltuvalt reisijate arvust. Komisjon peab seda eeldust mõistlikuks ([92]). Oxera aruandes on kasutatud täiendavate tegevuskulude hindamisel 2008. aasta lepingute sõlmimise eelseid andmeid, mis kajastavad tegevuskulusid lahkuva reisija kohta ja mida on kohandatud vastavalt eeldatavale inflatsioonile. Neid tegevuskulusid reisija kohta on kohaldatud Wizz Airi reisijate hinnangulise arvu suhtes. Seetõttu leiab komisjon, et täiendavate tegevuskulude hindamise meetod on usaldusväärne.

(372) Täiendavate investeerimiskulude puhul nõustub komisjon eeldusega, et seoses Wizz Airi tegevusega Timişoara rahvusvahelises lennujaamas ei olnud oodata ühtki lisainvesteeringut. Lennujaama käitaja oli võtnud endale vastastikuse mõistmise memorandumis kohustuse

i) laiendada hiljemalt 1. jaanuariks 2011 reisiterminali, et võimaldada sellel teenindada kuni kolm miljonit reisijat aastas;

ii) muuta lennujaama maandumis- ja stardirada enne 2009. aasta lõppu III kategooria rajaks;

iii) tagada reisijatele vajalik arv parkimiskohti;

iv) teha alates 2009. aasta veebruarist kättesaadavaks üks ja alates 2009. aasta oktoobrist kaks kuni kolm õhusõidukite seisuplatsi.

([92]) 2014. aasta lennundussuunistele lisatud mõjuhinnangu kohaselt on kuni 90 % lennujaamade tegevuskuludest püsikulud, mis sõltuvad väga vähe tegevuse ulatusest, http://ec.europa.eu/smart-regulation/impact/ia_carried_out/docs/ia_2014/swd_2014_0042_en.pdf, lk 26.

(373) Hiljem allkirjastatud käitamislepingus oli sätestatud lennujaama käitaja kohustus viia 2009. aasta lõpuks lõpule lennujaama maandumis- ja stardiraja muutmine vaid II kategooria rajaks.

(374) Seoses kohustusega laiendada reisiterminali (põhjenduse 372 punkt i) märgib komisjon, et terminali laiendamine otsustati kahes etapis ning otsused tehti enne vastastikuse mõistmise memorandumi allkirjastamist. Timişoara rahvusvahelise lennujaama esimene laiendamine oli tingitud vajadusest suurendada terminali läbilaskevõimet, arvestades lennuliikluse eeldatavat kasvu järgnevatel aastatel. See laiendamine nähti ette 2006. aasta märtsis koostatud arengukavas ja kiideti ametlikult heaks valitsuse 4. oktoobri 2007. aasta otsusega nr 1212. Valitsuse otsusega nähti ette terminali laiendamine aastatel 2008–2009. Teine laiendamine oli tingitud vajadusest täita Schengeni julgestusnõudeid. Rumeenia esitatud teabe kohaselt algatati selle laiendamise teostatavusuuring 2008. aasta jaanuaris konsultandiga 2008. aasta märtsis sõlmitud lepingu alusel ja see viidi lõpule 2008. aasta juunis, st enne vastastikuse mõistmise memorandumi allkirjastamist.

(375) Komisjon märgib, et käitamislepingus asendati vastastikuse mõistmise memorandumis võetud kohustus muuta lennujaama maandumis- ja stardirada enne 2009. aasta lõppu III kategooria rajaks kohustusega viia 2009. aasta lõpuks lõpule maandumis- ja stardiraja muutmine II kategooria rajaks (põhjenduse 372 punkt ii) ([93]). Avalikult kättesaadava teabe kohaselt ([94]) muudeti lennujaama maandumisraja idasuund III kategooriale vastavaks 2015. aastal raadionavigatsioonisüsteemi ajakohastamise teel. Praegu on Timişoara rahvusvaheline lennujaam idasuunalisel maandumisel III kategooria lennujaam ja läänesuunalisel maandumisel II kategooria lennujaam. Rumeenia esitatud teabe kohaselt tõusis lennujaam 2008. aastal tänu lennujaama valgustusse tehtud investeeringule ühel suunal I kategooriast II kategooriasse (teise suuna puhul oli II kategooria juba saavutatud). Otsus investeerida valgustussüsteemi oli tehtud arengukavas ning teostatavusuuring käivitati 2007. aasta augustis 22. augusti 2007. aasta lepingu alusel. Valgustusseadmete soetamise leping allkirjastati 2008. aasta oktoobris. Seega võeti otsus valgustusseadmete ajakohastamise kohta vastu enne 2008. aasta lepingute allkirjastamist. Selle põhjal on mõistlik eeldada, et käitamislepingus sätestatud kohustuse all saavutada 2009. aasta lõpuks II kategooria peeti silmas II kategooria saavutamist valgustusseadmete ajakohastamise teel, mis oli juba otsustatud.

(376) Seoses kohustusega tagada reisijatele vajalik arv parkimiskohti (põhjenduse 372 punkt iii) märgib komisjon, et investeering parkimisse tehti 2007. aastal ning muid investeeringuid parkimisse pärast vastastikuse mõistmise memorandumi allkirjastamist memorandumi kohaldamise ajal ei tehtud.

(377) Mis puudutab kohustust teha alates 2009. aasta veebruarist kättesaadavaks üks ja alates 2009. aasta oktoobrist kaks kuni kolm õhusõidukite seisuplatsi (põhjenduse 372 punkt iv), siis töid lennujaama perrooni laiendamiseks alustati 2007. aastal ning need jätkusid 2008. ja 2009. aastal.

(378) Sellest tulenevalt leiab komisjon, et vastastikuse mõistmise memorandumis ja käitamislepingus võetud kohustused ei ole täidetud või olid need otsustatud enne 2008. aasta lepingute sõlmimist. Ei tehtud ühtki investeeringut, mille põhjus oleks olnud Wizz Airi kohalolek Timişoara rahvusvahelises lennujaamas.

(379) Komisjon märgib, et Oxera aruanne hõlmab lennujaama käitaja omavahenditest tehtud investeeringute täiendavaid amortisatsioonikulusid, mis põhinesid Wizz Airi eeldataval osakaalul lennujaama läbilaskevõimes. Nagu eespool selgitatud, leiab komisjon siiski, et lennujaama käitajal ei tekkinud ühtki investeerimiskulu, mis oleks tulenenud lennuettevõtja kohalolekust Timişoara rahvusvahelises lennujaamas. Seetõttu on komisjon seda meelt, et analüüs ei peaks hõlmama ühtki 2008. aasta lepingutega seotud amortisatsioonikulu.

(380) Eelneva põhjal on tabelis 17 esitatud kokkuvõte lisakuludest, -tuludest ja -kasumist, mida oleks võinud oodata 2008. aasta lepingute allkirjastamise ajal, nii nagu komisjon need Oxera aruande alusel ümber arvutas.

([93]) Rumeenia sõnul nähti käitamislepingus, millega muudeti vastastikuse mõistmise memorandumis võetud kohustust, ette õiguslikult siduvad meetmed, samas kui vastastikuse mõistmise memorandum oli üksnes vabatahtlik (karistusi ei olnud ette nähtud).

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

**Tabel 17. Lisatulud, -kulud ja -kasum, mida võis Oxera hinnangul oodata 2008. aasta lepingute puhul (Euroopa Komisjoni ümberarvutused)**

| (tuhandetes Rumeenia leudes) | | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|---|---|---|---|---|---|
| Lahkuvate Wizz Airi reisijate arv | [A] | 5 586,9 | 100 000 | 150 000 | 164 931,5 |
| Lennundusega seotud tulu | [B] | 255 | 4 564,7 | 6 824,4 | 7 507,3 |
| Lennundusega mitteseotud tulu | [C] | 112,4 | 2 084,7 | 3 241,1 | 3 693,8 |
| *Lisatulud kokku* | [D] = [B] + [C] | 367,4 | 6 649,4 | 10 065,5 | 11 201,1 |
| Tegevuskulud | [E] | 47,4 | 879,1 | 1 366,8 | 1 557,7 |
| Turunduskulud | [F] | 29,6 | 2 955,7 | 4 410,9 | 4 853,6 |
| *Lisakulud kokku* | [G] = [E] + [F] | 76,9 | 3 834,8 | 5 777,7 | 6 411,2 |
| *Lisakasum* | [H] = [D] – [G] | 290,4 | 2 814,6 | 4 287,8 | 4 789,9 |
| Diskontotegur | | 1 | 0,8 | 0,7 | 0,6 |
| **NPV** | | **8 786,8** | | | |

(381) Kokkuvõttes võib komisjoni ümber arvutatud Oxera aruande näitajate põhjal öelda, et 2008. aasta lepingud pidid eeldatavasti suurendama lennujaama käitaja kasumit.

Carpatairi koostatud 2008. aasta lepingute kasumlikkuse eelanalüüs

*Carpatairi uuring*

(382) 10. novembril 2014 esitas Carpatair komisjonile uuringu, milles oli kirjeldatud Carpatairi arvamust eelanalüüsi ja turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte järgimise hindamise kohta, mille lennujaama käitaja oli teinud lepingu sõlmimisel Wizz Airiga 25. juunil 2008.

(383) Uuringus on esitatud põhistsenaarium, mille puhul ühtki lepingut Wizz Airiga ei olnud, ning kolm stsenaariumi (optimistlik, realistlik ja pessimistlik stsenaarium), mis eeldasid Wizz Airiga sõlmitud lepingute olemasolu.

(384) Carpatair eeldab, et kui lennuettevõtja ei ole võtnud kohustust oma tegevust teatava ajavahemiku jooksul jätkata, ei ole lepingul kindlat kestust ning kasumlikkuse analüüsimisel on asjakohane vaadelda arengukava rakendamise ajavahemikku, mis kestis kuni 2015. aastani. Seda kaalutlust arvesse võttes hõlmab Carpatairi uuringus esitatud analüüs aastaid 2009–2015.

**Tabel 18. Põhistsenaariumi kohased tulud, kulud ja rahavood**

| | Võrdlus-aasta | 1. aasta | 2. aasta | 3. aasta | 4. aasta | 5. aasta | 6. aasta | 7. aasta |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
| | Hinnang | Prognoos | Prognoos | Prognoos | Prognoos | Prognoos | Prognoos | Prognoos |
| *Kasvumäär* | | *4 %* | *10 %* | *10 %* | *10 %* | *10 %* | *10 %* | *10 %* |
| **Reisijate koguarv** | **887 630** | **921 082** | **1 013 190** | **1 114 509** | **1 225 960** | **1 348 556** | **1 483 412** | **1 631 753** |
| Reisijad, kelle lähte-/sihtkoht on Timişoara | 579 032 | 600 854 | 660 939 | 727 033 | 799 736 | 879 710 | 967 681 | 1 064 449 |
| Transfeerreisijad | 308 598 | 320 228 | 352 251 | 387 476 | 426 224 | 468 846 | 515 731 | 567 304 |
| Reisijate arv lennuettevõtjate lõikes | | | | | | | | |
| Carpatairi reisijad, kelle lähte-/sihtkoht on Timişoara | 257 739 | 267 452 | 294 198 | 323 617 | 355 979 | 391 577 | 430 735 | 473 808 |
| Carpatairi transfeerreisijad | 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 |
| Muud lennuettevõtjad | 77 614 | 80 539 | 88 593 | 97 452 | 107 197 | 117 917 | 129 709 | 142 680 |
| Kogutasu (eurot reisija kohta) | | | | | | | | |
| Reisijad, kelle lähte-/sihtkoht on Timişoara | 29,0 | 29,0 | 29,0 | 29,0 | 29,0 | 29,0 | 29,0 | 29,0 |
| Transfeerreisijad | 1,50 | 1,50 | 1,50 | 1,50 | 1,50 | 1,50 | 1,50 | 1,50 |
| *Märkus: tasu reisijatelt, kelle lähte-/sihtkoht on Timişoara, hõlmab õhusõidukiga seotud tasusid (maandumine, valgustus, parkimine, teenindamine) ja lennundusega mitteseotud tulu.* | | | | | | | | |
| **Puhastulu kokku (eurodes)** | **8 615 136** | **8 939 814** | **9 833 793** | **10 817 172** | **11 898 891** | **13 088 780** | **14 397 662** | **15 837 426** |
| Puhastulu lennuettevõtjate lõikes | | | | | | | | |
| Carpatairi lennud, mille lähte-/sihtkoht on 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 |
| Carpatairi transfeerlennud | 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 |
| Muud lennuettevõtjad | 1 123 757 | 1 166 108 | 1 282 719 | 1 410 991 | 1 552 090 | 1 707 299 | 1 878 029 | 2 065 832 |
| Kogukulu protsendina kogutulust | 82,0 % | 82,0 % | 82,0 % | 82,0 % | 82,0 % | 82,0 % | 82,0 % | 82,0 % |
| **Kulud kokku (eurodes)** | **7 065 242** | **7 331 509** | **8 064 658** | **8 871 124** | **9 758 237** | **10 734 061** | **11 807 470** | **12 988 216** |
| Kulud lennuettevõtjate lõikes | | | | | | | | |
| Carpatairi lennud, mille lähte-/sihtkoht on 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 |
| Carpatairi transfeerlennud | 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 |
| Muud lennuettevõtjad | 921 589 | 956 321 | 1 051 953 | 1 157 148 | 1 272 863 | 1 400 150 | 1 540 165 | 1 694 182 |
| **Kasum enne makse (eurodes)** | **1 549 894** | **1 608 305** | **1 769 135** | **1 946 048** | **2 140 653** | **2 354 719** | **2 590 191** | **2 849 210** |
| Kapitalikulud (eurodes) | 0 | 0 | 0 | 5 679 646 | | 0 | 0 | 0 |
| **Sularahavoog (eurodes)** | **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) Põhistsenaariumis (st ühtki lepingut Wizz Airiga ei ole) peeti investeeringut lennuala katte klassifikatsiooninumbri parandamiseks vajalikuks alles 2011. aastal ning investeerimist terminali läbilaskevõime suurendamisse vajalikuks ei peetud (lisaselgitused leiab põhjendusest 388).

(386) Põhistsenaariumis ei kasutatud diskontomäära ja selle jaoks ei arvutatud nüüdispuhasväärtust.

(387) Nagu eespool selgitatud, esitas Carpatair oma uuringus hüpoteesi „leping Wizz Airiga“ all kolm stsenaariumi. Komisjon tutvustab üksikasjalikumalt realistlikku stsenaariumi ([95]).

**Tabel 19. Wizz Airiga lepingu sõlmimist hõlmava realistliku stsenaariumi kohased kasum, kulud ja rahavood**

| | Võrdlu-saasta | 1. aasta | 2. aasta | 3. aasta | 4. aasta | 5. aasta | 6. aasta | 7. aasta |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
| | Hinnang | Prognoos | Prognoos | Prognoos | Prognoos | Prognoos | Prognoos | Prognoos |
| **Lisakasum Wizz Airilt (eurodes)** | **0** | **– 375 518** | **– 558 394** | **– 733 496** | **– 813 040** | **– 914 694** | **–1 042 962** | **–1 194 727** |
| **Wizz Airi tõttu lisandunud kapitalikulud (eurodes)** | **5 679 646** | **3 000 000** | **10 000 000** | **11 320 354** | **0** | **0** | **0** | **0** |

([95]) Kolme stsenaariumi ainus erinevus on lennundusega seotud tulu hinnanguline tase. Lähtudes kaalutlusest, et 50 % Carpatairi lendudest, mille lähte-/sihtpunkt oli Timişoara rahvusvaheline lennujaam, oli Wizz Airile ülemineku ohus, leiti uuringus, et realistliku stsenaariumi puhul kandub üle 50 %, optimistliku stsenaariumi puhul 25 % ja pessimistliku stsenaariumi puhul 75 % sellisest lennuliiklusest.

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

| | | **Tingimus** | **Seis** |
|---|---|---|---|
| **NPV (eurodes)** | **– 30 000 471** | **0** | **Ei ole korras** |
| **Sisemine tulumäär** | **#NUM!** | **>= 8 %** | **Ei ole korras** |
| **Tasuvusaeg (aastates)** | **Mitte kunagi** | **< 7 aastat** | **Ei ole korras** |
| **Diskonteeritud tasuvusaeg (aastates)** | **Mitte kunagi** | **<= 7 aastat** | **Ei ole korras** |

(388) Tabelis 19 esitatud tulemused põhinevad järgmistel kaalutlustel.

- Wizz Airi reisijate arvu prognoosimisel on tuginetud järgmisele.

  a) Uuring sisaldab 2005. aasta märtsis koostatud 2005.–2015. aasta arengukavas esitatud lennujaama liiklusprognoosi ja 2006. aasta märtsis esitatud 2005.–2015. aasta arengukava ajakohastatud liiklusprognoose. Kuna hiljem esitatud arengukavas oli nimetatud võimalust meelitada ligi odavlennuettevõtjaid, eeldatakse Carpatairi uuringus, et hilisemas arengukavas eeldatud liikluse täiendavat kasvu võrreldes 2005. aasta märtsi arengukavaga tuleks seostada odavlennuettevõtjate/Wizz Airi oodatava saabumisega.

  b) Uuringus eeldatakse, et 25 % Carpatairi lendudest, mille lähte-/sihtpunkt on Timişoara rahvusvaheline lennujaam, läheb üle Wizz Airile ([96]).

- Reisijate hinnangulise arvu põhjal on arvestatud 2009. aastal saadavaks summaks 4 eurot lahkuva reisija kohta ja 2010.–2015. aastal saadavaks summaks 3,5 eurot lahkuva reisija kohta.

- Lennundusega mitteseotud tuluks on hinnatud 1 euro pardale võetud reisija kohta, kuna uuringu kohaselt oli see summa, mille lennujaam sai 2007. aastal lennundusega mitteseotud tuluna teistelt otselende tegevatelt lennuettevõtjatelt.

- Kuigi Carpatair leidis, et julgestustasusid tuleks pidada mittemajanduslikust tegevusest saadavaks tuluks ja need oleks vaja majandustegevusest tulenevast lennundusega seotud tulust välja jätta, eeldatakse uuringus, et julgestustasud ja julgestuskulud on 2 eurot reisija kohta.

- Uuringus eeldatakse, et õhusõidukite teenindamisel pakutavate põhiteenustega (kütus, tarbekaubad) ja valgustuse jaoks kuluva elektriga seotud täiendavad muutuvkulud on 70 eurot lennu kohta.

- Uuringus leitakse, et võimaldamaks Wizz Airil teha Timişoara rahvusvahelises lennujaamas lende raskete lennukitega (mille suurim stardimass ületab 71 tonni), pidi lennujaam enne Wizz Airi tegevuse algust tugevdama lennuraja, ruleerimisteede ja perrooni katet. Carpatair leiab, et neid investeeringuid katte klassifikatsiooninumbri parandamiseks tehtud töödesse tuleks käsitada lisakuludena, mis on seotud Wizz Airi kohalolekuga Timişoara rahvusvahelises lennujaamas. Seda põhjusel, et Carpatairi sõnul kasutasid kõik teised lennuettevõtjad Timişoara rahvusvahelises lennujaamas tollal palju kergemaid õhusõidukeid, mille jaoks ei olnud vaja parandada lennuala katte klassifikatsiooninumbrit. Carpatairi väitel oli 2007. aasta märtsis lennujaama käitajale esitatud aruandes ([97]) arvutatud, et raskemate õhusõidukite vastuvõtmiseks tuleks katte klassifikatsiooninumbri parandamiseks investeerida 19 137 000 Rumeenia leud (5 679 646 eurot). Carpatair peab seda summat oma uuringus lisakuluks, mis tuleneb Wizz Airi kohalolekust lennujaamas 2008. aastal (kuna ta leiab, et katte klassifikatsiooninumbrit tuli parandada enne Wizz Airi tegevuse alustamist).

([96]) Vt ka joonealune märkus 101.

([97]) IPTANA 2006. aasta uuring Timişoara lennujaama lennuala taristu kohta.

- Võttes arvesse vastastikuse mõistmise memorandumis võetud kohustust suurendada terminali läbilaskevõimet kolmele miljonile reisijale aastas, peetakse Wizz Airi kohalolekuga seotud lisakuluks ka investeeringut terminali (investeeringu suuruseks on hinnatud 3 miljonit eurot 2009. aastal, 10 miljonit eurot 2010. aastal ja 17 miljonit eurot 2011. aastal). Uuringus on selgitatud, et need reisiterminali ehitamisega seotud kapitalikulude prognoosid põhinevad valitsuse 4. oktoobri 2007. aasta otsusel nr 1212/2007, millega kiideti heaks 2006. aasta märtsis koostatud lennujaama strateegiline arengukava.

- Eeldatav diskontomäär oli 8 % ([98]).

(389) Nende kaalutluste põhjal hinnati seitsme aasta nüüdispuhasväärtuseks −30 000 471 eurot ([99]). Seepärast leiti uuringus, et realistliku stsenaariumi alusel ei olnud Wizz Airiga sõlmitud leping kasumlik ega vastanud seega turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttele ([100]).

*Komisjoni hinnang Carpatairi uuringu kohta*

(390) Komisjon leiab, et Carpatairi uuring põhineb mitmel eeldusel, mis ei tundu olevat mõistlikud:

- Põhjenduses 335 selgitatud põhjustel leiab komisjon, et kasumlikkuse analüüsimisel hinnatav ajavahemik peaks piirduma 2008. aasta lepingute esialgse kestusega ning olema seetõttu lühem kui seitse aastat. Lisaks põhineb Carpatairi uuringus vaadeldav ajavahemik 2009–2015 väidetavalt arengukaval, mis aga hõlmab ajavahemikku 2006–2015. Seepärast tundub uuringus arvesse võetud ajavahemik meelevaldne ja see ei kajasta ei arengukava ega ka 2008. aasta lepingute kestust.

- Wizz Airi reisijate arv peaks suurenema 2009.–2010. aastal realistliku stsenaariumi kohaselt 292 590 reisija võrra, pessimistliku stsenaariumi kohaselt 276 743 reisija võrra ja optimistliku stsenaariumi kohaselt 300 513 reisija võrra. See Wizz Airi liikluse kasv on suurem kui 2006. aasta märtsi arengukavas ette nähtud lennujaama koguliikluse kasv (253 423 reisija võrra aastatel 2009–2010). Uuring näib osutavat sellele, et selline kasv on osaliselt tingitud Carpatairi reisijate üleminekust Wizz Airile konkureerivatel liinidel. Sellegipoolest, Timişoara rahvusvahelise lennujaama reisijate hinnanguline arv aastatel 2009–2010 suureneb kõigi kolme stsenaariumi puhul kokku 359 490 võrra, mis on samuti suurem kui arengukavas prognoositud koguliikluse kasv Timişoara rahvusvahelises lennujaamas (mis, nagu juba öeldud, oli 253 423 reisijat). Peale selle märgib komisjon, et arengukavas prognoositi, et liiklus suureneb eeskätt positiivse mõju tõttu, mida avaldab Rumeenia ELiga ühinemine 2007. aastal. Seetõttu kahtleb komisjon, kas 2006. aasta märtsi arengukavas ette nähtud reisijate arvu kasvu võrreldes 2005. aasta märtsi algse arengukavaga saab täielikult seostada odavlennuettevõtjatega või eelkõige Wizz Airiga. Sellest tulenevalt leiab komisjon, et see eeldus seab kahtluse alla uuringus esitatud arvutuste usaldusväärsuse.

- Uuringu põhieeldus on seotud hinnanguga selle kohta, milliseid investeerimiskulusid (kui üldse) tuleks seostada Wizz Airiga. See eeldus on kõnealuste lepingute kasumlikkuse üldistes arvutustes määrava tähtsusega. Põhjendustes 372–378 selgitatud põhjustel leiab komisjon, et Wizz Airi kohalolekuga Timişoara rahvusvahelises lennujaamas ei tohiks seostada ühtki täiendavat investeerimiskulu. Seetõttu ei ole vastuvõetav uuringu lähenemisviis, mille kohaselt investeeringuid uude terminalihoonesse ja lennuala katte klassifikatsiooninumbri parandamisse tuleb pidada lisakuludeks. Lisaks teatas Rumeenia, et lennuettevõtja TAROM kasutas samuti õhusõidukeid, mille suurim stardimass ületas 70 tonni. Seepärast ei tundu mõistlik uuringu eeldus, et investeeringuid lennuraja, ruleerimisteede ja perrooni katte klassifikatsiooninumbri parandamisse tuleks seostada Wizz Airiga.

([98]) Uuringu kohaselt jäid keskmised kapitalikulud lennundussektoris aastatel 2002–2009 vahemikku 7–10 %.

([99]) Pessimistliku stsenaariumi puhul hinnati nüüdispuhasväärtuseks −32 061 035 eurot ja optimistliku stsenaariumi puhul – 25 879 341 eurot.

([100]) Kuna oli ette teada, et leping Wizz Airiga ei ole kasumlik, kaaluti Carpatairi uuringus alternatiivina sellisele lepingule stsenaariumi, kus Wizz Airile antakse uute lennuliinide avamiseks stardiabi (2005. aasta lennundussuuniste alusel). Selles stsenaariumis eeldati muu hulgas, et turundustoetust antakse ainult uute lennuliinide jaoks kolme aasta jooksul, et ükski reisija ei vaheta Carpatairi Wizz Airi vastu ja et vajalikud kapitalikulud on oluliselt väiksemad. Nende eelduste põhjal arvutati uuringus sellise stardiabi stsenaariumi puhul nüüdispuhasväärtuseks seitsme aasta jooksul 1 977 176 eurot.

(391) Peale selle märgib komisjon, et uuringus käsitatakse täiendava rahavoona põhistsenaariumi rahavoo ja Wizz Airi lepingut eeldava kolme stsenaariumi rahavoogude vahet. Samas ei ole uuringus täiendavat rahavoogu sel viisil arvutatud ja igal stsenaariumil, mille puhul eeldatakse Wizz Airi lepingut, on omad täiendava rahavoo arvutused (mis ei põhine võrdlusel põhistsenaariumiga). See tekitab täiendavaid kahtlusi uuringu järelduste suhtes, mis on seotud andmetega.

(392) Seepärast leiab komisjon, et Carpatairi esitatud kasumlikkuse eelanalüüsi ei saa kasutada tõendina selle kohta, et 2008. aasta lepingud ei olnud kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega.

2008. aasta lepingute kasumlikkuse järeluuringud

(393) Wizz Airiga 2008. aastal sõlmitud lepingute eeldatavat kasumlikkust kinnitavad järeluuringud, mille esitasid komisjonile

— Oxera,

— Timişoara Polütehniline Ülikool ja

— RBB.

(394) Komisjon esitab allpool nende järeluuringute lühikirjelduse kui eeluuringute tulemusi täiendava tõendi. Sellest hoolimata jääb kasumlikkuse eelanalüüs otsustavaks tõendiks komisjoni hinnangus turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte järgimise kohta.

**Oxera**

(395) Oxera esitas 27. oktoobril 2011 Wizz Airile koostatud järelaruande. Selles olid arvutatud seoses 2008. aasta lepingutega järgmised lisakulud ja -tulud.

**Tabel 20. Tulud lahkuva Wizz Airi reisija kohta aastatel 2008–2010 (eurodes)**

| Kategooria | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|---|---|---|
| **Lennundusega seotud tulu**[1] | | | |
| Maandumistasud[2] | 2,50 | 2,00 | 2,00 |
| Teenindustasud[2] | 0,99 | 0,99 | 0,99 |
| Pardale võetud reisija tasud | 8,00 | 6,40 | 5,04 |
| Piiratud liikumisvõimega reisija tasud | 0,20 | 0,20 | 0,20 |
| Julgestustasud | 10,00 | 10,00 | 10,00 |
| **Lennundusega mitteseotud tulu** | **0,78** | **1,16** | **1,74** |
| **Kogutulu** | **22,47** | **20,75** | **20,70** |

Märkus: [1] Lennundusega seotud tulu pärast allahindlusi ja tasude hüvitamist ning enne turundusmakseid. Eeldatakse, et maandumistasudest saadavast tulust 50 % suhtes kohaldatakse lennundusteabe kogumikus sätestatud allahindlusi. [2] Lennuliikluse või massiga seotud tasudest (st maandumis- ja maapealse teeninduse tasudest) saadava lennundusega seotud tulu hindamisel on lähtutud senisest reisijate arvust ja eeldusest, et kasutatakse Airbus A320-200 tüüpi õhusõidukit, mille suurim stardimass on 72 tonni, istekohtade arv 180 ja eeldatav täituvustegur 84 %. See on kooskõlas Wizz Airi keskmise täituvusega 2010. aastal (lisateavet leiab aadressilt http://wizzair.com/about_us/news/#wizen068).

*Allikas*: Oxera analüüs, mis põhineb lennujaama käitajalt saadud andmetel.

**Tabel 21. 2008. aasta lepingutega seotud eeldatavad kulud (eurodes)**

| Kategooria | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|---|---|---|
| **Tegevuskulud** | | | |
| Töötajad | 1,56 | 1,56 | 1,56 |
| Energia | 0,70 | 0,70 | 0,70 |
| Materjalid | –0,45 | –0,45 | –0,45 |
| Teenused ja muud tegevuskulud | 1,65 | 1,65 | 1,65 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Turunduskulud** | **13,70** | **15,59** | **14,95** |
| **Investeerimiskulud** | **0,89** | **0,87** | **2,06** |
| **Kulud kokku** | **18,04** | **19,92** | **20,47** |

*Allikas*: Oxera analüüs, mis põhineb lennujaama käitajalt saadud andmetel.

(396) Tabelis 20 ja tabelis 21 esitatud tulemused põhinevad järgmistel kaalutlustel.

- Lennundusega seotud tulu hindamisel on järgitud nii eelhindamise kui ka järelhindamise põhimõtet. Aluseks on võetud tegelik Wizz Airi reisijate ja teenindatud lennukite arv (tagantjärele tehtud hinnang). Allahindluste puhul on järgitud eelhindamise põhimõtet. Lennundusega seotud tulu puhul on eeldatud 25 % allahindlust maandumistasudelt ([101]) ning 2009. aastal 20 % ja 2010. aastal 30 % allahindlust pardale võetud reisija tasudelt (2008. aasta puhul allahindlust maandumistasudelt ei eeldatud, kuna teenindatud Wizz Airi lennukite arv oli sel aastal väike). Õhusõidukite valgustus- ja parkimistasud on välja jäetud, sest Oxera meelest ei olnud võimalik kindlaks teha, mil määral oleks erainvestor arvesse võtnud neist kahest tasust saadavat tulu. Julgestustasusid on arvesse võetud.

- Prognoosides lennundusega mitteseotud tulu (mis on seotud autoparklate, autorendi, restoranide jms), on järgitud eelhindamise põhimõtet. Eeldati, et esimesel aastal, st 2008. aastal, on see üldjoontes võrdne samal aastal muudelt lennuettevõtjatelt ([102]) kui Wizz Air saadava lennundusega mitteseotud tuluga (st umbes 0,78 eurot lahkuva reisija kohta). 2009. ja 2010. aasta puhul eeldati, et lennundusega mitteseotud tulu reisija kohta suureneb 50 % aastas, mis on kooskõlas lennundusega mitteseotud tulu tegeliku kasvuga lennujaamas 2008. aastal.

- Täiendavate tegevuskulude puhul on kulud, mis varieeruvad sõltuvalt reisijate arvust ([103]) (personalikulud, energiakulud, materjalikulud, ostetud teenuste kulud ja muud tegevuskulud), seostatud Wizz Airiga proportsionaalselt lennuettevõtja osakaaluga lahkuvate reisijate arvus. Oxera sõnul sisalduvad julgestuskulud täiendavates tegevuskuludes. Arvutus põhineb tegelikel tegevuskuludel ja on seega tehtud tagantjärele.

- Turundusmaksed on arvutatud vastavalt turunduslepingule Wizz Airi reisijate tegeliku arvu alusel ja võttes arvesse lennujaamatasude suurust, mida hinnati eespool selgitatud viisil.

- Täiendavate investeerimiskulude arvutamisel on järgitud järelhindamise põhimõtet, tuginedes 2007.–2010. aasta investeerimisandmetele, mille oli esitanud lennujaam. Riigi rahastatud investeeringuid terminalihoonesse ja julgestusseadmetesse ei ole seostatud Wizz Airiga. Oxera sõnul olid need kulud, mis oleksid tekkinud olenemata Wizz Airi kohalolekust, kuna need tulenesid Rumeenia kohustusest täita Schengeni alaga ühinemise nõudeid. Lennujaama omavahenditest rahastatud investeeringute amortisatsioonikulusid on arvesse võetud ja need on jaotatud proportsionaalselt Wizz Airi reisijate osakaaluga lennujaama reisijate arvus. Reisijate arv on hinnatud võrdseks lennujaamas aastatel 2007–2010 teenindatud reisijate maksimumarvuga, kuna Oxera sai lennujaama käitaja esitatud teabe põhjal aru, et Timişoara rahvusvaheline lennujaam tegutses uuringu ajal (2011. aasta oktoobris) täisvõimsusel.

(397) Eespool nimetatud kulude ja tulude põhjal leidis Oxera, et 2008. aasta lepingud suurendasid kasumit. Kasum reisija kohta (st panus kasumlikkuse suurenemisse reisija kohta, mis on arvutatud hinnanguliste lisatulude ja -kulude vahena) on esitatud tabelis 22.

([101]) Oxera sõnul on see samaväärne eeldusega, et 50 % Wizz Airi lennuliiklusest on seotud uute lennuliinidega ja saab seega maandumistasudelt 50 % allahindlust, samas kui ülejäänud 50 % lendude puhul nõutakse kogu maandumistasu.

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

([103]) Oxera kasutas regressioonanalüüsi, et määrata kindlaks see osa kuludest, mida võib pidada reisijate arvu muutudes püsikuludeks, ja see osa kuludest, mis varieerub.

**Tabel 22. 2008. aasta lepingute panus kasumlikkuse suurenemisse (eurodes)**

| Kategooria | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|---|---|---|
| **Keskmine lisatulu lahkuva reisija kohta** | 22,47 | 20,75 | 20,70 |
| Keskmine lisakulu lahkuva reisija kohta | 18,04 | 19,92 | 20,47 |
| Panus kasumlikkuse suurenemisse lahkuva reisija kohta | 4,43 | 0,84 | 0,23 |
| **Kogupanus kasumlikkuse suurenemisse** | **19 404** | **107 198** | **37 833** |

*Allikas*: Oxera analüüs, mis põhineb lennujaama käitajalt saadud andmetel.

(398) Eespool esitatud arvutuste põhjal leidis Oxera, et 2008. aasta lepingutel on kolme lepingute kohaldamise aasta jooksul positiivne nüüdispuhasväärtus 145 249 eurot, kasutades diskontomäära 12,02 %.

(399) Komisjon täheldab, et kasumlikkuse järelhindamisel on Oxera kasutanud lisatulude arvutamisel nii eel- kui ka järelandmeid, samas kui lisakulude arvutamisel on kasutatud vaid järelandmeid.

(400) Komisjon märgib, et arvesse on võetud nii julgestustasusid kui ka -kulusid, ning eeldab, et see ei mõjuta üldise kasumlikkuse arvutamist.

(401) Lennundusega seotud tulu kohta märgib komisjon, et valgustus- ja parkimistasu (vastavalt 2,10 eurot ja 0,15 eurot suurima stardimassi tonni ja kasutamise kohta) on arvutustest välja jäetud, mis kujutab endast konservatiivset lähenemisviisi. Peale selle tundub, et pardale võetud reisija tasu puhul eeldatud 20 % allahindlus 2009. aastal ja 30 % allahindlus 2010. aastal on üle hinnatud, kuna selleks tulnuks 2009. aastal pardale võtta üle 300 000 reisija ja 2010. aastal üle 500 000 reisija, mis ei ole kooskõlas andmetega Wizz Airi reisijate arvu kohta. Komisjon leiab, et Wizz Airi reisijate arvu kajastavate andmete põhjal ei tohiks eeldada allahindluse tegemist reisijatasudelt 2008. ja 2009. aastal ning 2010. aasta puhul tuleks eeldada diskontomääraks vaid 10 %. Komisjon märgib siiski, et turunduslepingus esitatud valemi alusel tooks lennujaamatasude korrigeerimine (et võtta arvesse valgustus- ja parkimistasusid ning korrigeerida reisijatasu puhul eeldatavat diskontomäära) kaasa turundusmaksete korrigeerimise sama summa võrra ja seega ei mõjutaks see üldist kasumlikkust.

(402) Kulude puhul

a) peab komisjon mõistlikuks täiendavate tegevuskulude arvutamise meetodit, mis põhineb andmetel, mis olid kättesaadavad enne 2008. aasta lepingute allkirjastamist;

b) märgib komisjon, et uuring hõlmas lennujaama käitaja omavahenditest tehtud investeeringute täiendavaid amortisatsioonikulusid, mis põhinesid Wizz Airi eeldataval osakaalul lennujaama läbilaskevõimes. Nagu on selgitatud põhjenduses 372, leiab komisjon siiski, et lennujaamal ei tekkinud ühtki investeerimiskulu, mis oleks tulenenud Wizz Airi kohalolekust lennujaamas. Seetõttu on komisjon seda meelt, et analüüs ei peaks hõlmama ühtki lepingutega seotud amortisatsioonikulu.

(403) Põhjenduses 401 selgitatud põhjustel leiab komisjon, et üldiselt tunduvad kulud ülehinnatud.

(404) Kuna lennundusega seotud tulu korrigeerimine tooks kaasa turundusmakse sarnase korrigeerimise, ei mõjuta see siiski kasumlikkuse arvutamist. Lisaks tundub, et kulud on hinnatud liiga suureks. Seepärast leiab komisjon kokkuvõtteks, et Oxera 2011. aasta uuringu üldine järeldus kehtib ja nüüdispuhasväärtus jääb positiivseks.

(405) Põhjenduste 399–404 põhjal leiab komisjon, et Oxera 27. oktoobri 2011. aasta aruande tulemused 2008. aasta lepingute kohta on vastuvõetavad.

***Timişoara Polütehniline Ülikool***

(406) Lennujaama käitaja esitas kulude ja tulude analüüsi, mille oli teinud 2011. aasta aprillis Timişoara Polütehniline Ülikool. Analüüsis peetakse lennujaama käitaja turundusmakseid Wizz Airile investeeringuks, mille lennujaama käitaja tegi selleks, et saavutada eesmärk suurendada reisijate arvu ja kaudset tulu. Analüüsis on vaadeldud selle investeeringu puhul kaht ajavahemikku: viis aastat (2008–2012) ja seitse aastat (2008–2014). Uuringu arvutused põhinevad 2008.–2010. aasta järelandmetel ja 2011.–2014. aasta prognoosidel. Investeeringu kasumlikkuse hindamiseks on ülikool arvutanud nüüdispuhasväärtuse, lähtudes järgmisest:

— lennujaama käitaja tegi Wizz Airiga sõlmitud lepingu alusel iga-aastase turundusmakse, mille suurus oli 2008. aastal 77 192,01 eurot, 2009. aastal 2 051 031,32 eurot ja 2010. aastal 223 038 eurot;

— Wizz Airi teenindamisest tulenevat lennujaama käitaja lisakulu on hinnatud protsendina kogukuludest (2009. aastal 1 %, 2010. aastal 15 %, 2011. aastal 20 % ja 2011.–2014. aastal 22 %). Võib märkida, et Wizz Airiga seostatavate kulude osakaal kogukuludes on igal aastal võrdne Wizz Airi osakaaluga lennujaama kogu lennuliikluses või sellest suurem;

— mis puudutab tulu, mida lennujaama käitaja sai Wizz Airilt, siis 2008.–2010. aasta puhul on kasutatud tegelikke tulusid, samas kui aastatel 2011–2014 lennujaamatasudest saadava tulu prognoosimisel on kasutatud 2010. aasta lennundusteabe kogumikku;

— kohaldatud diskontomäär on 5 %.

(407) Analüüs näitas, et investeering, mis hõlmas turunduskulude ettetasumist kolmel aastal (2008–2010), koos Wizz Airilt viie aasta jooksul (2008–2012) saadava tuluga annab viie aasta lõikes (2008–2012) nüüdispuhasväärtuseks 590 389,80 eurot (ligikaudu 2,5 miljonit Rumeenia leud). Seitsme aasta arvestuses (2008–2014) suureneb nüüdispuhasväärtus selle ajavahemiku tulusid arvesse võttes märkimisväärselt, jõudes 2 282 687,31 euroni (ligikaudu 10 miljonit Rumeenia leud).

(408) Komisjon täheldab, et Timişoara Polütehnilise Ülikooli arvutatud nüüdispuhasväärtus on positiivne. Komisjon leiab, et üldkulude jaotamise meetod on mõistlik (osakaal üldkuludes on võrdne Wizz Airi lendude osakaaluga Timişoara rahvusvahelise lennujaama kogu lennuliikluses või sellest suurem). Siiski ei sisalda uuring teavet selle kohta, kuidas on arvutatud Wizz Airilt saadud tulu (nt milliste eeldatavate allahindluste põhjal ning milliseid andmeid on kasutatud reisijate ja teenindatud lennukite arvu kohta). Seetõttu ei ole komisjonil vajalikku teavet, et hinnata, kas hinnangud tulu kohta on mõistlikud. Lisaks tundub, et kasumlikkuse analüüs ei ole seotud konkreetselt 2008. aasta lepingute ja 2010. aasta muutmislepingutega, vaid hõlmab pikemat ajavahemikku. Seepärast ei saa komisjon tugineda selle uuringu üldisele tulemusele.

**RBB**

(409) Lennujaama käitaja esitas ka uuringu, mille oli koostanud 27. oktoobril 2011 RBB. RBB leidis, et 2008. aasta lepingud olid 2010. aastaks juba kasumlikuks osutunud ja et neilt võis oodata üksnes veelgi kasumlikumaks muutumist, kuna Wizz Airi tegevus Timişoara rahvusvahelises lennujaamas tõi jätkuvalt igal aastal kasu, samal ajal kui turunduskulud, mida tasuti aastatel 2008–2010, kadusid. RBB sõnul jäävad lisakulud, mida võib seostada aastatel 2008–2010 Wizz Airiga, sõltuvalt tegevuskulude jaotusest vahemikku 3,5 miljonit eurot (15,2 miljonit Rumeenia leud) kuni 3,8 miljonit eurot (16,8 miljonit Rumeenia leud). Seda võrreldi Wizz Airi makstud lennujaamatasudega, mille tulemusena kujunes lisatuluks kokku 5,5 miljonit eurot (23,9 miljonit Rumeenia leud). Sellest tuletati pluss-saldo suurusega 2 miljonit eurot (8,7 miljonit Rumeenia leud) kuni 1,7 miljonit eurot (7,1 miljonit Rumeenia leud). RBB järeldas sellest, et 2008. aasta lepingud on toonud lennujaama käitajale tulu. Selles arvutuses ei võetud arvesse lennundusega mitteseotud tulu.

(410) RBB leidis ka, et Wizz Airi tegevus suurendas Timişoara rahvusvahelise lennujaama tõhusust, kuna Wizz Air vedas lennu kohta märksa rohkem reisijaid kui teised Timişoara rahvusvahelises lennujaamas tegutsenud lennuettevõtjad. See oli väidetavalt aidanud suurendada lennujaama üldist kasumlikkust aastatel 2008–2010, kuna tegevustulud kokku kasvasid 39 %, samas kui tegevuskulud suurenesid kokku 22 %. Samuti kasvas 74 % tegevuskasum reisija kohta, suurenedes 2008.–2010. aastal 1,4 eurolt (5,9 Rumeenia leud) 2,4 eurole (10,25 Rumeenia leud).

(411) Lõpetuseks arvutas RBB, et Wizz Airi osakaal lennundusega seotud tulus oli sama suur või suurem kui tema osakaal nii lennujaama reisijate kui ka lendude arvus.

(412) Seoses lisakulude ja -tulude analüüsiga märgib komisjon, et RBB lähtus üksnes Wizz Airi lennujaamatasudest saadavast tulust ning seetõttu võib analüüsi pidada konservatiivseks, kuna see ei hõlma lennundusega mitteseotud tasusid. Komisjon peab mõistlikuks meetodit, mida on kasutatud lisakulude ja -tulude arvutamisel, et kinnitada Wizz Airiga sõlmitud 2008. aasta lepingutest tulenevat kasumlikkuse suurenemist ajavahemikul 2008–2010.

*Järeldus 2008. aasta lepingute ja majandusliku eelise kohta*

(413) Oxera tagantjärele rekonstrueeritud 10. veebruari 2015. aasta eeluuringu põhjal, nii nagu komisjon selle ümber arvutas (põhjendus 380), eeldati, et lennujaama käitaja ja Wizz Airi vaheline leping suurendab lennujaama käitaja kasumit. Komisjon märgib, et Oxera ja RBB järeluuringud sisaldavad Oxera eeluuringu tulemusi täiendavaid tõendeid.

(414) Lisaks on märke, mis põhinevad eelkõige 2006.–2015. aasta arengukaval, et 2008. aastal Wizz Airiga sõlmitud lepingud olid osa üldisest strateegiast ja pikaajalistest jõupingutustest saavutada lennujaama üldine kasumlikkus.

(415) Seetõttu leiab komisjon, et turumajanduse tingimustes tegutsev arukas ettevõtja oleks sellised lepingud sõlminud. Seepärast järeldab komisjon, et 2008. aasta lepingutega lennujaama käitaja ja Wizz Airi vahel ei antud Wizz Airile majanduslikku eelist, mida ta ei oleks tavapärastel turutingimustel saanud.

9.1.4.6. 2010. aasta muutmislepingute kasumlikkuse analüüs

(416) Oxera 10. veebruari 2015. aasta aruandes olid arvutatud ka lisakulud, -tulud ja -kasum, mida oleks võinud oodata 25. juuni 2010. aasta muutmislepingute allkirjastamise ajal (kokku võetud allpool tabelis 23). 14. mail 2015 esitas Oxera eeldatava kasumlikkuse arvutused uuesti, et parandada 10. veebruari 2015. aasta aruandes avastatud andmeprobleem. Parandus oli seotud investeerimise kogukulude ülehindamisega, mis tulenes riigi rahastatud investeeringu topeltarvestamisest algses aruandes. See andmeprobleem mõjutas 2010. aasta muutmislepingute eeldatavat kasumlikkust, mida oli algselt alahinnatud.

(417) Oxera järeldas, et 25. juuni 2010. aasta muutmislepingute eeldatav nüüdispuhasväärtus oli 2 326 miljonit Rumeenia leud.

**Tabel 23. Lisatulud, -kulud ja -kasum, mida võis Oxera hinnangul oodata 2010. aasta muutmislepingute puhul**

| *(tuhandetes Rumeenia leudes)* | | **2010** | **2011** |
|---|---|---|---|
| Lahkuvate Wizz Airi reisijate arv | [A] | 71 925 | 13 665 |
| Lennundusega seotud tulu | [B] | 1 253 | 238 |
| Lennundusega mitteseotud tulu | [C] | 1 713 | 336 |
| *Lisatulud kokku* | *[D] = [B] + [C]* | *2 967* | *574* |
| Tegevuskulud | [E] | 801 | 157 |
| Amortisatsioon | [F] | 120 | 23 |
| *Lisakulud kokku* | *[G] = [E] + [F]* | *921* | *181* |
| *Lisakasum* | *[H] = [D] – [G]* | *2 046* | *394* |
| Diskontotegur | | 1,0 | 0,9 |
| **NPV** | | **2 326** | |

418) Tabelis 23 esitatud tulemused põhinevad järgmistel kaalutlustel.

a) Wizz Airi reisijate arvu prognoosimisel on aluseks võetud Wizz Airi reisijate arv 2009. aastal, mida on suurendatud Eurocontroli 2008. aastal prognoositud Euroopa lennureisijate arvu kasvu võrra ([104]).

b) Teenindatavate Wizz Airi lennukite arvu prognoosimisel on lähtutud sellest, et Wizz Air kasutas Airbus A320-200 tüüpi õhusõidukeid, mille suurim stardimass oli 72 tonni, istekohtade arv 180 ja täituvustegur 82 %. Need eeldused põhinevad Rumeenia esitatud 2008. aasta lepingute kasumlikkuse eelanalüüsi eeldustel.

c) Lennundusega seotud tulu prognoos põhineb tasudel ja allahindlustel lahkuva reisija ja teenindatud lennuki kohta, mis olid sätestatud 2010. aasta muutmislepingutes. Analüüs ei hõlma julgestustasu, kuna Oxera järeldas, et see ei kuulu turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte järgimise hindamise alla, kuna sellisest tasust rahastatakse tegevust, mille eest vastutab oma avalik-õiguslike volituste tõttu riik (2014. aasta lennundussuuniste punkt 35).

d) Nagu 2008. aasta lepingute puhul, on lennundusega mitteseotud tulu prognoos tuletatud Rumeenia eelanalüüsis esitatud hinnangutest, mis käsitlevad lennundusega mitteseotud tulu lahkuva reisija kohta, mida on suurendatud eeldatava inflatsiooni võrra ja kohaldatud liiklusprognooside suhtes, mida on selgitatud punktis a.

e) Nagu eespool selgitatud, leiab lennujaama käitaja seoses täiendavate tegevuskuludega (personaliteenused, energia, materjalid), et umbes 20 % tegevuskuludest võib pidada täiendavaks, st varieeruvaks vastavalt reisijate arvule. Oxera aruandes on võetud täiendavate tegevuskulude hindamisel aluseks 2007.–2009. aasta andmed, mida on suurendatud eeldatava inflatsiooni võrra, ning eeldatud, et täiendavad on 20 % kuludest. Julgestuskulud on välja jäetud.

f) Oxera aruandes esitatud hinnangud ei hõlma lennujaama käitaja täiendavaid turunduskulusid, kuna turundusleping lõpetati 10. veebruaril 2010.

g) Nagu on selgitatud eespool seoses 2008. aasta lepingutega, on Oxera aruandes täiendavate investeerimiskulude puhul arvesse võetud andmeid, mille lennujaama käitaja oli esitanud oma aastatel 2007–2011 tehtud investeeringute kohta, mida rahastati nii riigi vahenditest kui ka omavahenditest. Oxera aruandes eeldatakse, et seoses Wizz Airi tegevusega ei olnud oodata ühtki lisainvesteeringut. Riigi vahendid, mille lennujaama käitaja sai terminalihoone ja julgestusseadmete jaoks, on välja jäetud, kuna neid ei peetud seostatavaks Wizz Airi kohalolekuga Timișoara rahvusvahelises lennujaamas. Lennujaama käitaja omavahenditest rahastatud muude investeeringute amortisatsioonikulud on seostatud Wizz Airiga lähtuvalt Wizz Airi lennuliikluse eeldatavast osakaalust lennujaama läbilaskevõimes. Lennujaama läbilaskevõimeks lepingute kehtivuse ajal on eeldatud kolm miljonit reisijat aastas. See eeldus põhineb 2008. aasta vastastikuse mõistmise memorandumil, milles oli sätestatud, et lennujaama läbilaskevõime peaks jõudma 2011. aastaks kolme miljoni reisijani aastas. Amortisatsioonikulude arvutamisel on arvesse võetud lineaarset amortisatsiooni.

h) Hinnangulise kasumi diskonteerimisel on kasutatud komisjoni viitemäärasid, millele on lisatud 100 baaspunkti suurune marginaal, mis annab diskontomääraks 8,82 %.

(419) Komisjon leiab, et meetod, mida Oxera on kasutanud reisijate arvu hindamisel ja selle põhjal eeldatava lennundusega seotud tulu arvutamisel, võttes arvesse 2010. aasta muutmislepingutes ette nähtud hinnavähendeid. on mõistlik. Komisjon on nõus ka julgestustasu väljajätmisega põhjenduses 365 selgitatud põhjustel.

(420) Komisjon peab lennundusega mitteseotud lisatulude hinnangut vastuvõetavaks. Selle aluseks on lennujaama käitaja hinnang, mis põhineb varasemate aastate andmetel, mille kohaselt lennundusega mitteseotud tulu moodustab 15–20 % lennujaama käitaja tuludest, mis tundub mõistlik.

(421) Komisjon nõustub ka arvutamisel kasutatud diskontomääraga, eriti võttes arvesse, et analüüsitav ajavahemik on lühem kui aasta.

([104]) Eurocontroli 2008. aasta kokkuvõttev aruanne „Challenges of Growth 2008“, lk 14.

(422) Komisjon on nõus, et arvutus ei pea hõlmama täiendavaid turunduskulusid.

(423) Täiendavate tegevuskulude osas on Oxera aruandes tuginetud Rumeenia esitatud eeldusele, mille kohaselt 80 % tegevuskuludest on püsikulud ja vaid 20 % varieerub sõltuvalt reisijate arvust. Komisjon peab seda eeldust mõistlikuks ([105]). Oxera kasutab täiendavate tegevuskulude hindamisel lepingute allkirjastamise eelsest ajast pärit andmeid, mis kajastavad tegevuskulusid lahkuva reisija kohta, mida on suurendatud eeldatava inflatsiooni võrra, ning kohaldab neid tegevuskulusid reisija kohta Wizz Airi reisijate hinnangulise arvu suhtes. Seetõttu leiab komisjon, et täiendavate tegevuskulude hinnang on vastuvõetav.

(424) Seoses täiendavate investeerimiskuludega peab komisjon Oxera aruandes rakendatud lähenemisviisi mõistlikuks. Eelkõige ei eeldata Oxera aruandes ühtki lisainvesteeringut, mis tuleneks Wizz Airi tegevusest Timişoara rahvusvahelises lennujaamas. Muutmislepingud ei toonud võrreldes eespool põhjenduses 372 hinnatud 2008. aasta lepingutega lennujaama käitajale ühtki uut kohustust Wizz Airi ees seoses taristuga. Seepärast on komisjon nõus, et ei tehtud ühtki investeeringut, mis oleks olnud tingitud Wizz Airi kohalolekust. Peale selle märgib komisjon, et Oxera uuring hõlmas lennujaama käitaja omavahenditest tehtud investeeringute täiendavaid amortisatsioonikulusid, mis põhinesid Wizz Airi eeldataval osakaalul lennujaama läbilaskevõimes. Nagu on selgitatud põhjenduses 372, leiab komisjon siiski, et lennujaama käitajal ei tekkinud ühtki investeerimiskulu, mis oleks tulenenud Wizz Airi kohalolekust. Seetõttu leiab komisjon, et analüüs ei peaks hõlmama 2010. aasta muutmislepingutega seotud amortisatsioonikulusid ([106]).

(425) Eelneva põhjal on esitatud tabeli 24 kokkuvõte lisakuludest, -tuludest ja -kasumist, mida oleks võinud oodata 2010. aasta muutmislepingute allkirjastamise ajal, nii nagu komisjon need Oxera aruande alusel ümber arvutas.

**Tabel 24. Lisatulud, -kulud ja -kasum, mida võis Oxera hinnangul oodata 2010. aasta muutmislepingute puhul (Euroopa Komisjoni ümber arvutatuna)**

| (tuhandetes Rumeenia leudes) | | **2010** | **2011** |
|---|---|---|---|
| Lahkuvate Wizz Airi reisijate arv | [A] | 71 925 | 13 665 |
| Lennundusega seotud tulu | [B] | 1 253 | 238 |
| Lennundusega mitteseotud tulu | [C] | 1 713 | 336 |
| *Lisatulud kokku* | *[D] = [B] + [C]* | *2 967* | *574* |
| Tegevuskulud | [E] | 801 | 157 |
| *Lisakulud kokku* | *[F] = [E]* | *801* | *157* |
| *Lisakasum* | *[G] = [D] – [F]* | *2 165* | *417* |
| Diskontotegur | | 1,0 | 0,9 |
| **NPV** | | **2 462** | |

2010. aasta muutmislepingute kasumlikkuse järeluuring

(426) Oxera esitas 27. oktoobril 2011 Wizz Airile koostatud järelaruande. Selles olid arvutatud järgmised 2010. aasta muutmislepingutest tulenevad lisakulud ja -tulud.

([105]) Vt joonealune märkus 92.

([106]) Kuna amortisatsioonikulusid on arvesse võetud, on eeldus konservatiivne ja selles on lisakulusid üle hinnatud. Sellise stsenaariumi korral on komisjonil sama märkus kui põhjenduses 379.

**Tabel 25. Tulud lahkuva Wizz Airi reisija kohta aastatel 2010–2011 (eurodes)**

| Kategooria | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|---|---|---|
| **Lennundusega seotud tulu**[1] | | | |
| Maandumistasud[2] | 2,50 | 2,00 | 2,00 |
| Teenindustasud[2] | 0,99 | 0,99 | 0,99 |
| Pardale võetud reisija tasud | 8,00 | 6,40 | 5,04 |
| Piiratud liikumisvõimega reisija tasud | 0,20 | 0,20 | 0,20 |
| Julgestustasud | 10,00 | 10,00 | 10,00 |
| **Lennundusega mitteseotud tulu** | **0,78** | **1,16** | **1,74** |
| **Kogutulu** | **22,47** | **20,75** | **20,70** |

Märkus: [1] Lennundusega seotud tulu pärast allahindlusi ja tasude hüvitamist ning enne turundusmakseid. Eeldatakse, et maandumistasudest saadavast tulust 50 % suhtes kohaldatakse lennundusteabe kogumikus sätestatud allahindlusi. [2] Lennuliikluse või massiga seotud tasudest (st maandumis- ja maapealse teeninduse tasudest) saadava lennundusega seotud tulu hindamisel on lähtutud senisest reisijate arvust ja eeldusest, et kasutatakse Airbus A320-200 tüüpi õhusõidukit, mille suurim stardimass on 72 tonni, istekohtade arv 180 ja eeldatav täituvustegur 84 %. See on kooskõlas Wizz Airi keskmise täituvusega 2010. aastal (lisateavet leiab aadressilt http://wizzair.com/about_us/news/#wizen068). Allikas: Oxera analüüs, mis põhineb lennujaama käitajalt saadud andmetel.

**Tabel 26. 2010. aasta muutmislepingutega seotud hinnangulised kulud (eurodes)**

| Kategooria | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|---|---|---|
| **Tegevuskulud** | | | |
| Töötajad | 1,56 | 1,56 | 1,56 |
| Energia | 0,70 | 0,70 | 0,70 |
| Materjalid | –0,45 | –0,45 | –0,45 |
| Teenused ja muud tegevuskulud | 1,65 | 1,65 | 1,65 |
| **Turunduskulud** | 13,70 | 15,59 | 14,95 |
| **Investeerimiskulud** | 0,89 | 0,87 | 2,06 |
| **Kulud kokku** | **18,04** | **19,92** | **20,47** |

*Allikas*: Oxera analüüs, mis põhineb lennujaama käitajalt saadud andmetel.

(427) Tabelis 25 ja tabelis 26 esitatud tulemused põhinevad järgmistel kaalutlustel.

- Hõlmatud ajavahemik kestab 2010. aasta juunist kuni 2011. aasta veebruarini, mis on 2010. aasta muutmislepingute kehtivusaeg.

- Lennundusega seotud tulu hindamisel on järgitud nii eelhindamise kui ka järelhindamise põhimõtet. 2010. aasta puhul on aluseks võetud tegelik Wizz Airi reisijate ja teenindatud lennukite arv (tagantjärele tehtud hinnang), Oxera hinnangud 2011. aasta jaanuari ja veebruari kohta põhinevad 2010. aasta detsembri näitajatel (eelnev hinnang). Allahindluste puhul on kasutatud eelhindamise põhimõtet ning arvesse võetud 2010. aasta muutmislepingutes sätestatud põhitariife ja hinnavähendeid. Eeldatud on 10 % allahindlust maandumistasudelt ja 10 % allahindlust pardale võetud reisija tasult. Julgestustasusid on arvesse võetud.

- Hinnates lennundusega mitteseotud tulu lahkuva reisija kohta, on aluseks võetud Wizz Airi 2010. aasta keskmine lennundusega mitteseotud tulu, st 3,04 eurot reisija kohta.

- Täiendavate tegevuskulude puhul on kulud, mis varieeruvad sõltuvalt reisijate arvust (personalikulud, energiakulud, materjalikulud, ostetud teenuste kulud ja muud tegevuskulud), seostatud Wizz Airiga proportsionaalselt lennuettevõtja osakaaluga lahkuvate reisijate arvus. Arvutus põhineb tegelikel tegevuskuludel ja on seega tehtud tagantjärele.

- Analüüs ei hõlma turundusmakseid, kuna turundusleping lõpetati 2010. aasta veebruaris.

- Täiendavate investeerimiskulude hindamisel on arvesse võetud 2010. aastal tehtud investeeringuid. Riigi rahastatud investeeringuid terminalihoonesse ja julgestusseadmetesse ei ole seostatud Wizz Airiga. Oxera sõnul olid need kulud, mis oleksid tekkinud olenemata Wizz Airi kohalolekust, kuna need tulenesid Rumeenia kohustusest täita Schengeni alaga ühinemise nõudeid. Arvesse on võetud lennujaama käitaja omavahenditest rahastatud investeeringuid. Lennujaama käitaja omavahenditest rahastatud investeerimiskulud, sealhulgas amortisatsiooni- ja intressikulud, on jaotatud proportsionaalselt Wizz Airi reisijate osakaaluga lennujaama reisijate arvus. Reisijate arv on hinnatud võrdseks 2010. aastal teenindatud reisijate maksimumarvuga, kuna Oxera sai lennujaama käitaja esitatud teabe põhjal aru, et Timişoara rahvusvaheline lennujaam tegutses uuringu ajal (2011. aasta oktoobris) täisvõimsusel.

(428) Eespool nimetatud kulude ja tulude põhjal leidis Oxera, et tagantjärele vaadelduna (võttes arvesse mõnda eelnevat elementi) suurendasid 2010. aasta muutmislepingud kasumit. Kasum reisija kohta (st panus kasumlikkuse suurenemisse reisija kohta, mis on arvutatud hinnanguliste lisatulude ja -kulude vahena) on esitatud tabelis 27.

**Tabel 27. 2010. aasta muutmislepingute panus kasumlikkuse suurenemisse (eurodes)**

| Kategooria | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|---|---|---|
| **Keskmine lisatulu lahkuva reisija kohta** | 22,47 | 20,75 | 20,70 |
| Keskmine lisakulu lahkuva reisija kohta | 18,04 | 19,92 | 20,47 |
| Panus kasumlikkuse suurenemisse lahkuva reisija kohta | 4,43 | 0,84 | 0,23 |
| **Kogupanus kasumlikkuse suurenemisse** | **19 404** | **107 198** | **37 833** |

*Allikas*: Oxera analüüs, mis põhineb lennujaama käitajalt saadud andmetel.

(429) Eespool esitatud arvutuste põhjal leidis Oxera, et 2010. aasta muutmislepingutel oli üheksa kuu jooksul, mil need lepingud kehtisid, positiivne nüüdispuhasväärtus 483 147 eurot. 2010. aasta muutmislepingutest tulenevaid rahavooge ei ole diskonteeritud, sest lepingute kestus oli lühem kui aasta.

(430) Komisjon täheldab, et kasumlikkuse järelhindamisel on Oxera kasutanud lisatulude arvutamisel nii eel- kui ka järelandmeid, samas kui lisakulude arvutamisel on kasutatud vaid järelandmeid.

(431) Lennundusega seotud tulu kohta märgib komisjon, et valgustus- ja parkimistasud on arvutustest välja jäetud, mis kujutab endast konservatiivset lähenemisviisi.

(432) Komisjon märgib, et arvesse on võetud nii julgestustasusid kui ka -kulusid, ning eeldab, et see ei mõjuta kasumlikkuse arvutamist.

(433) Kulude puhul

a) peab komisjon mõistlikuks täiendavate tegevuskulude arvutamise meetodit, mis põhineb andmetel, mis olid kättesaadavad enne lepingute allkirjastamist;

b) märgib komisjon, et turunduslepingus esitatud valemi alusel tooks lennujaamatasude ümberarvutamine valgustus- ja parkimistasude arvessevõtmiseks kaasa turundusmaksete ülehindamise sama summa võrra;

c) märgib komisjon, et uuring hõlmas lennujaama omavahenditest tehtud investeeringute täiendavaid amortisatsioonikulusid, mis põhinesid Wizz Airi eeldataval osakaalul lennujaama läbilaskevõimes. Nagu on selgitatud põhjenduses 372, leiab komisjon siiski, et lennujaama käitajal ei tekkinud ühtki investeerimiskulu, mis oleks tulenenud Wizz Airi kohalolekust Timişoara rahvusvahelises lennujaamas. Seetõttu on komisjon seda meelt, et analüüs ei peaks hõlmama ühtki lepingutega seotud amortisatsioonikulu.

(434) Põhjenduses 433 selgitatud põhjustel leiab komisjon, et üldiselt tunduvad kulud ülehinnatud.

(435) Võttes arvesse asjaolu, et lennundusega seotud tulu korrigeerimine tooks kaasa turundusmakse sarnase korrigeerimise, mis ei mõjuta kasumlikkuse arvutamist, samuti asjaolu, et kulud tunduvad olevat ülehinnatud, järeldab komisjon, et Oxera 2011. aasta uuringu üldine järeldus kehtib ja nüüdispuhasväärtus jääb positiivseks.

(436) Põhjenduste 430–435 põhjal leiab komisjon, et Oxera 27. oktoobri 2011. aasta aruande tulemused 2010. aasta muutmislepingute kohta on vastuvõetavad.

*Järeldus majandusliku eelise kohta*

(437) Oxera tagantjärele rekonstrueeritud 10. veebruari 2015. aasta eeluuringu põhjal, nii nagu komisjon selle ümber arvutas (põhjendus 425), eeldati, et 2010. aasta muutmislepingud suurendavad lennujaama käitaja kasumit. Seetõttu leiab komisjon, et turumajanduse tingimustes tegutsev arukas ettevõtja oleks sellised lepingud sõlminud. Komisjon märgib, et Oxera järelaruanne sisaldab Oxera eeluuringu tulemusi täiendavaid tõendeid.

(438) Lisaks on märke, mis põhinevad eelkõige arengukaval, et 2010. aastal Wizz Airiga sõlmitud muutmislepingud olid osa üldisest strateegiast ja pikaajalistest jõupingutustest saavutada lennujaama üldine kasumlikkus.

(439) Seepärast järeldab komisjon, et 2010. aasta muutmislepingutega ei antud Wizz Airile majanduslikku eelist, mida ta ei oleks tavapärastel turutingimustel saanud.

9.1.5. *Järeldus 3. meetme kohta*

(440) Põhjendustes 301–439 selgitatud põhjustel leiab komisjon, et 2008. aasta lepingud ja 2010. aasta muutmislepingud ei kujuta endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

## 10. **4. MEEDE – AJAVAHEMIKU OKTOOBER 2009 KUNI VEEBRUAR 2010 EEST WIZZ AIRILT SISSENÕUTAVATE LENNUJAAMATASUDE AJATAMINE**

(441) Komisjon märkis oma menetluse algatamise otsuses, et ei saa välistada, et lennujaamatasude ajatamisega anti Wizz Airile majanduslik eelis. Komisjon täheldas, et menetluse algatamise otsuse ajaks ei olnud Wizz Air maksnud 2009. aasta oktoobrist 2010. aasta veebruarini kestnud ajavahemiku eest lennujaamatasusid summas 2,6 miljonit eurot. Kuigi tegemata maksed kajastusid lennujaama käitaja finantsaruandes kui nõuded Wizz Airi vastu, ei olnud kohtulikke meetmeid võetud.

(442) Rumeenia väitis, et lennujaama käitaja oli esitanud Wizz Airi vastu hagi täitemääruse saamiseks. Samal ajal oli Wizz Air esitanud lennujaama käitaja vastu hagi täitemääruse saamiseks seoses maksetega, mis olid jäänud tegemata Wizz Airi turundusteenuste eest. Rumeenia sõnul lahendati mõlemad kohtuvaidlused/vahekohtuotsused lõplike otsustega, millega rahuldati mõlemad maksenõuded. Rumeenia väitis, et vastastikused võlad tasaarvestati kooskõlas Rumeenia tsiviilseadustikuga kompromisskokkuleppe kaudu (põhjendus 109).

(443) Komisjon tuletab meelde, et 2008. aastal lepingud lennujaama käitaja ja Wizz Airi vahel olid kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega, st nendega ei antud Wizz Airile eelist, mistõttu ei kujutanud nad endast riigiabi.

*Järeldus*

(444) Seepärast järeldab komisjon, et kuna maksmata lennujaamatasud tasaarvestati Wizz Airi turundusmaksete nõuetega kooskõlas kohaldatavate õigusaktidega, ei ole väidetava riigiabi hindamisel enam objekti.

11. **JÄRELDUS**

(445) Eespool öeldut arvesse võttes leiab komisjon, et Schengeni ala väliste lendude terminali arendamise, lennuraja parandamise ja perrooni laiendamise ning valgustusseadmete rahastamine on ebaseaduslik riigiabi, mis on ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel siseturuga kokkusobiv.

(446) Lisaks leiab komisjon, et järgmised meetmed ei kujuta endast riigiabi: i) juurdepääsutee ja parkla arendamise riiklik rahastamine 2007. aastal; ii) julgestusseadmete riiklik rahastamine 2008. aastal; iii) 2007., 2008. ja 2010. aasta lennundusteabe kogumikus sätestatud lennujaamatasud ning iv) 2008. aasta lepingud (sh 2010. aasta muutmislepingud) Wizz Airiga,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

*Artikkel 1*

1. Riiklik rahastamine, mille Rumeenia võimaldas ajavahemikul 2007–2009 lennujaama käitajale Schengeni ala väliste lendude terminali arendamiseks, ruleerimistee parandamiseks ja perrooni laiendamiseks ning valgustusseadmete jaoks summas 29 194 600 Rumeenia leud, kujutab endast riigiabi Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Selle abi andmisel on rikutud Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõiget 3.

2. Lõikes 1 osutatud riigiabi on siseturuga kokkusobiv Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c tähenduses.

*Artikkel 2*

Juurdepääsutee ja parkla arendamise riiklik rahastamine 2007. aastal ning julgestusseadmete riiklik rahastamine 2008. aastal, 2007., 2008. ja 2010. aasta lennundusteabe kogumikus sätestatud lennujaamatasud ning 2008. aasta lepingud Wizz Airiga (sealhulgas 2010. aasta muutmislepingud) ei kujuta endast riigiabi Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

*Artikkel 3*

Käesolev otsus on adresseeritud Rumeeniale.

Brüssel, 24. veebruar 2020

*Komisjoni nimel*
*juhtiv asepresident*
Margrethe VESTAGER