II

(Muut kuin lainsäätämisjärjestyksessä hyväksyttävät säädökset)

PÄÄTÖKSET

KOMISSION PÄÄTÖS (EU) 2021/1428,

annettu 24 päivänä helmikuuta 2020,

VALTIONTUESTA SA.31662 – C/2011 (ex NN/2011), jonka Romania on myöntänyt Timişoaran kansainväliselle lentoasemalle – Wizz Airille

(tiedoksiannettu numerolla C(2021) 1065)

(Ainoastaan romaniankielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 108 artiklan 2 kohdan 1 alakohdan,

ottaa huomioon Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 62 artiklan 1 kohdan a alakohdan,

on edellä mainitun artiklan mukaisesti kehottanut asianomaisia esittämään huomautuksensa ([1]) ja ottaa huomioon nämä huomautukset,

sekä katsoo seuraavaa:

1. ASIAN KÄSITTELYN VAIHEET

(1) Euroopan lentoliikennemarkkinoilla toimiva lentoyhtiö Carpatair ([2]), jäljempänä 'kantelija' tai 'Carpatair', toimitti 30. syyskuuta 2010 päivätyllä kirjeellä kantelun, jäljempänä 'kantelu', jonka mukaan Romanian viranomaiset myöntävät sääntöjenvastaista valtiontukea Timişoaran kansainväliselle lentoasemalle, jäljempänä 'Timişoaran kansainvälinen lentoasema' tai 'lentoasema', Wizz Air Hungarian Airlines Ltd:n, jäljempänä 'Wizz Air', hyväksi ([3]). Kantelu kirjattiin valtiontukiasiana SA.31662 (ex CP 237/2010).

(2) Komissio totesi, että kantelu näytti liittyvän 17. toukokuuta 2010 päivättyyn Romanian viranomaisten ilmoitukseen, jäljempänä 'ilmoitus', suunnitelmista tarjota julkista tukea alueellisten lentoasemien hyväksi. Ilmoitus kirjattiin asianumerolla N 185/2010. Romanian viranomaiset ilmoittivat komissiolle 15. syyskuuta 2010, että Timişoaran kansainvälinen lentoasema ei kuulu ilmoitetun tukiohjelman perusteella tukikelpoisiin lentoasemiin. Koska komissio sai kuitenkin tietoja tietystä Timişoaran kansainvälisen lentoaseman julkisesta rahoituksesta vuosina 2007–2009, kyseisen ajanjakson julkista rahoitusta tarkastellaan tämän asian yhteydessä.

(3) Komissio toimitti tämän kantelun Romanialle 21. lokakuuta 2010 päivätyllä kirjeellä ja pyysi tietoja asiasta. Romanian viranomaiset vastasivat 15. joulukuuta 2010 päivätyllä kirjeellä.

([1]) Komission päätös SA.31662 (11/C) (ex CP 237/10) – Timişoaran kansainvälinen lentoasema – Wizz Air (EUVL C 270, 13.9.2011, s. 11).

([2]) Carpatair on vuonna 1999 perustettu yksityinen alueellinen lentoyhtiö. Carpatair perusti vuonna 2000 Timişoaran kansainväliselle lentoasemalle säteittäisen kuljetusverkoston palveluja tarjoavan keskuksen.

([3]) Wizz Air on unkarilainen halpalentoyhtiö. Wizz Air -konserniin kuuluu kolme toiminnallista yhtiötä: Wizz Air Hungary, Wizz Air Bulgaria ja Wizz Air Ukraine.

(4) Kantelija lähetti lisätietoja 24. marraskuuta 2010, 25. marraskuuta 2010, 14. tammikuuta 2011 ja 3. helmikuuta 2011 päivätyillä kirjeillä. Komissio ilmoitti kantelijalle 9. helmikuuta 2011 ja 2. maaliskuuta 2011 päivätyillä kirjeillä asian tilasta ja pyysi lisätietoja. Kantelija vastasi 22. helmikuuta 2011, 9. maaliskuuta 2011 ja 28. maaliskuuta 2011 päivätyillä kirjeillä ja toimitti lisätietoja.

(5) Komissio pyysi Romanian viranomaisilta lisätietoja 16. helmikuuta 2011, 3. maaliskuuta 2011 ja 16. maaliskuuta 2011 päivätyillä kirjeillä. Romanian viranomaiset vastasivat 10. maaliskuuta 2011 ja 5. huhtikuuta 2011 päivätyillä kirjeillä. Komissio ilmoitti Romanian viranomaisille 16. maaliskuuta 2011 tarvitsevansa vielä lisätietoja ja pyysi lähettämään tiedot 15. huhtikuuta 2011 mennessä. Romanian viranomaiset vastasivat torstai 21. huhtikuuta 2011 päivätyllä kirjeellä.

(6) Kantelija suostui 12. toukokuuta 2011 päivätyllä kirjeellä nimensä ja taloudellisen tilanteensa julkistamiseen ja toimitti niihin liittyen lisätietoja.

(7) Komissio ilmoitti 24. toukokuuta 2011 päivätyllä kirjeellä Romanialle päätöksestään aloittaa muodollinen tutkintamenettely Timişoaran kansainväliseen lentoasemaan liittyvästä rahoituksesta, kyseisen lentoaseman pitäjän ja Wizz Airin välisestä vuoden 2008 sopimuksesta, Wizz Airin lentoasemamaksujen maksamatta jättämisestä sekä vuosien 2007, 2008 ja 2010 lentoasemamaksutaulukon mukaisista alennuksista ja hyvityksistä, jäljempänä 'menettelyn aloittamista koskeva päätös'.

(8) Romanian viranomaiset ilmoittivat 16. kesäkuuta 2011 päivätyllä kirjeellä, mitä tietoja ne halusivat poistettavaksi menettelyn aloittamista koskevasta päätöksestä ennen sen julkaisemista.

(9) Komissio lähetti 23. kesäkuuta 2011 Romanialle ehdotuksen menettelyn aloittamista koskevan päätöksen julkisesta versiosta. Komissio ilmoitti Romanialle, mitä tietoja se ei hyväksynyt salassapidettäviksi.

(10) Romania vastasi 27. kesäkuuta 2011 päivätyllä kirjeellä komissiolle ja toisti pyyntönsä tiettyjen tietojen poistamisesta.

(11) Komissio teki Romanian kanssa käydyn kirjeenvaihdon perusteella lopullisen päätöksen tekstistä, jonka se aikoi julkaista salassapitovelvollisuudesta valtiontukipäätöksissä annetun komission tiedonannon ([4]) 33 kohdan mukaisesti. Komissio ilmoitti Romanialle 25. heinäkuuta 2011 päivätyllä kirjeellä päätöksestään hylätä Romanian pyyntö tiettyjen tietojen poistamisesta. Romanialle annettiin 15 päivää aikaa vastata tähän päätökseen ja esittää lisäperusteita pyyntönsä tueksi.

(12) Romania ilmoitti komissiolle 11. elokuuta 2011 päivätyllä kirjeellä säilyttävänsä kantansa tiettyjen tietojen poistamiseen mutta ei enää vastustanut menettelyn aloittamista koskevan päätöksen julkaisemista.

(13) Menettelyn aloittamista koskeva päätös julkaistiin *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* 13. syyskuuta 2011 ([5]). Komissio kehotti asianomaisia esittämään huomautuksensa kuukauden kuluessa julkaisupäivästä.

(14) Komissio sai Romanialta huomautuksia menettelyn aloittamista koskevasta päätöksestä 27. kesäkuuta 2011 ja 14. lokakuuta 2011 päivätyillä kirjeillä. Romania toimitti komissiolle lisätietoja 27. heinäkuuta 2011 ja 12. kesäkuuta 2012.

(15) Komissio sai huomautuksia menettelyn aloittamista koskevasta päätöksestä Societatea Nationala Aeroportul International Timişoaralta – Traian Vuia – S.A., jäljempänä 'lentoaseman pitäjä', 27. lokakuuta 2011, Carpatairilta 8. elokuuta 2011 ja Wizz Airilta 24. kesäkuuta 2011 ja 27. lokakuuta 2011. Komissio sai menettelyn aloittamista koskevasta päätöksestä huomautuksia myös Romanian lentoasemayhdistykseltä, lentoaseman pitäjän entiseltä johtajalta, Eurojetiltä, Austrian Airlinesilta ja Euroopan alueellisten lentoyhtiöiden järjestöltä.

(16) Komissio välitti kolmannen osapuolen huomautukset menettelyn aloittamista koskevasta päätöksestä Romanialle 4. syyskuuta 2012 ja 20. syyskuuta 2012. Se sai Romanialta vastauksen näihin huomautuksiin 5. lokakuuta 2012 ja 17. lokakuuta 2012 päivätyillä kirjeillä.

([4]) Komission tiedonanto salassapitovelvollisuudesta valtiontukipäätöksissä (EUVL C 297, 9.12.2003, s. 6).
([5]) Ks. alaviite 1.

(17) Komissio pyysi Romanian viranomaisilta lisätietoja 12. lokakuuta 2011, 24. helmikuuta 2012, 27. heinäkuuta 2012, 9. elokuuta 2012, 3. marraskuuta 2012, 30. lokakuuta 2014 ja 28. heinäkuuta 2015 päivätyillä kirjeillä. Romanian viranomaiset vastasivat 16. marraskuuta 2011, 13. huhtikuuta 2012, 3. toukokuuta 2012, 3. syyskuuta 2012, 5. lokakuuta 2012, 12. joulukuuta 2012, 2. joulukuuta 2014, 9. joulukuuta 2014 ja 21. syyskuuta 2015 päivätyillä kirjeillä.

(18) Komissio pyysi kantelijalta lisätietoja 27. heinäkuuta 2012 päivätyllä kirjeellä. Kantelija toimitti lisätiedot 3. syyskuuta 2012. Kantelija toimitti tietoja myös 7. kesäkuuta 2011, 30. kesäkuuta 2011, 8. elokuuta 2011, 14. lokakuuta 2011, 19. maaliskuuta 2012, 14. toukokuuta 2012, 13. heinäkuuta 2012, 19. lokakuuta 2012, 3. joulukuuta 2012, 1. heinäkuuta 2013, 6. kesäkuuta 2014, 10. heinäkuuta 2014, 10. lokakuuta 2014, 15. ja 16. lokakuuta 2014, 10. marraskuuta 2014, 12. marraskuuta 2014, 14. marraskuuta 2014, 25. helmikuuta 2015, 25. toukokuuta 2015, 28. toukokuuta 2015, 29. syyskuuta 2015, 10. joulukuuta 2015, 22. joulukuuta 2015, 13. huhtikuuta 2016, 28. huhtikuuta 2016, 27. helmikuuta 2018 ja 20. huhtikuuta 2018.

(19) Wizz Air toimitti 11. helmikuuta 2015 ja 3. heinäkuuta 2015 lisätietoja, joihin kuului Oxeran Wizz Airille laatima raportti, jossa sovellettiin Wizz Airin ja lentoaseman pitäjän välisiin sopimuksiin markkinataloustoimijaperiaatetta. Oxera toimitti raporttien päivityksiä ja lisähuomautuksia 14. toukokuuta 2015, 10. elokuuta 2015, 21. syyskuuta 2015, 20. lokakuuta 2015, 15. syyskuuta 2017 ja 22. syyskuuta 2017. Komissio pyysi 10. marraskuuta 2017 ei-luottamuksellista versiota Oxeran 15. ja 22. syyskuuta 2017 antamista vastauksista. Oxera ilmoitti komissiolle 15. marraskuuta 2017, että Wizz Air ei pyytänyt minkään tiedon korjaamista, ja komissio toimitti Oxeralta 23. marraskuuta 2017 saamansa lisäselvityksen jälkeen Oxeran 15. ja 22. syyskuuta 2017 antamat vastaukset Romanialle 1. joulukuuta 2017. Romanian viranomaiset toimittivat Oxeran tutkimukseen liittyvät huomautuksensa 1. helmikuuta 2018.

(20) Komissio ilmoitti 14. maaliskuuta 2014 Romanialle ja asianomaisille osapuolille tiedonannon ”Suuntaviivat valtiontuesta lentoasemille ja lentoyhtiöille” ([6]), jäljempänä ’vuoden 2014 ilmailusuuntaviivat’, hyväksymisestä ja pyysi esittämään huomautukset 20 työpäivän kuluessa vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen julkaisemisesta. Vuoden 2014 ilmailusuuntaviivat julkaistiin *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* 4. huhtikuuta 2014. Komissio sai Carpatairilta huomautuksia 25. maaliskuuta 2014, Wizz Airilta 30. huhtikuuta 2014 ja lentoaseman pitäjältä 8. toukokuuta 2014.

(21) Komissio välitti vuoden 2014 ilmailusuuntaviivoja koskevat kolmansien osapuolten huomautukset Romanialle 28. toukokuuta 2014. Komissio sai Romanialta 3. heinäkuuta 2014 päivätyllä kirjeellä huomautuksia asianomaisten osapuolten huomautuksista.

(22) Lentoaseman pitäjä toimitti lisätietoja 11. marraskuuta 2011, 24. marraskuuta 2016, ja 16. joulukuuta 2016. Komissio sai lentoaseman pitäjältä lisätietoja myös 18. tammikuuta 2016, 31. tammikuuta 2016 ja 7. maaliskuuta 2016. Komissio välitti nämä tiedot 11. maaliskuuta 2016 Romanialle, joka ei esittänyt niistä huomautuksia.

(23) Komissio välitti 17. heinäkuuta 2015 päivätyllä kirjeellä kantelijan ja Wizz Airin toimittamat lisähuomautukset Romanialle, joka kommentoi niitä 21. syyskuuta 2015.

(24) Komissio välitti 11. maaliskuuta 2016 päivätyllä kirjeellä Oxeran toimittamat lisätiedot Romanialle, joka kommentoi niitä 15. huhtikuuta 2016.

(25) Komissio pyysi Romanian viranomaisilta lisätietoja 30. lokakuuta 2017. Pyynnön romaniankielinen käännösversio lähetettiin Romanian viranomaisille 9. marraskuuta 2017. Romanian viranomaiset vastasivat kahden hyväksytyn määräajan pidentämisen jälkeen 15. tammikuuta 2018. Komissio lähetti Romanian viranomaisille 26. maaliskuuta 2018 ja 31. lokakuuta 2018 lisäselvityksiä koskevan pyynnön, joihin Romania vastasi 4. kesäkuuta 2018 ja 21. marraskuuta 2018. Romanian viranomaiset toimittivat 8. huhtikuuta 2019 käännöksen 4. kesäkuuta 2018 antamistaan vastauksista.

(26) Wizz Air lähetti 17. toukokuuta 2019 komissiolle kirjeen, jossa se vaati oikeutta tutustua asiakirja-aineistoon ja oikeutta tulla kuulluksi, ja komissio vastasi kirjeeseen 11. kesäkuuta 2019.

([6]) Komission tiedonanto – Suuntaviivat valtiontuesta lentoasemille ja lentoyhtiöille (EUVL C 99, 4.4.2014, s. 3).

2. TIMIŞOARAN KANSAINVÄLINEN LENTOASEMA

2.1 Lentoasema

(27) Timişoaran kansainvälinen lentoasema on Romanian länsiosassa sijaitseva kansainvälinen lentoasema.

(28) Lentoaseman toiminnasta vastaa lentoaseman pitäjä (johdanto-osan 15 kappale), osakeyhtiö, jonka osakkeista Romanian valtio omistaa tämän päätöksen päivämääränä 80 prosenttia ([7]). Loput osakkeista omistaa Fondul Proprietatea ([8]). Romania oli aiemmin merkinnyt alkupääoman kokonaan ja maksanut sen täysimääräisesti lentoaseman pitäjän perustamispäivänä ([9]).

(29) Lentoaseman pitäjä omistaa lentoaseman infrastruktuurin lukuun ottamatta kiitotietä, rullaustietä ja asematasoa, jotka ovat Romanian valtion omistuksessa. Valtio myöntää viimeksi mainitun infrastruktuurin käyttöoikeuden lentoaseman pitäjälle.

(30) Timişoaran kansainvälisellä lentoasemalla on yksi kiitotie, joka on 3 500 metriä pitkä ja 45 metriä leveä. Asematasolla on 22 pysäköintipaikkaa. Lentoaseman kapasiteetti on 1 300 kansainvälistä matkustajaa tunnissa ja 500 kotimaan matkustajaa tunnissa. Lentoasemalla on myös rahtiterminaali.

(31) Vuosina 2007–2009 eli arvioitavana olevana ajanjaksona Timişoaran kansainvälinen lentoasema oli Romanian liikennemääriltään toiseksi suurin lentoasema (taulukko 1). Taulukko 1 sisältää myös tuon ajanjakson jälkeisen liikennearvion vuoteen 2017 asti.

Taulukko 1: Timişoaran kansainvälisen lentoaseman liikennemäärät vuosina 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

Lähde: Romanian viranomaiset.

(32) Tämän päätöksen tekohetkellä Timişoaran kansainvälisellä lentoasemalla harjoittaa matkustajareittiliikennettä useampi halpalentoyhtiö. Wizz Airilla on eniten kohteita Euroopassa, ja Ryanairilla ja Blue Airilla on suppeampi tarjonta. Lentoasemaa käyttää myös kaksi täyden palvelun lentoliikenteen harjoittajaa: Tarom ja Lufthansa. Lisäksi sinne tehdään kausittaisia tilauslentoja ja sitä käyttävät useat rahtilentoyhtiöt.

(33) Timişoaran kansainvälinen lentoasema oli vuosina 2007–2009 Carpatairin alueellinen päälentoasema. Carpatair on alueellinen täyden palvelun lentoliikenteen harjoittaja, joka lentää noin 32 kotimaiseen ja eurooppalaiseen kohteeseen. Muut lentoasemaa kyseisenä aikana käyttävät lentoyhtiöt olivat Tarom, Lufthansa, Austrian Airlines, Malev, Alitalia ja Moldavian Airlines.

(34) Timişoaran kansainvälisen lentoaseman lähimmät lentoasemat ovat seuraavat:

— Aradin lentoasema, joka sijaitsee 50 kilometrin eli maanteitse 40 minuutin matkustusajan päässä. Aradin lentoasemalla on Länsi-Romanian suurin rahtiterminaali. Sen matkustajaliikenne väheni 67 183 matkustajasta vuonna 2007 vain 11 367 matkustajaan vuonna 2018; ja

([7]) Statutul Societății Naționale "Aeroportul Internațional Timişoara – Traian Vuia" – SA din 18.9.2008 – Timişoaran kansainvälisen lentoaseman aseman pitäjän yhtiöjärjestys 15. lokakuuta 2008, jäljempänä 'vuoden 2008 yhtiöjärjestys', 8 artikla.

([8]) Fondul Proprietatea on Romanian hallituksen perustama kiinteistörahasto, jonka tarkoituksena on maksaa hyvityksiä henkilöille, jotka menettivät omaisuutensa kommunistihallinnon aikana ja joiden omistusoikeutta koskevia vaatimuksia ei ole voitu korvata luontoissuorituksina. Romanian hallituksesta tuli Fondul Proprietatean vähemmistöosakas (0,04 prosenttia), kun sen osakkeita sen alkuperäisestä omistusosuudesta jaettiin uudelleen niihin oikeutetuille vaatimuksen esittäjille.

([9]) Statutul Societății Naționale "Aeroportul Internațional Timişoara" – SA din 24.8.1998 – Timişoaran kansainvälisen lentoaseman aseman pitäjän yhtiöjärjestys, joka oli voimassa 7. lokakuuta 1998–14. lokakuuta 2008, jäljempänä 'vuoden 1998 yhtiöjärjestys', ja joka hyväksyttiin hallituksen päätöksellä 521/1998, 7 artikla.

— Caransebesin lentoasema, joka sijaitsee 107 kilometrin eli maanteitse 1 tunnin ja 14 minuutin matkustusajan päässä. Se on yksityinen lentoasema, jolla ei ole säännöllistä liikennettä. Sitä käytetään yleisilmailuun ja pelastus- ja poliisilentoihin.

(35) Taulukko 2 sisältää yhteenvedon lentoaseman pitäjän taloudellisesta tilanteesta ([10]) tarkastelun kohteena olevana ajanjaksona:

Taulukko 2: Keskeiset talouden indikaattorit (tuhatta Romanian leuta)

tuhatta Romanian leuta	2007	2008	2009
Tuotot	23 473	30 545	41 067
Tulot	ei sovelleta	30,1 %	34,4 %
Käyttökate	7 318	10 646	12 212
Käyttökate	31,2 %	34,9 %	29,7 %
Voitto ennen korkoja ja veroja	3 249	5 809	5 655
Nettotulos	2 417	4 874	3 508
Nettovoittomarginaali	10,3 %	16,0 %	8,5 %

2.2 Timişoaran kansainvälisen lentoaseman kehittämissuunnitelma 2006–2015

(36) Vuosiksi 2006–2015 laaditussa kehityssuunnitelmassa, jäljempänä 'kehityssuunnitelma', ennakoitiin matkustajaliikenteen lisääntyvän vuoden 2005 luvusta eli 611 705 matkustajasta 1 661 332 matkustajaan vuonna 2010 ja 2 565 494 matkustajaan vuonna 2015. Romania liittyessä EU:hun vuonna 2007 liikenteen odotettiin lisääntyvän 16–18 prosenttia.

(37) Kehityssuunnitelmassa todettiin, että vuosina 2001–2005 matkustajaliikenne ja lentojen määrät lisääntyivät 250 prosenttia. Siinä todettiin myös, että vuonna 2006 nykyinen kapasiteetti saavuttaisi matkustajaterminaalin, asematason, kiitotien, yhdystien ja pysäköinnin suhteen kriittisen tason, mikä vaarantaisi mahdollisuuden avata uusia reittejä ja lisätä matkustajamääriä olemassa olevilla reiteillä. Matkustajaterminaalin laajentamiseen liittyvät työt aloitettiin vuonna 2003 ja asematason laajentamiseen liittyvät työt vuonna 2004. Kehityssuunnitelmassa vahvistettiin tarve jatkaa infrastruktuurin laajentamista ja kehittämistä ennakoidun liikenteen kasvun mukaisesti.

3. KIISTANALAISET TOIMENPITEET

3.1 Toimenpide 1 – Lentoaseman pitäjälle myönnetty vuotuinen rahoitus

(38) Lentoaseman pitäjä sai valtiolta vuosittain avustuksia, jäljempänä 'toimenpide 1'. Romanian mukaan lentoaseman pitäjälle vuosina 2007–2009 myönnetty rahoitus liittyi seuraavan tyyppisiin investointeihin ja määriin (taulukko 3).

Taulukko 3: Lentoaseman pitäjälle vuosina 2007–2009 myönnetty julkinen rahoitus

Vuosi	**Tavara nro**	**Määrä (tuhatta leuta)**	**Investointihanke**	**Infrastruktuurin omistaja**
2007	1	500	Yhdystien ja pysäköintialueen kehittäminen	Lentoasema
	2	1 758	Schengen-alueen ulkopuolisten lentojen terminaalin kehittäminen (alun perin kotimaanlentojen terminaali)	Lentoasema
	3	6 846	Kiitotien parantaminen ja lentokoneiden asematason laajentaminen	Romanian valtio
		9 104	**Välisumma**	

([10]) Raportti Fondul Proprietateasta 7. helmikuuta 2011 tehdystä analyysistä, IEBA Trust financial & Investment Services.

2008	4	10 236,65	Kiitotien parantaminen ja lentokoneiden asematason laajentaminen	Romanian valtio
	5	242	Schengen-alueen ulkopuolisten lentojen terminaalin kehittäminen (alun perin kotimaanlentojen terminaali)	Lentoasema
	6	97,24	Turvaporttien metallinilmaisimet	Lentoasema
	7	4 598,4	Räjähteiden aineilmaisinjärjestelmä	Lentoasema
	8	703,99	Kannettavat räjähdysaineilmaisimet	Lentoasema
	9	1 344,00	Valaistusvarusteet	Lentoasema
	10	1 773,61	Läpivalaisujärjestelmä	Lentoasema
	11	511,81	Itseliikkuva EMS-kuljetusalusta	Lentoasema
		19 507,7	**Välisumma**	
2009	12	2 387,99	Kiitotien parantaminen ja lentokoneiden asematason laajentaminen	Romanian valtio
	13	6 379,96	Schengen-alueen ulkopuolisten lentojen terminaalin parantaminen (alun perin kotimaanlentojen terminaali)	Lentoasema
		8 767,95	**Välisumma**	
2007–2009		**37 379,65**	**Yhteensä**	

(39) Romanian mukaan investointien rahoituksella oli seuraavat oikeusperustat:

1) Turvalaitteiden osalta hallituksen päätös 1461/2007 lentoasemien turvalaitteiden hankintaohjelmien rahoituksesta, joka sisälsi Timişoaran kansainvälisellä lentoasemalla vuonna 2008 rahoitettavat turvalaitteet. Rahoitus osoitettiin hallituksen 24. kesäkuuta 2008 antamalla päätöksellä 666/2008 hyväksytyssä talousarvioesityksessä vuodeksi 2008.

2) Muiden investointien osalta hallituksen päätöksellä 615/2002 hyväksyttiin Timişoaran kansainvälisen lentoaseman lentoasemainfrastruktuurin kehittämistä koskeva strateginen ohjelma vuosiksi 2002–2015. Sitä muutettiin hallituksen päätöksellä 1212/2007, jolla hyväksyttiin strateginen ohjelma vuosiksi 2007–2015. Strategiseen ohjelmaan sisältyi erityisesti luettelo investoinneista. Näihin investointeihin kohdennetut varat sisällytettiin vuosien 2007, 2008 ja 2009 talousarvioiden hyväksymistä koskeviin säädöksiin ([11]).

3.2 **Toimenpide 2 – Vuosien 2007, 2008 ja 2010 ilmailukäsikirjat**

3.2.1 *Vuosien 2007 ja 2008 ilmailukäsikirjat*

(40) Romanialta saatujen tietojen mukaan jokaisella lentoaseman pitäjällä on sovellettavan kansallisen oikeudellisen kehyksen mukaisesti valtuudet vahvistaa lentoasemamaksunsa. Lentoaseman pitäjän määräämät maksut on kansainvälisten ilmailusääntöjen mukaisesti julkaistava virallisesti ilmailukäsikirjassa. Näin ollen Timişoaran kansainvälisen lentoaseman käytöstä perittävät maksut on vahvistettu ainoastaan kyseisen lentoaseman osalta eikä niitä sovelleta mihinkään muuhun lentoasemaan alueellisella tai kansallisella alueella. Lentoaseman pitäjän johto tekee ilmailukäsikirjoista ehdotuksen, jonka yhtiön hallitus hyväksyy yhtiöjärjestyksessä nimenomaisesti annettujen valtuuksien mukaisesti.

(41) Sovellettavat maksut julkaistiin ilmailukäsikirjassa 7. kesäkuuta 2007 viitteellä GEN 4.1-17, jäljempänä 'vuoden 2007 ilmailukäsikirja', seuraavasti:

([11]) Liikenneministeriön, valtiovarainministeriön ja työministeriön asetus 289 vuoden 2007 talousarviosta, annettu 21. helmikuuta 2007, hallituksen päätös 666 vuoden 2008 talousarviosta, annettu 24. kesäkuuta 2008, ja hallituksen päätös 721 vuoden 2009 talousarviosta, annettu 17. kesäkuuta 2009.

Taulukko 4: Vuoden 2007 ilmailukäsikirjan lentoasemamaksut (euroina)

Tariffi	Minimimaksu	Yksikköhinta
Laskut	50	7 per tonni
Valaistus	50	2,10 per tonni
Pysäköinti	15	0,15 per tonni per tunti
Matkustajapalvelu		
— ***kansainväliset lennot***		8 per matkustaja
— ***kotimaanlennot***		3 per matkustaja
— ***turvallisuus***		7 per matkustaja
— ***– kauttakulku tai vaihto***		5 per matkustaja

(42) Vuoden 2007 ilmailukäsikirjassa vahvistetaan laskeutumismaksujen alennukset, jotka perustuvat seuraavassa taulukossa esitettyyn laskeutumisten määrään:

Taulukko 5: Vuoden 2007 ilmailukäsikirjan alennukset lentoasemamaksuista

Ulkomaan lennot	
Laskeutumisten määrä vuodessa	**Alennus (%)**
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) Lisäksi laskeutumismaksuista myönnetään kuuden kuukauden ajaksi 50 prosentin alennus uusille lentoliikenteen harjoittajille, jotka suorittavat vähintään kaksi lentoa viikossa, ja uusille kohteille, joihin ei vielä ole lentoyhteyttä Timişoaran kansainväliseltä lentoasemalta.

(44) Vuonna 2008 sovellettavat maksut julkaistiin ilmailukäsikirjassa 23. lokakuuta 2008 viitteellä GEN 4.1-17, jäljempänä 'vuoden 2008 ilmailukäsikirja', seuraavasti:

Taulukko 6: Sovellettavat lentoasemamaksut (vuoden 2008 ilmailukäsikirja) euroina

Tariffi	Minimimaksu	Yksikköhinta
Laskut	50	7 per tonni
Valaistus	50	2,10 per tonni
Pysäköinti	15	0,15 per tonni per tunti
Matkustajapalvelu		
— ***kansainväliset lennot***		8 per matkustaja
— ***kotimaanlennot***		5 per matkustaja
— ***turvallisuus***		10 per matkustaja
— ***kauttakulku tai vaihto***		1,50 per matkustaja
— ***– liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeudet***		0,20 per matkustaja

(45) Vuoden 2008 ilmailukäsikirjassa matkustajien turvamaksut nousivat vuoden 2007 seitsemästä eurosta 10 euroon matkustajaa kohti. Kauttakulku- ja vaihtomatkustajien maksua alennettiin viidestä eurosta matkustajaa kohti 1,50 euroon. Lisäksi lentoaseman pitäjä on ottanut käyttöön liikuntarajoitteisia henkilöitä koskevan 0,20 euron avustamispalvelumaksun.

(46) Vuoden 2008 ilmailukäsikirjassa vahvistetaan laskeutumismaksujen alennukset, jotka perustuvat edellisen vuoden laskeutumisten määrään seuraavasti:

Taulukko 7: Lentoasemamaksujen alennukset (vuoden 2008 ilmailukäsikirja)

Ulkomaan lennot	
Laskeutumisten määrä vuodessa	**Alennus (%)**
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) Vuoden 2008 ilmailukäsikirjassa vahvistetaan myös, että vähintään 70 paikkaisella lentokoneella vähintään kolme lentoa viikossa suorittaville Timişoaran kansainvälisen lentoaseman uusille lentoliikenteen harjoittajille myönnetään laskeutumismaksuista 50 prosentin alennus 12 kuukauden ajan. Kuhunkin avattuun uuteen kohteeseen sovelletaan 50 prosentin alennusta laskeutumismaksuista kuuden kuukauden ajan.

(48) Edellä esitettyjen alennusten ja hyvitysten lisäksi lentoaseman pitäjä myöntää osittaisen korvauksen saamistaan maksuista, jotka ovat peräisin lähtevistä matkustajista perittävistä maksuista (taulukko 8).

Taulukko 8: Vuoden 2008 ilmailukäsikirjan mukaisesta lähteviä matkustajia koskevasta maksusta saatujen tulojen korvaaminen

Käyttäjän kuljettamien lähtevien matkustajien vuotuinen lukumäärä	**Takaisinmaksu**
150 001–300 000	10 %
300 001–500 000	20 %
> 500 001	30 %

3.2.2 *Vuoden 2010 ilmailukäsikirja*

(49) Timişoaran kansainvälisen lentoaseman lentoasemamaksujen muutos julkaistiin 26. elokuuta 2010, jäljempänä vuoden 2010 ilmailukäsikirjassa. Lentoaseman pitäjä otti käyttöön uuden alennusluokan lentokoneille, joiden suurin lentoonlähtöpaino on yli 70 tonnia:

Taulukko 9: Vuoden 2010 ilmailukäsikirjan alennukset lentoaluksille, joiden suurin lentoonlähtöpaino on yli 70 tonnia

Käyttäjän kuljettamien lähtevien matkustajien kuukausittainen lukumäärä	**Vähennys (%)**
0–10 000	0
10 001–18 000	72
18 001–36 000	82
> 36 000	85

3.3 **Toimenpide 3 – Vuonna 2008 tehdyt lentoaseman pitäjän ja Wizz Airin väliset sopimukset**

(50) Lentoaseman pitäjä ja Wizz Air allekirjoittivat vuoden 2008 puolivälissä neljä sopimusta, joissa määritellään niiden yhteistyön periaatteet sekä lentoyhtiön lentoaseman infrastruktuurin ja palvelujen käyttöä koskevat ehdot ja edellytykset. Allekirjoitettuja sopimuksia olivat i) yhteisymmärryspöytäkirja, ii) markkinointisopimus, iii) toimintasopimus ja iv) maahuolintasopimus, jäljempänä 'vuoden 2008 sopimukset'. Wizz Air aloitti vuoden 2008 sopimusten perusteella liikennöinnin Timişoaran kansainväliseltä lentoasemalta vuoden 2008 lopussa. Yhtiö lisäsi vuonna 2009 asteittain kansainvälisiä kohteitaan, joihin se lensi A320-tyyppisillä lentokoneilla (280-paikkaisia).

3.3.1 *Kesäkuun 25 päivänä 2008 allekirjoitettu yhteisymmärryspöytäkirja*

(51) Lentoaseman pitäjä ja Wizz Air allekirjoittivat 25. kesäkuuta 2008 yhteisymmärryspöytäkirjan, jäljempänä 'yhteisymmärryspöytäkirja'. Sen alkuperäinen voimassaoloaika oli kolme vuotta plus yksi vuosi, jona aikana osapuolet voivat irtisanoa sen sopimusrikkomuksen perusteella. Yhteisymmärryspöytäkirjassa vahvistettiin osapuolten yhteistyön yleiset periaatteet sekä ehdot ja edellytykset, joiden mukaisesti Wizz Air käyttää lentoaseman infrastruktuuria ja palveluja.

(52) Lentoaseman pitäjä sitoutui laajentamaan matkustajaterminaalia, jotta sen matkustajamäärä voisi kasvaa kolmeen miljoonaan matkustajaan vuodessa 1. tammikuuta 2011 mennessä. Se sitoutui myös korottamaan kiitotien lasku- ja nousuluokan luokkaan III kumpaankin suuntaan vuoden 2009 loppuun mennessä ja tarjoamaan lähtö- ja saapumisaikoja Wizz Airin pyynnön mukaisesti.

(53) Wizz Air sitoutui markkinoimaan lentoaseman pitäjää. Osapuolet sopivat erityisesti siitä, että ne mainostavat Wizz Airin lentokohteita lentoasemalta tai lentoasemalle sieltä lähtevien ja sinne saapuvien matkustajien määrän lisäämiseksi. Vastineeksi lentoaseman pitäjä sitoutui maksamaan markkinointimaksuja laskeutumismäärien ja kuljetettujen matkustajamäärien mukaan.

3.3.2 *Heinäkuun 30 päivänä 2008 allekirjoitettu markkinointisopimus*

(54) Osapuolet allekirjoittivat 30. heinäkuuta 2008 markkinointisopimuksen, jäljempänä 'markkinointisopimus', joka tehtiin aluksi kolmeksi vuodeksi ja jonka voimassaolo alkoi 11. joulukuuta 2008. Markkinointisopimuksen alkuperäistä voimassaoloaikaa voitiin pidentää ensimmäisten kolmen vuoden jälkeen yhdellä vuodella.

(55) Markkinointisopimuksessa vahvistettiin Wizz Airin harjoittaman markkinointitoiminnan ehdot ja edellytykset, ja sen tavoitteena oli lisätä lähtevien ja saapuvien matkustajien määrää lentoasemalla.

(56) Markkinointisopimuksessa eritellään seuraavat markkinointitoimet, jotka Wizz Airin oli toteutettava:

— Timişoaran kansainvälisen lentoaseman ja Wizz Airin Timişoaran kansainväliselle lentoasemalle saapuvien ja sieltä lähtevien lentojen mainostaminen verkkosivustollaan ja asiakaslehdessään;

— Timişoaran kansainvälisen lentoaseman mainostaminen verkkosivustollaan;

— markkinointistrategian laatiminen Timişoaran kansainväliselle lentoasemalle ja Wizz Airille;

— Timişoaran kansainvälisen lentoaseman lentoliikennepalveluja koskevat mainoskampanjat; ja

— muuta matkustajamäärien kasvua edistävä toiminta Timişoaran kansainvälisellä lentoasemalla.

(57) Markkinointitoimet oli tarkoitus toteuttaa romanialaisissa ja ulkomaisissa tiedotusvälineissä.

(58) Wizz Airin markkinointitoiminnan vastineeksi lentoaseman pitäjän oli maksettava Wizz Airille markkinointimaksu, joka riippui kuljetettujen lähtevien matkustajien määristä.

(59) Markkinointisopimuksessa määrättiin, että jos toimintasopimuksen tai maahuolintasopimuksen mukaisia maksuja korotetaan, markkinointimaksua olisi muutettava vastaavasti kuin lentoasemamaksuja.

(60) Lisäksi lentoaseman pitäjällä on seuraavat velvoitteet Wizz Airia kohtaan:

— sen on tarjottava Wizz Airille mahdollisuus käyttää Timişoaran kansainvälisen lentoaseman infrastruktuuria kaupalliseen toimintaan ja markkinointitoimiin;

— sen on tuettava Wizz Airin yhteyksiä paikallisiin julkisiin tahoihin ja yrityksiin;

— sen on annettava Wizz Airin käyttöön kokemuksensa, tietämyksensä ja yhteytensä paikallisiin markkinointipalveluihin ja tiedotusvälineisiin;

— sen on otettava Wizz Air mukaan mainos- ja markkinointitoimintaansa;

— sen on tarjottava Wizz Airille mainostilaa Timişoaran kansainvälisellä lentoasemalla; ja

— sen on tuettava Wizz Airia suhdetoiminnassa.

(61) Markkinointisopimuksessa määrättiin, että Wizz Airin olisi annettava markkinointimaksusta lasku sen jälkeen, kun se on saanut lentoaseman pitäjältä proformalaskun toimintasopimuksen ja maahuolintasopimuksen maksuista.

(62) Markkinointisopimuksen mukaan Wizz Air oli velvollinen toimittamaan lentoaseman pitäjälle vähintään kerran vuodessa raportin, jossa kuvataan sen toteuttamia markkinointitoimia (eli markkinointitoimien, kohderyhmien, mainonnan, toimien tiheyden, tiedotusvälineiden valinnan ja markkinointitoimiin käytettyjen summien kuvaus).

3.3.3 *Lentoaseman pitäjän suorittama markkinointisopimuksen irtisanominen ja markkinointimaksujen maksaminen*

(63) Lentoaseman pitäjä päätti 11. helmikuuta 2010 irtisanoa markkinointisopimuksen.

(64) Romanian kansallinen julkisten hankintojen sääntely- ja valvontaviranomainen totesi, että markkinointisopimuksen tekeminen soveltamatta mitään kansallisessa lainsäädännössä säädettyjä sopimuksen tekomenettelyjä oli julkisia hankintoja koskevien sääntöjen vastaista ja siitä voitaisiin määrätä 70 000–100 000 Romanian leun sakko.

(65) Lentoaseman pitäjä oli saanut Wizz Airilta sen lokakuusta 2008 tammikuuhun 2010 tarjoamista markkinointipalveluista yhteensä 2 560 992,90 euron laskut. Romanian viranomaiset väittävät, että lentoaseman pitäjä ei maksanut tätä summaa ja että markkinointisopimuksesta johtuva maksuvelvollisuus ratkaistaisiin yrityslainsäädännön mukaisesti.

(66) Wizz Airin lentoaseman pitäjälle lähettämät laskut osoittavat, että markkinointimaksut on laskutettu muutaman kuukauden viiveellä.

3.3.4 *Elokuun 1 päivänä 2008 tehty toimintasopimus*

(67) Toimintasopimus tehtiin 1. elokuuta 2008 joulukuun 11. päivän 2008 ja joulukuun 10. päivän 2009 väliseksi ajaksi, ja se uusittiin automaattisesti 12 kuukaudeksi sen voimaantulon jokaisena vuosipäivänä ([12]). Toimintasopimuksessa eriteltiin vaatimukset, jotka koskivat lentoaseman pitäjän Wizz Airille tarjoamia palveluita (matkustaja-, turva- sekä kauttakulku- ja koneenvaihtopalvelut), ja määritettiin soveltuvat lentoasemamaksut, jotka Wizz Airin on maksettava, sekä alennukset ja vapautukset maksuista.

(68) Maksut olivat periaatteessa ([13]) samat kuin vuoden 2008 ilmailukäsikirjassa vahvistetut. Lisäksi lentoyhtiöllä oli lentotiheyksien lisäämisen vuoksi kuuden kuukauden ajan oikeus 50 prosentin alennukseen.

(69) Palvelujen maksut erääntyivät 30 päivän kuluttua laskun vastaanottamisesta ilman minkäänlaista vähennystä väitetyn vastavaatimuksen vuoksi tai mistään muustakaan syystä. Viivästyskoroksi määritettiin 6,5 prosenttia vuodessa. Viivästyskorot oli esitettävä laskussa.

([12]) Tämä toimintasopimus on markkinointisopimuksessa tarkoitettu toimintasopimus.

([13]) Kotimaanlennoilta perittävää maksua lukuun ottamatta, koska Wizz Air ei tarjonnut kotimaanlentoja.

(70) Sopimuksen luottamuksellisuuden rikkomisesta määrättiin 10 000 euron sakko.

(71) Toimintasopimusta muutettiin 25. kesäkuuta 2010 uudella alennusjärjestelmällä, joka oli voimassa 6. helmikuuta 2011 asti. Tämä uusi alennusjärjestelmä vastasi vuoden 2010 ilmailukäsikirjan järjestelmää.

3.3.5 *Elokuun 1 päivänä 2008 tehty maahuolintasopimus*

(72) Maahuolintasopimus, jäljempänä 'maahuolintasopimus', oli huhtikuussa 2004 tehdyn maahuolintaa koskevan vakiosopimuksen liite, ja se oli voimassa joulukuun 11. päivän 2008 ja joulukuun 10. päivän 2009 välisen ajan. Sopimus uusittiin automaattisesti 12 kuukaudeksi sen voimaantulon jokaisena vuosipäivänä ([14]).

(73) Maahuolintasopimuksessa asetettiin Airbus A320 -matkustajalentokoneen huolintamaksuiksi 150 euroa yhdestä käsittelystä, joka koostuu saapumisesta ja sitä seuraavasta lähdöstä. Pyynnöstä tarjottavat palvelut eivät sisältyneet siihen, ja niistä veloitettiin erikseen.

(74) Huolintapalvelujen laskut oli tarkoitus antaa viimeistään seuraavan kuukauden 5 päivänä. Maksut oli suoritettava 30 päivän kuluessa laskun vastaanottamisesta. Viivästyskoroksi määritettiin 6,5 prosenttia vuodessa.

(75) Maahuolintasopimusta jatkettiin 1. helmikuuta 2010 yhden vuoden ajaksi 6. helmikuuta 2010 alkaen. Markkinointisopimuksen määräys, joka mahdollisti maahuolintasopimuksen ja toimintasopimuksen välittömän irtisanomisen ilman vahingonkorvauksia, kun markkinointisopimuksen voimassaolo päättyi tai se päätettiin, julistettiin pätemättömäksi.

(76) Maahuolintasopimusta muutettiin 25. kesäkuuta 2010 lisäämällä siihen uusi alennusjärjestelmä, jota sovellettiin huolintamaksuihin ja pyynnöstä tarjottaviin palveluihin ja joka oli voimassa 6. helmikuuta 2011 asti. Uusi alennusjärjestelmä oli otettu käyttöön lentoaseman pitäjän hallituksen päätöksellä 15. kesäkuuta 2010. Tämä uusi alennusjärjestelmä vastasi vuoden 2010 ilmailukäsikirjan järjestelmää.

3.4 **Toimenpide 4 – Wizz Airin lentoasemamaksujen perimättä jättäminen lokakuusta 2009 helmikuuhun 2010**

(77) Lentoaseman pitäjä lähetti Wizz Airille 28. huhtikuuta 2010 kehotuksen maksaa 2 825 360 euron edestä laskuja, jotka koskivat toimintasopimuksen ja maahuolintasopimuksen mukaisia maksuja lokakuusta 2009 helmikuuhun 2010.

(78) Menettelyn aloittamista koskevan päätöksen tekohetkellä Wizz Air oli maksanut vuoden 2010 ensimmäisellä puoliskolla vain 264 367,10 euroa eikä lentoaseman pitäjä ollut toteuttanut lisätoimia erääntyneiden summien perimiseksi.

4. **SYYT TUTKINTAMENETTELYN ALOITTAMISEEN**

(79) Komissio totesi menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä, että vuosien 2007, 2008 ja 2010 ilmailukäsikirjojen sisältämä lentoasemamaksujen perushinta ei ollut valtiontukea.

(80) Menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä esitettiin kuitenkin kysymys siitä, oliko seuraavat toimenpiteet myönnetty tavanomaisissa markkinaolosuhteissa eivätkä siten sisältäneet valtiontukea. Jos ei, voitiinko kyseisen valtiontuen katsoa soveltuvan sisämarkkinoille:

— lentoaseman pitäjälle vuosina 2007, 2008 ja 2009 myönnetty vuotuinen toimintarahoitus;

— vuosien 2007, 2008 ja 2010 ilmailukäsikirjojen mukaiset alennukset ja hyvitykset;

— vuonna 2008 tehdyt Wizz Airin ja lentoaseman pitäjän väliset sopimukset;

— Wizz Airin lentoasemamaksujen perimättä jättäminen lokakuusta 2009 helmikuuhun 2010.

([14]) Tämä maahuolintasopimus on markkinointisopimuksessa tarkoitettu maahuolintasopimus.

4.1 **Toimenpide 1 – Lentoaseman pitäjälle myönnetty vuotuinen toimintarahoitus vuosina 2007–2009**

(81) Komissio katsoi alustavasti, että lentoaseman pitäjälle myönnetty vuotuinen rahoitus ei ollut markkinataloustoimijaperiaatteen mukainen, koska liiketoimintasuunnitelmaa tai kannattavuusennusteita ei ollut esitetty, vähemmistöosakas (Fondul Proprietatea) ei näyttänyt osallistuneen rahoitukseen samoilla edellytyksillä eikä ollut selvää, että lentoaseman pitäjä olisi maksanut osakkeenomistajille vastaavat osingot johdonmukaisesti.

4.2 **Toimenpide 2 – Vuosien 2007, 2008 ja 2010 ilmailukäsikirjojen mukaiset alennukset ja hyvitykset**

(82) Komissio katsoi alustavasti, että vuoden 2007 ilmailukäsikirjan alennukset ja hyvitykset olivat valtiontukea, eikä voinut sulkea pois sitä mahdollisuutta, että vuosien 2008 ja 2010 ilmailukäsikirjat sisälsivät valtiontukea. Komissio ei voinut sulkea pois sitä mahdollisuutta, että jotkin Timişoaran kansainvälisen lentoaseman käyttäjät olivat saaneet valikoivan edun, joka myönnettiin tällaisina alennuksina ja hyvityksinä. Komissio katsoi, että vuoden 2010 ilmailukäsikirjassa vahvistettu uusi alennus lentokoneille, joiden suurin lentoonlähtöpaino on yli 70 tonnia, oli valtiontukea, koska se ei lähtökohtaisesti riittänyt kattamaan lentoaseman pitäjän kustannuksia. Lisäksi komissio kyseenalaisti järjestelmien syrjimättömyyden kotimaisten ja kansainvälisten matkustajien sekä kauttakulkumatkustajien maksujen erojen vuoksi.

4.3 **Toimenpide 3 – Vuonna 2008 tehdyt Wizz Airin ja lentoaseman pitäjän väliset sopimukset**

(83) Komissio katsoi alustavasti, että vuoden 2008 sopimuksia Wizz Airin kanssa ei tehty tavanomaisissa markkinaolosuhteissa, minkä vuoksi Wizz Air on saanut valikoivan taloudellisen edun. Sen vuoksi komissio katsoi alustavasti, että vuoden 2008 sopimukset olivat valtiontukea.

4.4 **Toimenpide 4 – Wizz Airin lentoasemamaksujen perimättä jättäminen lokakuusta 2009 helmikuuhun 2010**

(84) Komissio katsoi alustavasti, ettei se voi sulkea pois sitä mahdollisuutta, että lentoasemamaksujen perimättä jättämiseen liittyi valtiontukea, koska mitään toimia maksujen perimiseksi ei ollut toteutettu.

5. **ROMANIAN ESITTÄMÄT HUOMAUTUKSET**

5.1 **Toimenpide 1 – Lentoaseman pitäjälle myönnetty vuotuinen toimintarahoitus vuosina 2007–2009**

(85) Romania selitti, että väitetty lentoaseman pitäjälle myönnetty toimintatuki liittyy itse asiassa investointikustannuksiin eikä ole valtiontukea. Investointihankkeet on esitetty tämän päätöksen taulukossa 3.

(86) Romania väitti, että *kiitotien parantamisen ja lentokoneiden asematason laajentamisen* rahoitus vuosina 2007, 2008 ja 2009 toteutettiin markkinataloustoimijaperiaatteen mukaisesti. Romanian mukaan markkinataloustoimijaperiaatetta noudatetaan, jos investoinnit kohdistuvat valtion omaisuuteen, josta saadaan tuloja osinkoina ja käyttöoikeusmaksuina. Romania laski, että tässä tapauksessa käyttöoikeusmaksu on kaksi prosenttia toimiluvan perusteella saaduista bruttotuloista. Romania totesi, että kehityssuunnitelmassa ja vuonna 2006 tehdyssä Timişoaran kansainvälisen lentoaseman kapasiteetin arvioinnissa, jäljempänä 'kapasiteetin arviointi', osoitettiin investointien taloudellinen kestävyys. Romanian mukaan taloudellista kestävyyttä oli voitu odottaa, koska matkustajamäärien kasvu ja tehokkuushyödyt lisäsivät lentoaseman infrastruktuurin käytöstä saatuja tuloja. Romanian mukaan investoinnit olivat tarpeen myös ilmailun turvaamista koskevien vaatimusten täyttämiseksi (erityisesti lentokoneiden luvattoman käytön estämiseksi) ja liikenteen kasvusta johtuviin operatiivisiin tarpeisiin vastaamiseksi. Romania totesi myös, että infrastruktuuria käytettiin kaupallisen toiminnan lisäksi myös sotilastoimintaan, virkamatkoihin, etsintä- ja pelastustehtäviin, humanitaariseen apuun ja hätäapuun sekä YK:n, Punaisen Ristin ja Punaisen Puolikuun lentoihin ja vastaaviin. Romania totesi, että kansallisen edun mukainen toiminta (armeija ja maanpuolustus, humanitaariset operaatiot, pelastusoperaatiot ja vastaavat) kuuluu yleisen edun piiriin. Romania totesi, että Romanian lainsäädännön mukaan lentoaseman pitäjä oli velvoitettu sallimaan lentoaseman infrastruktuurin ilmainen käyttö tällaiseen ei-kaupalliseen toimintaan.

(87) Romania väitti, että *turvalaitteiden* rahoitus vuonna 2008 liittyi yleisen edun piiriin kuuluvaan toimintaan. Romania totesi, että näitä investointeja edellytetään Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 2320/2002, komission asetuksessa (EY) N:o 622/2003 ja kansallisessa lainsäädännössä. Romania totesi myös, että turvalaitteet auttoivat lentoaseman pitäjää noudattamaan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 562/2006 asetettuja rajaturvallisuutta koskevia vaatimuksia.

(88) Romania väitti, että *Schengen-alueen ulkopuolisten lentojen terminaalin laajentamisen ja parantamisen* rahoitus vuosina 2007, 2008, 2009 ja 2010 toteutettiin markkinataloustoimijaperiaatteen mukaisesti tai se kuului yleisen edun piiriin kuuluvaan toimintaan. Romanian mukaan nämä investoinnit perustuivat taloudellisiin näkökohtiin, jotka liittyivät lentoaseman valmistelemiseen matkustajamäärien kasvun varalta. Romania totesi, että valtiota ohjaavat pitkän aikavälin kannattavuusnäkymät. Lisäksi Romania selitti, että investoinnit olivat välttämättömiä, jotta Romania täyttäisi Schengen-alueeseen liittymiseen liittyvät velvoitteet. Romania totesi erityisesti, että investoinnit olivat välttämättömiä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2320/2002 ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 562/2006 noudattamiseksi.

(89) Romania väitti, että *yhdystien ja pysäköintialueen kehittämisen* rahoitus vuonna 2007 toteutettiin markkinataloustoimijaperiaatteen mukaisesti. Romania totesi, että investoinnista tehtiin vuonna 2005 toteutettavuustutkimus, johon sisältyi liiketoimintasuunnitelma sekä investoinnin kannattavuuden arviointi. Romanian mukaan kannattavuusanalyysi osoitti huomattavien tulojen mahdollisuuden.

(90) Romania väitti, että *valaistuslaitteiden* rahoitus toteutettiin vuonna 2008 markkinataloustoimijaperiaatteen mukaisesti. Romanian mukaan valaistuslaitteisiin oli investoitava lentoaseman infrastruktuurin optimaalisen käytön sekä matkustajien ja lentokoneiden turvallisuuden varmistamiseksi. Romania totesi, että investointi osoittautui myös jälkikäteen kannattavaksi.

5.2 **Toimenpide 2 – Vuosien 2007, 2008 ja 2010 ilmailukäsikirjojen mukaiset alennukset ja hyvitykset**

5.2.1 *Vuosien 2007 ja 2008 ilmailukäsikirjat*

(91) Romania totesi, että lentoaseman pitäjä toimi kannattavasti vuodesta 2007 ja voitot kasvoivat sen jälkeen jatkuvasti. Tässä yhteydessä lentoaseman pitäjän soveltamat tariffit kattoivat tarjottujen palvelujen kustannukset.

(92) Romania totesi, että päätökset lentoasemamaksujen soveltamisesta perustuivat lentoaseman pitäjän asiaan erikoistuneen osaston laatimiin taloudellisiin ja rahoituksellisiin taustatietoihin.

(93) Romanian mukaan lentoasemamaksut julkaistiin ilmailukäsikirjassa ja niitä sovellettiin kaikkiin käyttäjiin syrjimättömästi.

(94) Romania selvensi, että lentoaseman pitäjän hallitus hyväksyi vuosien 2007 ja 2008 ilmailukäsikirjat noin kaksi kuukautta ennen niiden voimaantuloa.

(95) Romanian mukaan Carpatairin liiketoimintamalli eli säteittäisen kuljetusverkoston malli johti tilanteeseen, jossa Carpatairin matkustajien saapumisen huippuaikoina melkein koko lentoaseman kapasiteetti oli käytössä. Toisaalta ruuhka-ajan ulkopuolella kapasiteetti oli liian vähäisessä käytössä. Näin ollen Timişoaran kansainvälisen lentoaseman matkustajamäärän lisäämisen lisäkustannukset olivat ainakin Carpatairin toimintamallin tuottamina ruuhka-aikoina hyvin alhaiset, koska suurin osa kustannuksista oli kiinteitä. Sen vuoksi alhaistenkin ilmailumaksujen arvioitiin lisäävän kannattavuutta asteittain. Tämän osoittaa se, että lentoaseman pitäjä totesi liikevaihdon kasvaneen vuosina 2008–2010 yhteensä 39 prosenttia mutta toimintakustannusten lisääntyneen vain 22 prosenttia.

(96) Romanian mukaan vuosien 2007 ja 2008 ilmailukäsikirjoihin sisältyvät alennukset ja hyvitykset heijastavat lentoaseman pitäjän saamia mittakaavaetuja, jotka johtuvat lentoaseman toiminnan korkeista kiinteistä kustannuksista. Se tarkoittaa, että sillä on voimakas kannustin pyrkiä asteittain kasvaviin määriin. Alennusten ja hyvitysten tarkoituksena on kannustaa ja lisätä taloudellista toimintaa, jossa lentoasemainfrastruktuuria hyödynnetään mahdollisimman tehokkaasti.

5.2.2 *Vuoden 2010 ilmailukäsikirja*

(97) Romanian mukaan lentoaseman pitäjä toimi yksin määrittäessään vuoden 2010 ilmailukäsikirjassa julkaistuja maksuja ja alennuksia. Romania totesi, että maksut ja alennukset eivät johdu valtiosta.

(98) Romania esitti, että vuoden 2010 ilmailukäsikirja hyväksyttiin markkinataloustoimijaperiaatteen mukaisesti. Romanian mukaan markkinataloustoimijaperiaatteen noudattamista analysoitaessa olisi otettava huomioon muuhun kuin ilmailuun liittyvät tulot, verkon ulkoistaminen ja yrityksen arvon nousu. Lentoaseman pitäjän tuloista noin 14 prosenttia oli muuhun kuin ilmailuun liittyviä tuloja. Romanian mukaan halpalentoyhtiöiden matkustajat ostavat yleensä enemmän sanomalehtiä, ruokaa, juomia tai vastaavia lentoaseman myymälöistä kuin muut matkustajat, koska halpalentoyhtiöt eivät yleensä tarjoa näitä tuotteita lentokoneessa.

(99) Romania uskoi, että vuoden 2010 ilmailukäsikirja kannusti lentoyhtiöitä houkuttelemaan lisää matkustajia. Romania totesi, että lentoaseman liikenne oli kehittynyt myönteisesti koko vuoden 2010 ilmailukäsikirjan soveltamisen ajan (ks. taulukko 10).

Taulukko 10: Timişoaran lentoasema – tulot ja matkustajamäärät

	Matkustajien kokonaismäärä	**Tulot yhteensä Romanian leuta (euroa)**
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) Romania selitti, että Carpatairiin sovellettavia lentoasemamaksuja alennettiin 70 prosenttia laskeutumisten osalta ja 50 prosenttia valaistuksen osalta. Vaihtomatkustajaa kohti veloitettiin vain 1,5 euroa. Vuoden 2010 ilmailukäsikirjan mukaan Wizz Airiin sovellettujen lentoasemamaksujen enimmäisalennukset olivat 67–72 prosenttia. Wizz Airiin ei koskaan sovellettu 72–85 prosentin alennuksia, koska se ei koskaan saavuttanut vastaavia kynnysarvoja. Romanian mukaan myös muilla lentoyhtiöillä oli oikeus maksujen alennuksiin saavutetun matkustaja- tai lentomäärän mukaan.

(101) Romania totesi, että lentoasemamaksujen alentaminen vuoden 2010 ilmailukäsikirjassa kuvastaa lentoaseman pitäjän vaihtoehtoiskustannuksia palvelujen tarjoamisessa yrityksille, jotka käyttävät pieniä lentokoneita ja pidempiä rotaatioaikoja verrattuna palvelujen tarjoamiseen suuremmille lentokoneille, jotka tuovat enemmän matkustajia laskeutumista kohden. Vuoden 2010 ilmailukäsikirjan tavoitteena oli houkutella lentoyhtiöitä, joilla on lyhyempi rotaatioaika, jotta voitiin lisätä rotaatioiden määrää tuntia kohti ja parantaa siten lentoaseman pitäjän toimintakapasiteettia määritettynä laskeutumisten määränä tuntia kohti.

(102) Romania totesi, että Wizz Airiin sovelletut alennukset vastaavat myös käytettyjen palvelujen pienempää määrää. Wizz Air tarjosi vain suoria lentoja, joten se ei tarvinnut lennonvaihtotiloja ja -palveluja. Kauttakulkulennoilla lentoaseman pitäjän on kaksinkertaistettava turvatoimet. Romanian mukaan 60 prosenttia Wizz Airin matkustajista tekee lähtöselvityksen verkossa, mikä tarkoittaa, että lähtöselvityksessä tarvitaan huomattavasti vähemmän henkilöstöä. Wizz Airin matkustajilla on vähemmän matkatavaroita, mikä vähentää matkatavaroiden käsittelyyn tarvittavan henkilöstön ja tilojen tarvetta. Romanian mukaan Wizz Airin omat tiimit järjestivät lentokoneiden siivouksen rotaatioaikana.

5.3 **Toimenpide 3 – Vuonna 2008 tehdyt Wizz Airin ja lentoaseman pitäjän väliset sopimukset**

(103) Romania väitti, että mitään rullausteiden kunnostamiseen tai asematason laajentamiseen tehdyistä investoinneista ei tehty nimenomaan Wizz Airin läsnäolon vuoksi. Romanian mukaan valtion suurimpana osakkeenomistajana tekemät investoinnit käynnistettiin, ennen kuin Wizz Air ilmoitti aikovansa toimia Timişoaran kansainvälisellä lentoasemalla. Romania totesi, että lentoaseman pitäjän omista varoista tehtyjä investointeja ja korjauksia ei myöskään tehty siksi, että Wizz Air tai muita lentoyhtiöitä liikennöi Timişoaran kansainvälisellä lentoasemalla, vaan niiden tarkoituksena oli varmistaa lentoaseman toiminnan hyvien käytänteiden edellyttämät turvallisuutta ja turvatoimia koskevat vaatimukset. Korjauksia ei tehty lentoyhtiön vaan normaalin kulumisen vuoksi.

(104) Romanian mukaan yhteisymmärryspöytäkirja oli sen johdanto-osan mukaisesti periaatteessa sopimus, jossa osapuolille ei asetettu oikeudellisia velvoitteita. Romania esitti, että luottamuksellisuuslausekkeen rikkomista lukuun ottamatta sopimuksessa ei määrätty seuraamuksia mahdollisista rikkomisista. Yhteisymmärryspöytäkirjassa lueteltujen palvelujen tarjoamista koskevia voimassa olevia velvoitteita ei ollut, eikä lentoaseman pitäjä tehnyt kyseisenä ajanjaksona mitään muita infrastruktuuriin liittyviä töitä kuin sellaisia, jotka olivat Wizz Airin toiminnasta täysin riippumattomia.

(105) Romania totesi, että yhteisymmärryspöytäkirjassa ilmaistaan osapuolten aikomus aloittaa vilpittömässä mielessä neuvottelut mahdollisesta yhteistyöstä, joka on määrä toteuttaa pakollisten sopimusten mukaisesti. Romania esitti, että tällaiset yhteisymmärryspöytäkirjan käytännössä korvaavat pakolliset sopimukset todella tehtiin: toimintasopimus, maahuolintasopimus ja markkinointisopimus.

(106) Romanian mukaan lentoaseman pitäjä toimi markkinataloustoimijaperiaatteen mukaisesti allekirjoittaessaan vuoden 2008 sopimukset Wizz Airin kanssa. Romania lähetti väitteen perusteluksi komissiolle jälkikäteen rekonstruoidun liiketoimintasuunnitelman, joka osoitti, että Wizz Airin kanssa tehtyjen vuoden 2008 sopimusten odotettiin tuottavan suuremman matkustajamäärän ja suuremmat voitot.

5.4 **Toimenpide 4 – Wizz Airin lentoasemamaksujen perimättä jättäminen lokakuusta 2009 helmikuuhun 2010**

(107) Romania totesi, että lentoaseman pitäjä toimi Wizz Airin lentoasemamaksujen lentoaseman pitäjälle maksamiseen liittyvässä asiassa yksin. Romanian mukaan päätös ei näin ollen johdu Romanian valtiosta.

(108) Romania esitti, että lentoaseman pitäjän päätöksessä, joka koski Wizz Airin lentoasemamaksujen maksamista lentoaseman pitäjälle, noudatettiin markkinataloustoimijaperiaatetta.

(109) Romanian mukaan Wizz Airille hyvitettävät ja siltä takaisin perittävät määrät kuitattiin 1. maaliskuuta 2014 tehdyllä lentoaseman pitäjän ja Wizz Airin välisellä sovintosopimuksella nro 20310 ([15]), jäljempänä 'sovintosopimus'.

(110) Romania esitti, että 20. marraskuuta 2014 lentoaseman pitäjän velka Wizz Airille oli nolla euroa ja Wizz Airin lentoaseman pitäjälle 1. lokakuuta 2014 ja 31. lokakuuta 2014 välisenä aikana toiminnasta kertynyt velka 122 861,67 euroa sekä Timişoaran kansainvälisellä lentoasemalla sijaitsevan hallinnollisen alueen vuokrasta kertynyt velka 1 256,12 euroa. Romanian mukaan nämä määrät erääntyivät 30. marraskuuta 2014.

([15]) Sovintosopimus perustui seuraaviin toimiin: Lentoaseman pitäjä nosti Wizz Airia vastaan kanteen nro 24/2011 Clujin kauppa- ja teollisuuskamarin välimiesoikeudessa, jäljempänä 'Clujin välimiesoikeus'. Clujin välimiesoikeus antoi 16. toukokuuta 2012 välitystuomion nro 3, jäljempänä 'välitystuomio'. Clujin välimiesoikeus korjasi tietyt virheet 11. kesäkuuta 2012 annetulla päätöksellä. Välitystuomiossa määrättiin Wizz Air maksamaan tietyt lentoaseman pitäjän antamat laskut ja jäljellä oleva saldo toimintasopimuksen ja maahuolintasopimuksen perusteella. Lentoaseman pitäjä vaati Wizz Airia maksamaan myös viivästyskoron. Wizz Air nosti lentoaseman pitäjää vastaan kanteen, jossa vaadittiin velvoittamaan lentoaseman pitäjä maksamaan Wizz Airin markkinointisopimuksen perusteella antamat laskut. Clujin erityistuomioistuin antoi 3. lokakuuta 2012 päätöksen nro 3597, jolla se hyväksyi osittain Wizz Airin lentoaseman pitäjää vastaan nostaman kanteen.

6. **KOLMANSIEN OSAPUOLTEN HUOMAUTUKSET**

6.1 **Carpatair**

6.1.1 *Toimenpide 3 – Vuonna 2008 tehdyt Wizz Airin ja lentoaseman pitäjän väliset sopimukset*

(111) Carpatairin mukaan eri järjestelmät, joilla tuetaan Wizz Airin toimintaa Timişoaran kansainvälisellä lentoasemalla, ovat valtiontukea. Carpatair arvioi Wizz Airille myönnetyn väitetyn tuen olleen 5,5 miljoonaa euroa lokakuun 2008 ja joulukuun 2010 välisenä aikana. Väitteen mukaan sitä myönnettiin markkinointisopimuksen nojalla 2,6 miljoonaa euroa ja ilmailukäsikirjaan ja toimintasopimukseen perustuvien alennusten muodossa 2,9 miljoonaa euroa. Lisäksi Carpatair väitti, että lentoaseman pitäjä oli vuonna 2011 jatkanut toimenpiteen myöntämistä Wizz Airille ja että tuen määrä kasvoi 8,3 miljoonaan euroon vuoden 2011 loppuun mennessä.

(112) Carpatair kommentoi markkinataloustoimijaperiaatetta. Carpatairin mukaan markkinataloustoimija olisi perustanut päätöksensä lentoaseman erityispiirteisiin. Lentoaseman sijainnin vuoksi ja Carpatairin toimien seurauksena oli vuodesta 2000 lähtien luotu asteittain säteittäinen kuljetusverkosto, mikä johti siihen, että Carpatair tuotti 38 prosenttia lentoaseman pitäjän tuloista vuonna 2008, jolloin Wizz Air aloitti toiminnan lentoasemalla. Se johtui pääasiassa siitä, että Carpatair pystyi houkuttelemaan vakiintunutta liikematkailijoiden liikennettä Romaniasta, Italiasta, Moldovasta, Ukrainasta ja Saksasta.

(113) Carpatair totesi lisäksi, että Timişoaran kansainvälisellä lentoasemalla oli 836 574 matkustajaa vuonna 2007 ja 890 704 matkustajaa vuonna 2008. Tätä olisi normaalisti käytetty perustana ja vertailukohtana tuloille, joihin yksityinen sijoittaja pyrkisi rajatuoton saamiseksi. Lentoaseman pitäjän suurimpina huolenaiheena olisi pitänyt olla se, ettei olemassa olevaa liiketoimintaa ja tuloja ”riistetä”. Carpatairin mukaan lentoaseman pitäjä ei kuitenkaan ottanut tätä huomioon, ja sen seurauksena Timişoaran kansainvälisellä lentoasemalla käsiteltiin vuonna 2013 vain 757 009 matkustajaa. Se oli 15 prosenttia vähemmän kuin ennen Wizz Airin saapumista. Varovainen sijoittaja olisi näin ollen ottanut huomioon, että juuri tämä liikenne toi korkealaatuista tuottoa, ja olisi rajoittanut Wizz Airille myönnetyn edun koskemaan vain uusia reittejä. Näin ei tapahtunut. Markkinointisopimuksessa myönnettiin 85 prosentin alennus kaikista maksuista, käsittelypalveluista ja jopa kolmen vuoden aikana käytetystä materiaalista kaikilla reiteillä, joista puolet oli jo Carpatairin lentämiä. Viisas sijoittaja olisi tiennyt, että sen pääasiakkaan Carpatairin heikentäminen tuhoaisi nykyisen kuljetusverkoston ja siihen liittyvät resurssit. Viisaan yksityisen sijoittajan olisi pitänyt olla tietoinen alan todellisista kannattavuusmarginaaleista, erityisesti niiden lentoyhtiöiden, jotka käyttävät säteittäistä kuljetusverkostoa. Kun otetaan huomioon, että vain puolet Timişoaran kansainvälisen lentoaseman toiminnasta saatavista tuloista (20 prosenttia Carpatairin kokonaistuloista) olisi menetetty väitetyn tuen täytäntöönpanon jälkeen, kannattavuuden romahdus tarkoittaisi 15 prosentin kokonaistulojen menetystä viiden prosentin voitosta. Absoluuttisina lukuina ilmaistuna vastaava tappio merkitsi 10–15 miljoonan euron negatiivista vaikutusta vuodessa.

(114) Carpatair totesi, että varovainen sijoittaja olisi julkaissut vuonna 2006 tilatun tutkimuksen tulokset, jotka osoittivat, että kiitotie olisi korjattava ja sen kustannukset olisivat 30 miljoonaa euroa. Lentoaseman uusi johtaja julkaisi tiedot vuonna 2010. Varovaista yksityistä sijoittajaa ohjaa mahdollisuus kannattavuuteen pidemmällä aikavälillä, jolloin se voi jättää huomiotta sen, että tuotto on lyhyellä aikavälillä pieni, mihin ovat syynä hyvin pienet lisätuotot, kuten yksi euro matkustajaa kohti. On selvää, että lentoaseman pitäjä ei ottanut huomioon pitkän aikavälin kannattavuutta, kun se ei huomioinut korjauskustannuksia vaan päin vastoin antoi itseensä sidoksissa olevan lentoyhtiön ylikuormittaa ja vahingoittaa kiitotietä. Varovainen ilmailualan sijoittaja olisi perinyt tällaiselta lentoyhtiöltä jokaisesta ylikuormitustapahtumasta lisämaksun.

(115) Carpatair väitti, että lentoaseman pitäjä asetti vuoden 2012 alussa sopimuksensa uusimisen ehdoksi sen, että Carpatair hyväksyisi Wizz Airin kanssa sovitut järjestelyt ja ehdot.

(116) Carpatair esitti, että markkinataloustoimijaperiaatetta ei noudatettu. Carpatair väitti, että ennakkoanalyysiä ei tehty eikä komissiolle esitetty liiketoimintasuunnitelmaa lentoasemien rahoittamisesta ja alueellisilta lentoasemilta liikennöivien lentoyhtiöiden toiminnan aloittamista koskevasta valtiontuesta vuonna 2005 annettujen suuntaviivojen ([16]), jäljempänä ’vuoden 2005 ilmailusuuntaviivat’, mukaisesti.

([16]) Komission tiedonanto – Yhteisön suuntaviivat lentoasemien rahoittamisesta ja alueellisilta lentoasemilta liikennöivien lentoyhtiöiden toiminnan aloittamista koskevasta valtiontuesta (EUVL C 312, 9.12.2005, s. 1).

(117) Carpatair kiisti Romanian väitteet siitä, että markkinataloustoimijaperiaatteen analyysiin on sisällytettävä muuhun kuin ilmailuun liittyvät tulot. Carpatair totesi, että Romania ei pystynyt toimittamaan yksityiskohtaista taloudellista analyysiä siitä, miten Wizz Airille myönnettyjä tukia voitaisiin perustella muuhun kuin ilmailuun liittyvän voiton kasvamisella.

6.1.2 *Vuoden 2014 ilmailusuuntaviivat*

(118) Carpatair katsoi, että toimenpiteet olivat vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen mukaan valtiontukea. Ne eivät täyttäneet markkinataloustoimijaperiaatetestin vaatimuksia, koska etukäteen laadittua liiketoimintasuunnitelmaa ei ollut ja Romanian viranomaiset eivät sen vuoksi toimittaneet komissiolle tällaisia vuoden 2008 sopimuksia koskevia suunnitelmia tai kannattavuusennusteita.

(119) Carpatair väitti lentoaseman pitäjän viimeisimpien taloudellisten tietojen vahvistavan, että tuki ei sovellu sisämarkkinoille. Carpatair esitti, että valtiontuki heikensi lentoaseman pitäjän kannattavuutta eikä täyttänyt toiminnan aloittamista koskevan tuen kumulatiivisia edellytyksiä.

(120) Lisäksi Carpatair ilmoitti komissiolle jättäneensä Romanian kilpailuneuvostolle valituksen, jossa se väitti, että lentoaseman pitäjä käytti määräävää asemaansa väärin tarjoamalla lentoyhtiöille syrjiviä ehtoja.

6.2 **Wizz Air**

6.2.1 *Toimenpide 2 – Vuosien 2007, 2008 ja 2010 ilmailukäsikirjojen mukaiset alennukset ja hyvitykset*

(121) Wizz Air väitti, että vuoden 2010 ilmailukäsikirjan mukaista suurinta 85 prosentin alennusta ei koskaan sovellettu. Sen sijaan sovellettiin keskimäärin 73 prosentin alennusta, koska Romanian liikenneministeriö vastusti edellä mainittua maksujärjestelmää.

(122) Wizz Airin mukaan se ei myöskään hyötynyt vuosien 2007, 2008 ja 2010 ilmailukäsikirjojen perusteella mistään valikoivuudesta tai edusta. Muut lentoyhtiöt liikennöivät lentokoneita, jotka ovat samankokoisia ja joiden suurin lentoonlähtöpaino on sama kuin Wizz Airin, ja voivat siksi saada saman alennuksen.

(123) Wizz Air väitti, että sen saapumisen jälkeen lentoaseman pitäjä edisti yleistä suuntausta kohti suurempien lentokoneiden käyttöä ja matkustajamäärä on vuodesta 2007 vuoteen 2010 kasvanut 36 prosenttia mutta lentojen määrä vain kaksi prosenttia.

(124) Toisin kuin Carpatair Wizz Air tarjosi edullista palvelua ja sen toiminta oli tehokasta. Siksi oli taloudellisesti järkevää, että edullisempien infrastruktuurien ja palvelujen tarjoaminen johti siihen, että markkinataloustoimijana toimiva lentoasema sovelsi alempia maksuja. Wizz Air ilmoitti vauhdittaneensa lentoaseman liikennettä lisäämällä ilmailuun ja muuhun kuin ilmailuun liittyviä tuloja.

6.2.2 *Toimenpide 3 – Vuonna 2008 tehdyt Wizz Airin ja lentoaseman pitäjän väliset sopimukset*

(125) Wizz Airin mukaan etukäteen laaditun liiketoimintasuunnitelman puuttuminen ei osoita, että Romanian viranomaiset eivät olisi toimineet markkinataloustoimijana.

(126) Wizz Air palkkasi taloudellisen konsulttiyrityksen Oxera Consulting Ltd:n laatimaan lentoaseman taloudellisen markkinataloustoimijaperiaatteen noudattamista koskevan arvioinnin. Oxeran komissiolle 27. lokakuuta 2011 toimittaman raportin tarkoituksena oli selvittää, täyttävätkö lentoaseman pitäjän ja Wizz Airin väliset sopimukset markkinataloustoimijaperiaatetestin vaatimukset.

(127) Oxeran analyysissä keskityttiin vuoden 2008 sopimuksiin sekä vuosien 2007, 2008 ja 2010 ilmailukäsikirjoihin.

(128) Oxeran mukaan Wizz Airin Timişoaran kansainvälisellä lentoasemalla maksamia maksuja olisi verrattava Wizz Airin vastaavilla lentoasemilla maksamiin maksuihin tarkoituksenmukaisella aikavälillä.

(129) Oxeran analyysissä on valittu tämän analyysin kannalta tarkoituksenmukaisiksi vertailukohteiksi kolme lentoasemaa. Oxera väitti, että näiden lentoasemien omistus- ja rahoitusrakenne on sellainen, että ne kaikki todennäköisesti toimivat ”yksityisten sijoittajien” lentoasemien kanssa yhdenmukaisella tavalla ja ne ovat Wizz Airin näkökulmasta lentokohteita, jotka ovat monin tavoin pitkälti vertailukelpoisia.

(130) Oxera totesi Wizz Airilta saatujen tietojen perusteella, että lentoyhtiön Timişoaran kansainvälisellä lentoasemalla maksamia kokonaismaksuja voidaan verrata kolmella vertailulentoasemalla vuosina 2008–2009 ja 2010–2011 maksettuihin vastaaviin matkustaja- ja kääntökohtaisiin maksuihin.

(131) Oxeran mukaan analyysi osoitti, että Wizz Airin Timişoaran kansainvälisellä lentoasemalla kunkin sopimuksen mukaisesti maksamien maksujen kokonaismäärä on kohti keskimäärin korkeampi kuin lentoyhtiön vertailulentoasemilla maksamien maksujen vertailukelpoinen keskiarvo. Wizz Airin vertailulentoasemilla maksamat alemmat hinnat viittaavat siihen, että yksityinen sijoittaja olisi todennäköisesti tehnyt lentoaseman pitäjän ja Wizz Airin välisen sopimuksen ehtojen mukaisen sopimuksen.

(132) Sopimusten kannattavuusarviointi osoittaa, että järkevä yksityinen sijoittaja olisi valmis tekemään saman sopimuksen Wizz Airin kanssa. Kannattavuusanalyysin mukaan lentoaseman pitäjä toimi siten erilaisia sopimuksia Wizz Airin kanssa tehdessään markkinataloustoimijaperiaatteen mukaisesti.

(133) Kaiken kaikkiaan Oxera totesi, että vertailuanalyysin ja sopimusten kannattavuusanalyysin tulokset viittasivat siihen, että Wizz Airin Timişoaran kansainvälisellä lentoasemalla maksamat maksut olisivat vertailukelpoisia niiden maksujen kanssa, jotka lentoaseman omistava markkinataloustoimija olisi tarjonnut Wizz Airille vastaavissa olosuhteissa.

6.2.3 *Toimenpide 4 – Wizz Airin lentoasemamaksujen perimättä jättäminen lokakuusta 2009 helmikuuhun 2010*

(134) Wizz Airin mukaan väitetty lentoaseman pitäjälle maksamatta jäänyt summa ei selvästikään ollut tukea. Wizz Air väitti, että sillä oli lentoaseman pitäjälle vastavaatimuksia, jotka johtuivat lentoaseman pitäjän ja Wizz Airin välisen kuittausmenettelyn kumoamisesta.

(135) Wizz Air väitti, että tätä ei voi todistetusti katsoa valtion toimenpiteeksi, koska komissio ei ollut todennut, että valtio olisi osallistunut erääntyneiden maksujen maksamatta jättämiseen.

(136) Väitetty lentoaseman pitäjän lentoyhtiöille myöntämä tuki ei johdu Romanian valtiosta, joka viittaa tuomioistuimen oikeuskäytäntöön asiassa Stardust Marine ([17]). Wizz Airin mukaan lentoaseman pitäjä näyttää toimineen itsenäisesti ilman Romanian valtion hyväksyntää tai edes sen tietämystä. Romanian hallituksen väliintulo on tarkoittanut ainoastaan määräyksiä kumota tietyt lentoaseman pitäjän hyväksymät toimenpiteet, joille hallitus ei jälkikäteen antanut hyväksyntäänsä.

6.2.4 *Vuoden 2014 ilmailusuuntaviivat*

(137) Wizz Air toisti, että vuoden 2008 sopimukset lentoaseman pitäjän kanssa eivät olleet vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen mukaista valtiontukea.

(138) Wizz Airin mukaan lentoaseman pitäjän ja Wizz Airin väliset sopimukset täyttivät markkinataloustoimijaperiaatetestin vaatimukset. Tässä tapauksessa sovellettiin vertailua markkinahintaan ja vuoden 2014 ilmailusuuntaviivoissa kuvattuun kannattavuutta koskevaan ennakkoanalyysiin, kuten Oxeran raportti osoitti.

(139) Wizz Air totesi, että väitettyä valtiontukea lentoaseman pitäjälle, jos sellaista oli myönnetty, ei ollut siirretty Wizz Airille. Se viittasi vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 11 ja 65 kohtaan, joissa sanotaan, että jos lentoasema on saanut tukea, kyseisestä tuesta aiheutuvaa etua ei siirretä tietylle lentoyhtiölle, jos asiaankuuluva infrastruktuuri on avoin kaikille lentoyhtiöille eikä sitä ole omistettu jollekin tietylle lentoyhtiölle, ja lentoyhtiöt maksavat tariffit, jotka kattavat vähintään niiden lentoasemalla suorittamien toimien aiheuttamat lisäkustannukset.

(140) Wizz Air totesi, että nämä ehdot täyttyvät. Wizz Air ei ollut ainoa lentoyhtiö, joka liikennöi Timişoaran kansainvälisellä lentoasemalla kyseisenä ajanjaksona lentoonlähtöpainoltaan yli 70 tonnin lentokonetta, ja sen vuoksi muut lentoyhtiöt saattoivat saada samanlaisia tai suurempia alennuksia lentoasemamaksuista kuin Wizz Air.

([17]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 16.5.2002, Ranska v. komissio, jäljempänä 'asiassa Stardust Marine annettu tuomio', C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

(141) Wizz Air totesi vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 172 kohdasta, että vaikka lentoaseman pitäjän todettaisiin saaneen tukea, sen soveltuvuutta sisämarkkinoille olisi arvioitava vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen ja alle 700 000 matkustajan lentoasemille sallittujen tuki-intensiteettien perusteella.

6.3 **Lentoaseman pitäjä**

6.3.1 *Toimenpide 3 – Vuonna 2008 tehdyt Wizz Airin ja lentoaseman pitäjän väliset sopimukset*

(142) Lentoaseman pitäjä totesi, että vuoden 2008 sopimuksiin ei liity SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

(143) Lentoaseman pitäjän mukaan valikoivuutta ei ollut. Väitetty Wizz Airille myönnetty tuki oli kaikkien vastaavien lentoyhtiöiden käytettävissä avoimesti ja syrjimättä.

(144) Lentoaseman pitäjä väitti, että markkinointijärjestely koski Wizz Airin lentoaseman pitäjälle tarjoamia markkinointipalveluja. Lentoaseman pitäjä olisi tarjonnut tällaista järjestelyä muille lentoyhtiöille mutta ei voinut tehdä niin, koska lentoaseman pitäjän mainontaan käytettävissä olevat varat olivat rajalliset.

(145) Lentoaseman pitäjä väitti, ettei sillä ollut käytettävissä valtion varoja. Valtion varoja käytettiin ainoastaan syrjimättömästi kaikille avoinna olevien infrastruktuurin, kuten rullausteiden, asematasojen, turvalaitteiden, terminaalitilojen ja terminaalilaitteiden, tarjoamiseen.

(146) Lentoaseman pitäjä väitti toimineensa itsenäisesti. Vaikka Romania on osakkeenomistaja, jonka osuus lentoaseman osakkeista on 80 prosenttia, se ei tarkoita, että tarkasteltavana olevat varat olisivat suoraan tai välillisesti valtion määräysvallassa.

(147) Vuoden 2008 sopimuksissa on noudatettu markkinataloustoimijaperiaatetta kaikilta osin. Lentoaseman pitäjä ilmoitti suorittaneensa laskelmat ennen vuoden 2008 sopimusten tekemistä. Lentoaseman pitäjän mukaan liiketoimintasuunnitelman laatimiseen ei ollut oikeudellista velvoitetta. Lentoaseman pitäjä ei tiennyt, että asiakirjat olisi ollut syytä säilyttää.

(148) Lentoaseman pitäjän toimittamassa RBB:n raportissa ([18]) pyrittiin arvioimaan lentoaseman pitäjälle vuoden 2008 sopimusten mukaisesti syntyvät lisäkustannukset ja -edut. Raportin mukaan lentoaseman pitäjä sai vuoden 2008 sopimusten ansiosta tuottoa myös niiden kolmen vuoden aikana, joina lentoaseman pitäjä vastasi markkinointisopimuksen kustannuksista.

(149) RBB:n raportissa katsottiin, että lentoaseman tehokkuuden parantuminen oli seurausta Wizz Airin toiminnasta. Tiedot osoittivat, että Wizz Air kuljetti huomattavasti enemmän matkustajia lentoa kohti kuin muut lentoasemalla liikennöivät lentoyhtiöt. Wizz Airin lisääminen lentoaseman pitäjän asiakaskantaan on siten mahdollistanut matkustajien määrän huomattavan kasvun lentojen määrän lisääntyessä vain vähän.

(150) Tämä kasvumalli paransi lentoaseman kannattavuutta: vuosina 2008–2010 lentoaseman pitäjän kokonaisliikevaihto kasvoi 39 prosenttia mutta sen toiminnan kokonaiskustannukset kasvoivat vain 22 prosenttia.

(151) RBB:n raportin mukaan tiedot osoittivat, että Wizz Airin osuus ilmailuun liittyvistä tuloista oli vähintään yhtä suuri kuin sen osuus Timişoaran kansainvälisellä lentoasemalla liikkuvista matkustajista ja lentokoneista. Vastakohtana tälle tiedot osoittivat RBB:n raportin mukaan, että Carpatair tuotti lentoaseman pitäjälle jatkuvasti vähemmän tuloja verrattuna siihen, miten paljon se käytti Timişoaran kansainvälisen lentoaseman tiloja suhteessa sen osuuteen matkustajista ja lennoista.

(152) Raportissa todettiin, että Carpatair sai lentoaseman pitäjältä paremmat ehdot kuin muut lentoyhtiöt, mukaan lukien Wizz Air. Tämä jatkuva maksujen pienuus suhteessa kapasiteetin käyttöön kuvastaa Carpatairin liiketoimintamallin suhteellista tehottomuutta: se perustuu suureen määrään lentoja, joilla on suhteellisen vähän matkustajia.

([18]) RBB Economics LLP on talouskonsulttiyritys, jonka päätoimipaikka on Lontoossa. Se on erikoistunut kilpailulainsäädäntöön liittyvien taloudellisten neuvojen antamiseen.

(153) Timişoaran yliopiston tutkimuksen mukaan lentoaseman pitäjän investoinnit olivat kannattavia ja hyödyllisiä. Tutkimuksessa väitettiin, että lentoaseman pitäjä toimi markkinataloustoimijaperiaatteen mukaisesti.

(154) Tutkimuksessa todettiin, että lentoaseman pitäjällä oli oikea strategia, jonka tavoitteena oli matkustajien ja lentojen määrän kasvu. Tätä varten luotiin maan muiden lentoasemien ja ulkomailla sijaitsevien lentoasemien maksuihin verrattuna edullinen alennusjärjestelmä erityisesti niille lentoyhtiöille, jotka kuljettivat suuria määriä matkustajia ja käyttivät suuren kapasiteetin lentokoneita. Lisäksi terminaalirakennuksen sisällä olevien tilojen vuokrat olivat markkinahintojen mukaisia ja yhteensopivia samantyyppisten tilojen vuokrien kanssa Timişoarassa.

6.3.2 *Vuoden 2014 ilmailusuuntaviivat (toimenpide 1 ja toimenpide 3)*

(155) Lentoaseman pitäjä väitti, että sääntöjenvastaista valtiontukea ei vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen perusteella ollut. Vaikka tukea olisi myönnetty, se olisi ollut SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla sisämarkkinoille soveltuvaa.

(156) Lentoaseman pitäjän mukaan lentoaseman pitäjälle myönnetty tuki edisti hyvin määriteltyä yhteisen edun mukaista tavoitetta, koska se lisäsi Euroopan unionin kansalaisten liikkuvuutta ja Timişin piirikunnan yhteyksiä, kun EU:n sisäisille lennoille perustettiin yhteyspisteitä, auttoi torjumaan lentoliikenneruuhkia EU:n keskuslentoasemilla ja edisti aluekehitystä Timişin piirikunnassa.

(157) Lentoaseman pitäjä totesi, että investoinnin tarkoituksena oli luoda Timişoaran kansainväliselle lentoasemalle uutta kapasiteettia ja että uusi infrastruktuuri vastaa keskipitkällä aikavälillä lentoyhtiöiden, matkustajien ja huolitsijoiden ennustettuja tarpeita Timişoaran kansainvälisen lentoaseman vaikutusalueella.

(158) Lentoaseman pitäjän mukaan Wizz Airin ja lentoaseman pitäjän väliset järjestelyt eivät olleet markkinataloustoimija-periaatteen toteutumista koskevan testin mukaan valtiontukea.

(159) Lentoaseman pitäjä sovelsi markkinataloustoimijaperiaatteen toteutumista koskevaan testiin vuoden 2014 ilmailusuuntaviivoissa kuvattua kahta erilaista lähestymistapaa.

(160) Lentoaseman pitäjä väitti, että lentoaseman tietyltä lentoyhtiöltä perimä hinta vastaa markkinahintaa: lentoaseman pitäjä muistutti RBB:n raportin osoittaneen, että Carpatairin vuonna 2010 maksamat ilmailumaksut olivat alhaisempia kuin Wizz Airilta veloitetut maksut.

(161) Lentoaseman pitäjän mielestä järjestelyt paransivat lentoaseman kannattavuutta määrittämällä lisäkustannukset ja -hyödyt: RBB:n raportin mukaan Wizz Airin kanssa tehdyt järjestelyt tuottivat vuosina 2008–2010 lentoaseman pitäjälle lisätuottoa.

(162) Vaikka Wizz Airin lentoasemamaksut tuottivat jatkuvan toiminnan vuoksi lentoaseman pitäjälle jatkuvan tulovirran, vuonna 2009 noin 50 prosenttia lentoaseman pitäjän lisäkustannuksista muodostui kertaluonteisesta markkinointi-maksusta.

(163) Tämän vuoksi vuonna 2008 tehdyt sopimukset eivät olleet valtiontukea.

6.4 **Euroopan alueellisten lentoyhtiöiden yhdistys (ERA)**

6.4.1 *Toimenpide 3 – Vuonna 2008 tehdyt Wizz Airin ja lentoaseman pitäjän väliset sopimukset*

(164) ERA ([19]) väitti, että Wizz Airille myönnetyt toimenpiteet ovat SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

(165) ERA katsoi, että taloudelliset tiedot ovat olennainen todiste rikkomisesta ja ne olisi siksi julkistettava.

([19]) Euroopan alueellisten lentoyhtiöiden yhdistys (ERA) on elinkeinoelämän järjestö, joka edustaa Euroopan ilmailualaa (lentoyhtiöitä, lentoasemia, valmistajia ja toimittajia).

(166) ERA:n mukaan selkeän liiketoimintasuunnitelman olemassaolon olisi oltava olennainen osa myönnettyjen tukien analysointia. Tällaisessa suunnitelmassa olisi osoitettava selvästi reitin taloudellinen elinkelpoisuus.

(167) ERA korosti, että ilmailualalle ovat tunnusomaisia perinteisesti pienet marginaalit ja korkeat pääomasijoitusvaatimukset. Siksi valtion varoista rahoitettavat tämän suuruusluokan edut johtavat nopeasti siihen, että lentoliikenteen harjoittajat, jotka eivät tällaista etua saa, poistuvat markkinoilta.

(168) ERA katsoo, että tuloksena on kilpailun vääristymisen lisäksi jäljellä olevan tukea saavan lentoaseman pitäjän mahdollinen monopoliasema. Pitkällä aikavälillä kuluttajiin kohdistuvia vaikutuksia ovat hintojen nousu ja vaihtoehtojen väheneminen.

6.5 **Eurojet**

6.5.1 *Toimenpide 2 – Vuosien 2007, 2008 ja 2010 ilmailukäsikirjojen mukaiset alennukset ja hyvitykset*

(169) Myös Romaniassa toimiva tilauslentoyhtiö Eurojet tunnusti, että lentoyhtiölle myönnetään alennusta, kun muuhun kuin ilmailuun liittyvä toiminta muodostaa merkittävän osan lentoaseman tuloista.

(170) Eurojet katsoi kuitenkin, että 85 prosentin alennus, jota sovelletaan yli 70 tonnin painoisia lentokoneita käyttäviin lentoliikenteen harjoittajiin, on selvästi otettu käyttöön vain yhden tietyn lentotoiminnan harjoittajan hyväksi.

7. **TOIMENPITEEN 1 ARVIOINTI – LENTOASEMAN PITÄJÄLLE MYÖNNETTY VUOTUINEN TOIMINTARAHOITUs**

7.1 **Tuen olemassaolo**

(171) SEUT 107 artiklan 1 kohdassa määrätään, että *jollei perussopimuksissa toisin määrätä, jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu sisämarkkinoille siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan*.

(172) Toimenpiteen katsominen tässä säännöksessä tarkoitetuksi valtiontueksi edellyttää siten seuraavien edellytysten täyttymistä:

a) edunsaaja on yritys

b) toimenpide rahoitetaan valtion varoista, ja se on katsottava valtion toimenpiteeksi;

c) toimenpiteestä aiheutuu taloudellista etua sen kohteelle;

d) etu on valikoiva; ja

e) toimenpide vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua ja on omiaan vaikuttamaan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

(173) Komissio katsoi menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä alustavasti, että lentoaseman pitäjälle myönnetty julkinen rahoitus oli valtiontukea. Komissio katsoi menettelyn aloittamista koskevan päätöksen tekohetkellä saatavilla olleiden tietojen perusteella, että tällainen julkinen rahoitus on toimintatukea.

(174) Romania totesi menettelyn aloittamista koskevan päätöksen jälkeen, että vuotuiset avustukset eivät olleet toimintatukea vaan ne oli tarkoitettu Timişoaran kansainvälisellä lentoasemalla tehtäviin investointeihin. Lisäksi Romania väitti, että tehdyt investoinnit eivät olleet valtiontukea, koska ne kuuluivat yleisen edun piiriin tai olivat markkinataloustoimijaperiaatteen mukaisia.

(175) Komissio muistuttaa, että investointituki ja toimintatuki on erotettava toisistaan. Vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen mukaan investointituella tarkoitetaan tukea kiinteän käyttöpääoman rahoittamiseen, erityisesti kattamaan ”pääomakustannusten rahoitusvaje”. Toimintatuella tarkoitetaan tukea ”toimintakustannusten rahoitusvajeen” kattamiseen joko ennakkomaksuna tai odotettavissa olevien toimintakustannusten kattamiseksi säännöllisesti maksettavina erinä (säännölliset kertasuoritukset).

(176) Komissio toteaa, että Romanian esittämät investointihankkeet (taulukko 3) liittyvät kiinteän käyttöpääoman rahoittamiseen ja ne merkittiin lentoaseman pitäjän kirjanpidossa pääomamenoihin. Komissio katsoo siten Romanian menettelyn aloittamista koskevan päätöksen jälkeen toimittamien tietojen ja erityisesti investointihankkeiden hyväksymistä koskevien säädösten perusteella, että tällainen rahoitus on investointihankkeiden rahoitusta.

(177) Komissio analysoi, ovatko Romanian (taulukko 3) esittämät investoinnit valtiontukea. Sen jälkeen komissio vähentää investointien vuotuisesta kokonaismäärästä niiden investointien vuotuisen määrän, jotka eivät ole valtiontukea. Mahdollinen erotus on lentoaseman pitäjälle myönnetyn investointituen vuotuinen määrä.

(178) Sen jälkeen komissio analysoi, onko mahdollinen lentoaseman pitäjälle myönnetty investointituki sisämarkkinoille soveltuvaa.

7.1.1 *Taloudellinen toiminta ja yrityksen käsite*

7.1.1.1 Periaatteet

(179) Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan komission on ensin selvitettävä, onko lentoaseman pitäjä SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu yritys. Yrityksen käsitteeseen kuuluvat kaikki taloudellista toimintaa harjoittavat yksiköt riippumatta niiden oikeudellisesta muodosta tai rahoitustavasta ([20]). Taloudellista toimintaa on kaikki toiminta, jossa tavaroita tai palveluja tarjotaan tietyillä markkinoilla.

(180) Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan lentoaseman infrastruktuurin toimintaa ja rakentamista on asiassa Aéroports de Paris annetun tuomion ([21]) antamispäivästä eli 12. joulukuuta 2000 lähtien pidettävä taloudellisena toimintana, johon sovelletaan valtiontukien valvontaa. Kun lentoaseman pitäjä harjoittaa taloudellista toimintaa tarjoamalla lentoasemapalveluja korvausta vastaan, lentoaseman pitäjä katsotaan oikeudellisesta muodostaan tai rahoitustavastaan riippumatta SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuksi yritykseksi, ja sopimuksessa vahvistettuja valtiontukisääntöjä voidaan siten soveltaa valtion lentoaseman pitäjälle myöntämiin tai valtion varoista myönnettyihin etuihin.

(181) Vaikka lentoasemien pitäjiä on pidettävä SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuina yrityksinä, on muistettava, että kaikki pitäjän toiminta ei välttämättä ole luonteeltaan taloudellista ([22]).

(182) Unionin tuomioistuin on todennut, että toiminta, joka kuuluu tavallisesti julkista valtaa käyttävän valtion vastuulle, ei ole luonteeltaan taloudellista eikä siten kuulu valtiontukisääntöjen soveltamisalaan ([23]).

(183) Siksi yleisen edun mukaisten palvelujen piiriin kuuluvan toiminnan tai tähän toimintaan suoraan liittyvän infrastruktuurin rahoitus ei yleensä ole valtiontukea ([24]). Sellaiset lentoasematoiminnot kuin lennonjohto, poliisi, tulli, palontorjunta ja toimet, jotka ovat tarpeen siviili-ilmailun suojelemiseksi siihen kohdistuvilta laittomilta teoilta, ja investoinnit, jotka liittyvät näiden tehtävien hoitamisessa tarvittavaan infrastruktuuriin ja laitteisiin, eivät yleensä ole luonteeltaan taloudellisia ([25]).

([20]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 23.4.1991, Höfner ja Elser v. Macrotron, jäljempänä 'asiassa Höfner ja Elser annettu tuomio', C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161, 21 kohta; yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 17.2.1993, Christian Poucet v. AGF ja Cancava, C-160/91, ECLI:EU:C:1993:63, 17 kohta; yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 18.6.1998, komissio v. Italia, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303, 36 kohta.

([21]) Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio 12.12.2000, Aéroports de Paris v. komissio, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, 125 kohta, vahvistettu yhteisöjen tuomioistuimen tuomiolla 24.10.2002, Aéroports de Paris v. komissio, C-82/01 P, ECLI:EU:C:2002:617, 75–79 kohta. Tämä vahvistettiin unionin yleisen tuomioistuimen tuomiossa 24.3.2011, Mitteldeutsche Flughafen AG ja Flughafen Leipzig Halle GmbH v. komissio, jäljempänä 'asiassa Leipzig-Halle Airport annettu tuomio', T-443/08 ja T-455/08, ECLI:EU:T:2011:117, erityisesti 93 ja 94 kohta; vahvistettu yhteisöjen tuomioistuimen tuomiolla 19.12.2012, asiassa Leipzig-Halle annettu tuomio, C-288/11 P, ECLI:EU:C:2012:821.

([22]) Vuoden 2014 ilmailusuuntaviivat, 34 kohta. Ks. myös yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 19.1.1994, SAT Fluggesellschaft v. Eurocontrol, jäljempänä 'asiassa Eurocontrol annettu tuomio', C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7.

([23]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomiot 16.6.1987, komissio v. Italia, 118/85, ECLI:EU:C:1987:283, 7 ja 8 kohta, ja 4.5.1988, Bodson v. Pompes funèbres des régions libérées, 30/87 ECLI:EU:C:1988:225, 1 kohta.

([24]) Komission päätös N 309/2002, tehty 19 päivänä maaliskuuta 2003, Ilmailun turvaaminen – 11. syyskuuta 2001 tapahtuneiden terrori-iskujen aiheuttamien kustannusten korvaaminen (EUVL C 148, 25.6.2003, s. 7).

([25]) Vuoden 2014 ilmailusuuntaviivat, 35 kohta. Ks. myös asiassa Eurocontrol annettu tuomio, 30 kohta; yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 26.3.2009, Selex Sistemi Integrati v. komissio, C-113/07 P, ECLI:EU:C:2009:191, 71 kohta, ja komission päätös (EU) 2018/628, annettu 11 päivänä marraskuuta 2016, valtiontuesta SA.24221 (2011/C) (ex 2011/NN), jonka Itävalta on toteuttanut Klagenfurtin lentoaseman, Ryanairin ja muiden lentoasemaa käyttävien lentoyhtiöiden hyväksi (EUVL L 107, 26.4.2018, s. 1).

(184) Muun kuin taloudellisen toiminnan julkinen rahoittaminen ei saa kuitenkaan aiheuttaa perusteetonta syrjintää lentoyhtiöiden ja lentoasemien pitäjien välillä. Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan edusta on kyse silloin, kun viranomaiset vapauttavat yritykset sellaisista kustannuksista, jotka ovat olennainen osa niiden taloudellista toimintaa ([26]). Jos tietyssä oikeusjärjestelmässä on tavallista, että lentoyhtiöt ja lentoaseman pitäjät vastaavat tiettyjen palveluiden kustannuksista, kun taas joidenkin muiden samaa palvelua saman viranomaisen lukuun tarjoavien lentoyhtiöiden tai lentoaseman pitäjien ei tarvitse vastata kyseisistä kustannuksista, viimeksi mainituille saattaa koitua etua, vaikka kyseisiä palveluita sinänsä pidettäisiin muuna kuin taloudellisena toimintana ([27]).

7.1.1.2 Soveltaminen käsillä olevassa asiassa

(185) Lentoaseman pitäjä osallistuu lentoasemainfrastruktuurin rakentamiseen, kunnostamiseen ja pitämiseen. Lentoaseman pitäjä tarjoaa lentoasemapalveluja ja veloittaa käyttäjiä – kaupallisen lentoliikenteen harjoittajia samoin kuin muun kuin kaupallisen yleisen lentoliikenteen käyttäjiä – lentoaseman infrastruktuurin käytöstä ja hyödyntävät samalla infrastruktuuria kaupallisesti. Sen vuoksi on pääteltävä, että lentoaseman pitäjä harjoitti taloudellista toimintaa arviointijaksolla ja on näin ollen SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu yritys.

(186) Romania totesi, että seuraavista toimista aiheutuvien kustannusten katsotaan kuuluvan yleisen edun piiriin (johdanto-osan 87 ja 88 kappale):

— Kiitotien kunnostamiseen ja asematason laajentamiseen tehtävät investoinnit, jotka liittyvät Timişoaran kansainväliselle lentoasemalla harjoitettavaan muuhun kuin kaupalliseen toimintaan (kuten sotilastoimintaan, virkamatkoihin, etsintä- ja pelastusoperaatioihin, humanitaarisiin lentoihin ja pelastuslentoihin).

— Investoinnit turvalaitteisiin.

— Investoinnit Schengen-alueen ulkopuolisten lentojen terminaalin kehittämiseen, joilla pyrittiin varmistamaan EU:n vaatimusten noudattaminen, jotta terminaali pystyisi vastaanottamaan Schengen-alueen ulkopuolelta saapuvia lentoja. Tuolloin Romanian odotettiin liittyvän Schengen-alueeseen vuonna 2011.

(187) Komissio muistuttaa vuosina 2007, 2008 ja 2009 toteutettujen *kiitotien kunnostamiseen ja asematason laajentamiseen* tehtyjen investointien osalta siitä, että jos infrastruktuuria käytetään sekä taloudelliseen että muuhun kuin taloudelliseen toimintaan, julkinen rahoitus kuuluu valtiontukisääntöjen soveltamisalaan vain siltä osin, kuin se kattaa taloudelliseen toimintaan liittyvät kustannukset.

(188) Tässä tapauksessa investointeja rullaustien kunnostamiseen ja asematason laajentamiseen vaadittiin kuitenkin pääasiassa lentoasematilojen kaupallisen käytön vuoksi. Romania väitti, että investoinnit olivat välttämättömiä kaupallisen liikenteen lisääntymistä osoittavien ennusteiden mukaisten tarpeiden täyttämiseksi, lisätulojen saamiseksi lentoaseman pitäjälle ja sen kannattavuuden lisäämiseksi (johdanto-osan 86 kappale). Komissio muistuttaa, että lentoaseman muun kuin taloudellisen toiminnan rahoittaminen ei saa johtaa lentoaseman taloudellisen toiminnan ristiintukemiseen. Komissio katsoo, että tätä päätöstä sovellettaessa kiitotien kunnostamiseen ja asematason laajentamiseen tehtävät investoinnit ovat täysin sidoksissa taloudelliseen toimintaan eivätkä siten ole yleisen edun piiriin kuuluvia toimintoja.

(189) *Turvalaitteisiin* kohdistuvien investointien osalta komissio muistuttaa että toimet, jotka ovat tarpeen siviili-ilmailun suojelemiseksi siihen kohdistuvilta laittomilta teoilta, ja investoinnit, jotka liittyvät näiden toimien harjoittamisessa tarvittavaan infrastruktuuriin ja laitteisiin, eivät yleensä ole luonteeltaan taloudellisia. Komissio katsoo, että ruumassa kuljetettavien matkatavaroiden, matkustajien, käsimatkatavaroiden ja yleisön lentoaseman turva-alueelle pääsyn valvonta ovat toimenpiteitä, jotka kuuluvat siviili-ilmailun suojaamiseen laittomilta teoilta ([28]).

(190) Romania vahvisti, että Romanian oikeusjärjestyksen mukaan valtio rahoittaa kaikkien lentoasemien turvalaitteita 6. joulukuuta 2007 tehdyn hallituksen päätöksen nro 1661 perusteella.

([26]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 3.3.2005, Wolfgang Heiser v. Finanzamt Innsbruck, C-172/03, ECLI:EU:C:2005:130, 36 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen.

([27]) Vuoden 2014 ilmailusuuntaviivat, 37 kohta.

([28]) Komission päätös (EU) 2015/1226, annettu 23 päivänä heinäkuuta 2014, valtiontuesta SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN), jonka Ranska on myöntänyt Angoulêmen kauppa- ja teollisuuskamarille, SNC-Lavalinille, Ryanairille ja Airport Marketing Services -yhtiölle (EUVL L 201, 30.7.2015, s. 48).

(191) Komissio katsoo, että kuten Romania esittää, vuonna 2008 tehdyt investoinnit turvalaitteisiin ovat välttämättömiä siviili-ilmailun suojaamiseksi laittomilta teoilta. Näin ollen investoinnit kuuluvat yleisen edun piiriin eivätkä ole valtiontukea.

(192) Schengen-alueen ulkopuolisten lentojen terminaalin kehittämisestä Romania toteaa, että terminaalin alkuperäiset laajennusinvestoinnit käynnistivät taloudelliset näkökohdat mutta ne olivat myös välttämättömiä sellaisen terminaalin luomiseksi, joka on siviili-ilmailun turvallisuutta ja Schengen-alueen rajojen valvontaa koskevien EU:n sääntöjen edellyttämien turvallisuustoimenpiteiden mukainen. Nämä toimenpiteet liittyvät erityisesti matkustajien erotteluun. Tässä yhteydessä ei ollut määritelty, mitkä investoinnit olivat ehdottoman välttämättömiä kyseisten sääntöjen noudattamiseksi ja siten julkisen vallan käyttämiseksi.

(193) Komissio muistuttaa, että lentoaseman muun kuin taloudellisen toiminnan rahoittaminen ei saa johtaa lentoaseman taloudellisen toiminnan ristiintukemiseen. Komissio katsoo Romanian toimittamien tietojen perusteella, että terminaaleihin tehdyt investoinnit toteutettiin suurelta osin taloudellisia tarkoituksia varten. Tätä päätöstä sovellettaessa komissio katsoo, että investoinnit Schengen-alueen ulkopuolisten lentojen terminaaleihin eivät kuulu yleisen edun piiriin.

(194) Lopuksi komissio toteaa seuraavaa:

i) Vuosina 2007, 2008 ja 2009 toteutetut investoinnit kiitoteiden kunnostamiseen ja asematasojen laajentamiseen eivät kuulu yleisen edun piiriin ja ovat siten taloudellista toimintaa.

ii) Vuonna 2008 toteutetut investoinnit turvalaitteisiin kuuluvat yleisen edun piiriin eivätkä siten ole valtiontukea.

iii) Vuosina 2007, 2008 ja 2009 toteutetut investoinnit Schengen-alueen ulkopuolisten lentojen terminaaliin eivät kuulu yleisen edun piiriin ja ovat siten taloudellista toimintaa.

7.1.2 *Valtion varat ja valtiosta johtuva toimenpide*

7.1.2.1 Periaatteet

(195) Jotta toimenpiteet olisivat valtiontukea, ne on rahoitettava valtion varoista ja toimenpiteen toteuttamista koskeva päätös on voitava katsoa valtion toimenpiteeksi.

(196) Valtiontuen käsitettä sovelletaan etuihin, joita valtio itse tai jokin valtuuksiensa nojalla toimiva välittävä elin myöntää valtion varoista ([29]). SEUT-sopimuksen 107 artiklaa sovellettaessa paikallisviranomaisten varat ovat valtion varoja ([30]).

7.1.2.2 Soveltaminen käsillä olevassa asiassa

(197) Lentoaseman pitäjälle myönnetystä julkisesta rahoituksesta päätettiin hallituksen päätöksillä 615/2002 ja 1212/2007 (johdanto-osan 39 kappale), ja se myönnettiin suorina avustuksina kansallisen viranomaisen eli Romanian liikenneministeriön talousarviosta. Varat myönnettiin investointihankkeisiin ja kirjattiin pääomamenoiksi. Varat kohdennettiin koko investoinnin ajan kyseiselle vuodelle hyväksytyn talousarvion perusteella.

(198) Siksi komissio katsoo, että ne rahoitetaan valtion varoista ja että kyse on valtion toimenpiteestä.

([29]) Tuomio Stardust Marine, 53 ja 56 kohta.

([30]) Unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 12.5.2011, Région Nord-Pas-de-Calais v. komissio, T-267/08 ja T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, 108 kohta.

7.1.3 *Valikoivuus*

7.1.3.1 Periaatteet

(199) Jotta valtiontuen voidaan katsoa kuuluvan SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan, sen on suosittava ”jotakin yritystä tai tuotannonalaa”. Näin ollen ainoastaan sellaiset yrityksiä suosivat valtion toimenpiteet, joilla myönnetään etua valikoivalla tavalla, kuuluvat valtiontuen käsitteen piiriin.

(200) Kuten unionin tuomioistuin on vahvistanut, kun valtio on ehdottanut tehdyn sopimuksen ehdot valikoivasti yhdelle tai usealle toimijalle eikä yleisesti sovellettavasta asiakirjasta ilmenevien ja kaikkiin toimijoihin sovellettavien objektiivisten kriteerien perusteella, se voi yhdessä muiden tekijöiden kanssa olla osoitus valtiontuesta ([31]).

7.1.3.2 Soveltaminen käsillä olevassa asiassa

(201) Käsiteltävänä olevassa tapauksessa valtio ehdotti ja myönsi taloudellista tukea yhdelle yritykselle, lentoaseman pitäjälle. Tämä on yksittäinen toimenpide. Toimenpide 1 oli siten SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa esitetyn määritelmän mukaan valikoiva.

7.1.4 *Taloudellinen etu*

7.1.4.1 Periaatteet

(202) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu etu on mikä tahansa taloudellinen hyöty, jota yritys ei olisi saanut tavanomaisissa markkinaolosuhteissa, toisin sanoen ilman valtion toimenpidettä. Ainoastaan toimenpiteen vaikutuksilla yritykseen on merkitystä, ei valtion toimenpiteen syyllä eikä tavoitteella. Edusta on kyse aina, kun yrityksen taloudellinen tilanne paranee valtion toimenpiteen johdosta.

(203) Kuitenkaan pääomia, jotka valtio antaa suoraan tai välillisesti jonkin yrityksen käyttöön olosuhteissa, jotka vastaavat tavanomaisia markkinaedellytyksiä, ei voida pitää valtiontukina ([32]) (”markkinataloustoimijaperiaate”).

(204) Markkinataloustoimijaperiaatetta sovelletaan vain, jos valtio toimi samalla tavoin kuin yksityinen markkinatoimija vastaavissa olosuhteissa.

(205) Markkinataloustoimijaperiaatetestissä ei voida ottaa huomioon alueellisia tai yhteiskunnallisia syitä. Mahdolliset myönteiset seurantavaikutukset yrityksen sijaintialueen talouteen tai saavutettavuuteen olisi jätettävä huomiotta ([33]).

(206) Markkinataloustoimijaperiaatetestin olisi perustuttava julkisia varoja myönnettäessä saatavilla olleisiin tietoihin ja ennakoitavissa olleisiin kehityssuuntauksiin, eikä sen pitäisi perustua myöhemmin vallinneen tilanteen analyysiin ([34]).

(207) Tästä johtuu, että analysoitaessa, onko lentoasemien julkinen rahoitus markkinataloustoimijaperiaatetestin mukainen, perustana olisi oltava rahoituksen myöntävän yksikön kannalta vankat kannattavuusnäkymät ([35]). Tässä tarkoituksessa mahdollisesti käytettävien liikenne-ennusteiden olisi oltava realistisia ja niiden osalta olisi tehtävä kohtuullinen herkkyysanalyysi. Liiketoimintasuunnitelman puuttuminen on osoitus siitä, että markkinataloustoimijaperiaatetestin vaatimukset eivät ehkä täyty ([36]).

([31]) Unionin tuomioistuimen tuomio 4.6.2015, komissio v. MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, 91 kohta.
([32]) Vuoden 2014 ilmailusuuntaviivat, 49 kohta. Ks. myös asiassa Stardust Marine annettu tuomio, 69 kohta.
([33]) Vuoden 2014 ilmailusuuntaviivat, 49 kohta. Ks. myös yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 10.7.1986, Belgia v. komissio, asia 40/85, EU:C:1986:305.
([34]) Vuoden 2014 ilmailusuuntaviivat, 48 kohta. Ks. myös asiassa Stardust Marine annettu tuomio, 71 kohta, ja unionin tuomioistuimen tuomio 5.6.2012, Euroopan komissio v. Électricité de France, jäljempänä ’asiassa EDF annettu tuomio’, asia C-124/10 P, EU:C:2012:318, 85 kohta.
([35]) Komission päätös asiassa C 25/2007 – Suomi – Tampere-Pirkkalan lentoasema ja Ryanair (EUVL L 309, 19.11.2013, s. 27).
([36]) Asiassa EDF annettu tuomio, 84, 85 ja 105 kohta.

(208) Jos liiketoimintasuunnitelmaa ei ole, jäsenvaltiot voivat toimittaa viranomaisten tai asianomaisen lentoaseman analyyseja tai sisäisiä asiakirjoja, jotka osoittavat selvästi, että ennakkoanalyysin mukaan markkinataloustoimijaperiaatetestin vaatimukset täyttyvät ([37]).

(209) Unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan jäsenvaltion on itse vahvistettava toimineensa asiantuntevana yksityisen sijoittajan tavoin ([38]) ja toimitettava tätä koskevat todisteet komissiolle ([39]).

7.1.4.2 Soveltaminen käsillä olevassa asiassa

(210) Voidakseen määrittää tässä asiassa, antaako julkisen rahoituksen myöntäminen lentoaseman pitäjälle etua, jota se ei olisi tavanomaisissa markkinaolosuhteissa saanut, komission on verrattava suorat investointiavustukset ja pääomanlisäykset antaneiden julkisten viranomaisten toimintaa sellaisen markkinataloustoimijan toimintaan, joka ei ota huomioon kaikkia sosiaalisia, aluepoliittisia ja alakohtaisia näkökohtia ja jota ohjaavat pitkän aikavälin kannattavuusnäkymät investoinnin koko elinkaaren ajan ([40]). Nämä näkymät soveltuvat erityisesti infrastruktuuri-investointien tarkastelemiseen, joihin tarvitaan usein suuria määriä taloudellisia resursseja ja joista saadaan mahdollisesti tuottoa vasta monien vuosien jälkeen. Mahdollisessa lentoaseman kannattavuutta koskevassa arvioinnissa on otettava huomioon lentoasematulot.

(211) Komissio toteaa, että alun perin valtio omisti 100 prosenttia lentoaseman pitäjän osakkeista (johdanto-osan 28 kappale). Sen omistusosuus kuitenkin pieneni vuoden 2008 lopussa 80 prosenttiin. Markkinataloustoimijaperiaatetestin vaatimusten täyttymisen arvioinnissa otetaan huomioon valtion omistusosuuden suuruus suhteessa sen rahoittamien kustannusten osuuteen.

(212) Komission arvion on perustuttava tietoihin ja oletuksiin, jotka Romanian viranomaisilla oli käytettävissään sinä ajankohtana, jona julkinen rahoitus myönnettiin ([41]).

(213) Romanian mukaan seuraavat investoinnit toteutettiin markkinataloustoimijaperiaatteen mukaisesti (johdanto-osan 86 kappale):

— kiitotien kunnostamisen ja asematason laajentamisen rahoitus vuosina 2007, 2008 ja 2009;

— Schengen-alueen ulkopuolisten lentojen terminaalin kehittämisen rahoitus vuosina 2007, 2008 ja 2009;

— yhdystien ja pysäköintialueen kehittämisen rahoitus vuonna 2007; ja

— valaistuslaitteiden rahoitus vuonna 2008.

(214) Romanian mukaan näitä investointeja ohjaavat pidemmän aikavälin kannattavuusnäkymät, joista valtio voisi hyötyä kahdessa eri asemassa: osinkoja saavana osakkeenomistajana ja käyttöoikeusmaksuja (kaksi prosenttia käyttöoikeutta hyödyntämällä saadusta bruttotulosta) saavana omistajana (johdanto-osan 86 kappale). Romania toteaa, että vuonna 2006 laaditussa kehityssuunnitelmassa ja vuonna 2006 laaditussa kapasiteetin arvioinnissa osoitettiin investointien taloudellinen kestävyys. Romanian mukaan taloudellista kestävyyttä oli voitu odottaa, koska matkustajamäärien kasvu ja tehokkuushyödyt lisäsivät lentoaseman infrastruktuurin käytöstä saatuja tuloja (johdanto-osan 86 kappale).

(215) Komissio selvittää ensin, riittävätkö Romanian toimittamat edellä mainituista investoinneista etukäteen tehdyt toteutettavuustutkimukset osoittamaan markkinataloustoimijaperiaatteen noudattamisen.

([37]) Vuoden 2014 ilmailusuuntaviivat, 51 kohta.

([38]) Julkisasiamies Henrik Saugmandsgaard Øen ratkaisuehdotus 24.10.2019, Larko v. komissio, asia C-244/18 P, ECLI:EU:C:2019:896, 53 kohta. Ks. myös unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 1.2.2018, Largo v. komissio, T-423/14, ECLI:EU:T:2018:57; unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 25.6.2015, SACE ja Sace BT v. komissio, T-305/13, ECLI:EU:T:2015:435, ja asiassa EDF annettu tuomio.

([39]) Suuntaviivojen 104 kohta.

([40]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 21.3.1991, Italia v. komissio, jäljempänä 'asiassa Alfa Romeo annettu tuomio', 305/89, ECLI:EU:C:1991:142, 23 kohta; unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 12.12.2000, Alitalia v. komissio, T-296/97, ECLI:EU:T:2000:289, 84 kohta.

([41]) Vuoden 2014 ilmailusuuntaviivat, 3.4 kohta. Ks. myös asiassa Stardust Marine annettu tuomio, 71 kohta.

Toteutettavuustutkimukset

(216) Romania toimitti komissiolle kiitotien kunnostamiseen ja asematason laajentamiseen, Schengen-alueen ulkopuolille suuntautuvien lentojen terminaalin kehittämiseen, yhdystien ja pysäköintialueen kehittämiseen sekä valaistuslaitteisiin liittyviä investointeja koskevat toteutettavuustutkimukset. Toteutettavuustutkimusten tavoitteena on arvioida valtion investointeja saaneiden hankkeiden kokonaiskannattavuutta. Niiden avulla siis analysoidaan, onko Romania investoinut hankkeisiin, joiden on odotettu olevan kannattavia.

(217) *Kiitotien kunnostusta ja asematason laajennusta* koskevan toteutettavuustutkimuksen mukaan niiden nettonykyarvo oli 3,791 miljoonaa euroa ja sisäinen tuottoprosentti 10,56 prosenttia (kun diskonttokorko oli viisi prosenttia). Komissio totesi, että tässä tutkimuksessa oli useita puutteita. Erityisesti nettonykyarvossa on merkittäviä eroja verrattuna jälkikäteen tehtyjen toteutettavuustutkimusten mukaisiin nettonykyarvoihin. Koska Romanian tekemät korjausinvestoinnit ovat luonteeltaan rajallisia, erityisesti kun otetaan huomioon niiden rajallinen vaikutus matkustajamäärien kokonaiskasvuun, 25 vuoden ennustejakso on liian pitkä. Jälkikäteen tehdyssä toteutettavuustutkimuksessa tarkastellaan sen sijaan tämän investoinnin osalta huomattavasti lyhyempää ennustejaksoa (kuusi vuotta). Tutkimus ei myöskään otetaan huomioon liikenteen kehitystä, jonka olisi pitänyt olla ennustettujen tulojen perustana. Ennustettuja inflaatioasteita ei perustella, ja ne ovat hyvin alhaisia (1,5 prosenttia 11. vuodesta lähtien), kun otetaan huomioon inflaatioaste kyseisinä ajankohtina (4,7 prosenttia vuonna 2007 ja 7,9 prosenttia vuonna 2008). Viiden prosentin diskonttokorkoa ei perustella, ja se vaikuttaa liian alhaiselta erityisesti verrattuna muihin samanaikaisiin investointeihin, kuten pysäköintialueen nykyaikaistamiseen ja laajentamiseen. Siksi komissio katsoo, että tämä tutkimus ei ole kelvollinen. Lisäksi suuri osa investoinneista toteutettiin vuonna 2007 mutta tutkimus laadittiin heinäkuussa 2008. Tällä toteutettavuustutkimuksella ei siksi voida vahvistaa investointien kannattavuutta markkinataloustoimijaperiaatetestin vaatimusten mukaisesti ([42]).

(218) *Schengen-alueen ulkopuolisten lentojen terminaalin kehittämistä* koskevasta toteutettavuustutkimuksesta komissio havaitsi, että tutkimuksen terminaalin nettonykyarvoa koskevassa laskelmassa investointeja ei katsottu kustannuksiksi. Siksi komissio ei voi hyväksyä tätä toteutettavuustutkimusta osoitukseksi markkinataloustoimijaperiaatteen noudattamisesta. Lisäksi tutkimus laadittiin kesäkuussa 2008, ja se näyttää liittyvän vain vuoden 2009 investointeihin.

(219) *Pysäköinnin nykyaikaistamista ja laajentamista* koskevaa toteutettavuustutkimusta, jonka perusteella toteutettiin yhdystien ja pysäköintialueen kehittämiseen liittyvät investoinnit, komissio pitää kelvollisena. Tutkimuksessa oletetaan, että matkustajamäärän kasvuun liittyvä pysäköinnin käyttäjien odotettu kasvu lisää tuloja 15 prosenttia. Tutkimuksessa todetaan, että nettonykyarvo on positiivinen, kun käytetään 15 prosentin diskonttokorkoa kahdeksan vuoden investoinnin odotetun elinkaaren aikana. Komissio katsoo, että 15 prosentin diskonttokorko on kohtuullinen ja sijoituksen elinkaari varovaisen lyhyt. Tutkimus osoittaa, että investointi on kokonaan kuoletettu jo viiden vuoden kuluttua. Tutkimus laadittiin marraskuussa 2005, joten näin ollen sen avulla voidaan osoittaa, että investoinnissa noudatettiin markkinataloustoimijaperiaatetta vuonna 2007. Lisäksi komissio toteaa, että kun pysäköinnin nykyaikaistamisen ja laajentamisen rahoituksesta päätettiin, valtio omisti sata prosenttia lentoaseman pitäjän osakkeista. Siksi hankkeen nettonykyarvoa ei tarvitse mukauttaa suhteellisesti. Romania totesi, että valaistuslaitteita koskevan toteutettavuustutkimuksen asiaankuuluva ajankohta on se, jolloin IPTANA SA laati sen.

(220) Tutkimuksen tekeminen aloitettiin elokuussa 2007 sopimuksen nro 1016/22.8.2007 nojalla, ja sitä puollettiin liikenneministeriön teknisen ja taloudellisen komitean lausunnossa nro 33/1998, jota tarkistettiin vuonna 2007. Tutkimuksen tarkka laatimispäivä ei kuitenkaan ole tiedossa. Joka tapauksessa *valaistuslaitteiden* toteutettavuustutkimus ei sisältänyt kannattavuusanalyysiä, mutta se sisälsi hankkeen kustannusarviot. Näin ollen se ei osoittanut, miten kannattavuusnäkymät ohjasivat lentoaseman pitäjän toimintaa pitkällä aikavälillä. Siksi komissio ei voi hyväksyä tätä toteutettavuustutkimusta osoitukseksi markkinataloustoimijaperiaatteen noudattamisesta.

(221) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että yhdystiehen ja pysäköintialueeseen liittyviä investointeja koskeva etukäteen tehty toteutettavuustutkimus on riittävä osoitus markkinataloustoimijaperiaatteen noudattamisesta. Komissio katsoo, että rullaustien kunnostusta ja asematason laajennusta, valaistusta sekä Schengen-alueen ulkopuolisten lentojen terminaalia koskevat toteutettavuustutkimukset eivät riitä osoitukseksi markkinataloustoimijaperiaatteen noudattamisesta.

([42]) Asiassa Stardust Marine annettu tuomio, 71 kohta, ja asiassa EDF annettu tuomio, 85 ja 104 kohta.

Etukäteen tehtävien kannattavuustutkimusten rekonstruointi jälkikäteen

(222) Lentoaseman pitäjä toimitti myös johdanto-osan 213 kappaleessa lueteltuja investointeja koskevista etukäteen tehtävistä kannattavuustutkimuksista jälkikäteen tehtyjä rekonstruointeja.

(223) *Kiitotien kunnostukseen ja asematason laajentamiseen* tehtyjen investointien osalta jälkikäteen rekonstruoidussa kannattavuustutkimuksessa havaittiin, että nettonykyarvo oli 1 784 600,12 euroa ja sisäinen tuottoprosentti 13,12 prosenttia. Käytetty diskonttokorko oli 9,1 prosenttia. Jälkikäteen rekonstruoidussa tutkimuksessa oletetaan, että matkustajaliikenne-ennuste on erilainen kuin kehityssuunnitelmaan perustuva käytettävissä oleva ennakkoarvio. Nämä matkustajaennusteet ovat varovaisempia ja arvioidut matkustajamäärät pienempiä kuin kehityssuunnitelmassa. Näin ollen odotettu kannattavuus olisi ollut vielä suurempi, jos kehityssuunnitelman matkustajamääräennuste olisi otettu huomioon. Komissio toteaa kuitenkin, että arvioidut investointikustannukset poikkeavat heinäkuussa 2008 etukäteen tehdystä toteutettavuustutkimuksesta. Komissio ei voi tarkistaa, ovatko investointikustannusten oletukset sellaisia, joita olisi voitu odottaa etukäteen. Näin ollen ei voida päätellä, että huomioon otetut oletukset olisivat samat kuin ne, jotka olisivat olleet käytettävissä ennen julkisen rahoituksen myöntämistä, eikä rekonstruoitua tutkimusta voida pitää luotettavana kannattavuutta koskevana ennakkoanalyysinä.

(224) *Valaistuslaitteisiin* tehtyjen investointien osalta lentoaseman pitäjän jälkikäteen rekonstruoidussa kannattavuustutkimuksessa havaittiin, että nettonykyarvo oli 226 066,84 euroa ja sisäinen tuottoprosentti 26,9 prosenttia. Käytetty diskonttokorko oli 9,1 prosenttia. Jälkikäteen rekonstruoidussa tutkimuksessa on käytetty eri matkustajaliikenne-ennustetta kuin etukäteen käytettävissä olleessa kehityssuunnitelmassa. Nämä käytetyt matkustajaennusteet ovat varovaisempia ja arvioidut matkustajamäärät ovat pienempiä kuin kehityssuunnitelmassa. Näin ollen odotettu kannattavuus olisi ollut vielä suurempi, jos kehityssuunnitelman matkustajamääräennuste olisi otettu huomioon. Tämä jälkikäteen rekonstruoitu ennakkoanalyysi vaikuttaa ilmaisevan kohtuullisen hyvin valaistuslaitteisiin vuonna 2008 tehdyn investoinnin ennakoidut kannattavuusnäkymät.

(225) Lentoaseman pitäjä on toimittanut komissiolle *Schengen-alueen ulkopuolisten lentojen terminaaliin* tehtävää investointia koskevan kannattavuustutkimuksen, joka on rekonstruoitu jälkikäteen. Tutkimuksen mukaan nettonykyarvo oli 2 536 094,92 euroa ja sisäinen tuottoprosentti 14,71 prosenttia. Käytetty diskonttokorko oli 8,67 prosenttia. Jälkikäteen rekonstruoidussa tutkimuksessa on käytetty eri matkustajaliikenne-ennustetta kuin etukäteen käytettävissä olleessa kehityssuunnitelmassa. Nämä käytetyt matkustajaennusteet ovat varovaisempia ja arvioidut matkustajamäärät pienempiä kuin kehityssuunnitelmassa. Komissio ei kuitenkaan voi tarkistaa, ovatko investointikustannusten oletukset sellaisia, joita olisi voitu odottaa etukäteen. Lisäksi on epäselvää, mikä on rekonstruoidussa tutkimuksessa esitettyjen investointikustannusten ja kesäkuussa 2008 laaditussa kannattavuutta koskevassa ennakkotutkimuksessa oletettujen investointikustannusten välinen suhde (johdanto-osan 218 kappale). Näin ollen ei voida päätellä, että huomioon otetut oletukset olisivat samat kuin ne, jotka olivat käytettävissä ennen julkisen rahoituksen myöntämistä, eikä rekonstruoitua tutkimusta siksi voida pitää luotettavana Schengen-alueen ulkopuolisten lentojen terminaalin kannattavuutta koskevana ennakkoanalyysinä.

7.1.4.3 Taloudellista etua koskevat päätelmät

(226) Kuten edellä todettiin, komissio katsoo, että Romania toimi markkinataloustoimijaperiaatteen mukaisesti investoidessaan Timişoaran kansainvälisellä lentoasemalla toteutettavaan yhdystien ja pysäköintialueen kehittämishankkeeseen kuten taulukossa 3 on esitetty. Näin ollen komissio päättelee, että investointiin liittyvästä rahoituksesta ei aiheutunut taloudellista etua lentoaseman pitäjälle.

(227) Kolmen muun investointihankkeen (rullaustien kunnostaminen ja asematason laajentaminen, Schengen-alueen ulkopuolisten lentojen terminaalin kehittäminen ja valaistuslaitteet) osalta komissio päättelee, että julkinen rahoitus tuotti lentoaseman pitäjälle taloudellista etua.

7.1.5 *Kilpailun vääristyminen ja vaikutus jäsenvaltioiden väliseen kauppaan*

7.1.5.1 Periaatteet

(228) Jos jäsenvaltion myöntämä tuki vahvistaa yrityksen asemaa suhteessa muihin yrityksiin, jotka kilpailevat sen kanssa EU:n sisäisessä kaupassa, tuen on katsottava vaikuttavan kauppaan ([43]).

([43]) Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio 30.4.1998, Het Vlaamse Gewest v. komissio, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77, ja yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 17.9.1980, Philip Morris v. komissio, 730/79, ECLI:EU:C:1980:209, 11 kohta.

(229) Koska lentoaseman toiminta on taloudellista toimintaa, lentoasemat voivat kilpailla keskenään lentoyhtiöiden ja niiden lentoliikenteen (matkustajat ja rahti) houkuttelemisessa ja lentoaseman pitäjät voivat kilpailla keskenään tietyn lentoaseman saamisesta pidettäväksi. Lisäksi myös lentoasemat, joilla ei ole sama vaikutusalue ja jotka voivat sijaita jopa eri jäsenvaltioissa, voivat kilpailla keskenään erityisesti halpalentoyhtiöiden ja tilauslentoyhtiöiden houkuttelemisessa.

(230) Lentoaseman julkinen rahoitus voi näin ollen vääristää *lentoasemien välistä* kilpailua. Lentoasemien välistä kilpailua voidaan arvioida lentoyhtiöiden käyttämien valintaperusteiden avulla vertaamalla esimerkiksi lentoasemien tarjoamia lentoasemapalveluja ja niiden asiakaskuntia, alueen väestöä ja taloudellista toimintaa, ruuhkia, maaliikenneyhteyksiä sekä lentoaseman infrastruktuurin ja palvelujen käytöstä perittäviä maksuja ([44]).

(231) Kuten vuoden 2005 ilmailusuuntaviivojen 40 kohdassa mainitaan ja vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 45 kohdassa toistetaan, SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan soveltamisalasta ei ole mahdollista sulkea pois edes pieniä lentoasemia. Vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 45 kohdassa todetaan lisäksi nimenomaisesti, että ”se seikka, että […] julkista rahoitusta saavan yrityksen koko on suhteellisen vaatimaton, ei sellaisenaan sulje pois mahdollisuutta, että tuki vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan”.

7.1.5.2 Soveltaminen käsillä olevassa asiassa

(232) Arvioinnin ajankohtana Timişoaran kansainvälinen lentoasema oli Romanian toiseksi suurin lentoasema (johdanto-osan 31 kappale). Sen vuosittainen matkustajamäärä oli noin 900 000 matkustajaa. Se sijaitsee 50 kilometrin päässä Aradin lentoasemasta ja kahden tunnin ajomatkan päässä Caransebesista (johdanto-osan 34 kappale). Timişoaran kansainväliseltä lentokentältä lentävät kansainvälisiä lentoja unionin muihin osiin useat eri lentoyhtiöt, jotka liikennöivät myös Romaniassa ja muissa jäsenvaltioissa sijaitsevilta muilta lentoasemilta. Timişoaran kansainvälisen lentoaseman kiitotie on riittävän pitkä, jotta lentoyhtiöt voivat lentää sieltä keskipitkän matkan päässä oleviin kansainvälisiin kohteisiin ja siten houkutella lentoyhtiöitä muiden muissa jäsenvaltioissa sijaitsevien vastaavien lentoasemien kustannuksella. Tässä tapauksessa suorista investointiavustuksista lentoaseman pitäjälle syntyvä taloudellinen etu vahvistaa sen taloudellista asemaa, koska lentoaseman pitäjän oli mahdollista aloittaa liiketoimintansa vastaamatta kaikista siihen kuuluvista investointikustannuksista.

(233) Sen vuoksi tarkasteltavien toimenpiteiden on katsottava vääristäneen kilpailua tai vähintäänkin uhanneen vääristää kilpailua ja vaikuttaneen jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

7.1.6 *Valtiontuen olemassaoloa koskevat päätelmät*

(234) Edellä esitetyn perusteella komissio toteaa, että yhdystien ja pysäköintialueen kehittämisen julkinen rahoitus vuonna 2007 ja turvalaitteiden julkinen rahoitus vuonna 2008 eivät ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

(235) Komissio katsoo kuitenkin, että Schengen-alueen ulkopuolisten lentojen terminaalin kehittämiseen, rullaustien parantamiseen sekä asematason ja valaistuslaitteiden laajentamiseen annettu julkinen rahoitus ovat SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua lentoaseman pitäjälle myönnettyä valtiontukea.

7.2 **Tukilaji: voimassa oleva vai uusi tuki?**

(236) Komissio toteaa, että Bulgarian ja Romanian liittymisehdoista annetun asiakirjan ([45]) liitteen V määräysten mukaan ”[s]euraavin edellytyksin pidetään EY:n perustamissopimuksen 88 artiklassa tarkoitettuna voimassa olevana tukena tukijärjestelmiä ja yksittäisiä tukia, jotka on myönnetty liikennealalla ja joita pannaan täytäntöön uudessa jäsenvaltiossa ennen liittymispäivää ja joita sovelletaan edelleen kyseisen päivän jälkeen […]: tukitoimenpiteet on annettava komissiolle tiedoksi neljän kuukauden kuluessa liittymispäivästä. […] Näitä tukitoimenpiteitä pidetään EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuna voimassa olevana tukena kolmannen liittymispäivää seuraavan vuoden päättymiseen asti.”

(237) Edellä esitetystä seuraa, että Romanian tapauksessa liitteessä V säädettyä järjestelmää sovelletaan ennen 1. tammikuuta 2007 voimaan tulleeseen ja sen jälkeen jatkuvaan tukeen vain, jos kyseiset tuet on annettu komissiolle tiedoksi neljän kuukauden kuluessa liittymispäivästä.

([44]) Vuoden 2014 ilmailusuuntaviivat, 43 kohta.
([45]) Asiakirja Bulgarian tasavallan ja Romanian liittymisehdoista ja niiden sopimusten mukautuksista, joihin Euroopan unioni perustuu (EUVL L 157, 21.6.2005, s. 203).

(238) Romania totesi, että Timişoaran kansainvälisellä lentoasemalla vuonna 2007 toteutettujen investointien julkinen rahoitus hyväksyttiin marraskuussa 2006 eli ennen Romanian liittymistä Euroopan unioniin. Koska näitä toimenpiteitä ei kuitenkaan ole ilmoitettu komissiolle mainitun menettelyn mukaisesti tiedoksi annettujen toimenpiteiden mukana, ne eivät voi olla voimassa olevaa tukea. Siksi komissio katsoo, että Schengen-alueen ulkopuolisten lentojen terminaalin kehittämiseen, rullaustien parantamiseen sekä asematason ja valaistuslaitteiden laajentamiseen myönnetty julkinen rahoitus on uutta valtiontukea.

7.3 **Tuen laillisuus**

(239) Schengen-alueen ulkopuolisten lentojen terminaalin kehittämisen, rullaustien parantamisen sekä asematason ja valaistuslaitteiden laajentamisen julkinen rahoitus pantiin täytäntöön ilman komission etukäteen antamaa virallista hyväksyntää. Toimenpiteet eivät täytä SEUT-sopimuksen 108 artiklan mukaisia vaatimuksia, jotka koskevat ryhmäpoikkeusta ilmoitusvelvoitteesta. Romania pani ne täytäntöön SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaisten velvoitteidensa vastaisesti.

(240) Siksi toimenpiteet ovat sääntöjenvastaista valtiontukea.

7.4 **Soveltuvuus sisämarkkinoille**

(241) Schengen-alueen ulkopuolisten lentojen terminaalin kehittämisen, rullaustien parantamisen sekä asematason ja valaistuslaitteiden laajentamisen (taulukko 3) julkinen rahoitus myönnettiin 4. huhtikuuta 2014, jolloin alettiin soveltaa vuoden 2014 ilmailusuuntaviivoja. Vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen mukaan komissio soveltaa lentoasemien sääntöjenvastaiseen investointitukeen tuen myöntämishetkellä voimassa olevia sääntöjä ([46]).

(242) Kun tämä investointirahoitus myönnettiin, voimassa olivat vuoden 2005 ilmailusuuntaviivat. Siksi tämän investointituen soveltuvuuden arviointiin sovelletaan vuoden 2005 ilmailusuuntaviivoja.

(243) Komissio arvioi tukea vuoden 2005 ilmailusuuntaviivojen 61 kohdan perusteella seuraavien kriteerien mukaisesti:

— vastaako infrastruktuurin rakentaminen ja käyttö jotakin selkeästi määriteltyä yhteisen edun mukaista tavoitetta (aluekehitys, liikenneyhteyksien parantaminen jne.);

— Infrastruktuuri on tarpeen ja oikeasuhteinen vahvistetun tavoitteen kannalta.

— ovatko infrastruktuurin käyttöön liittyvät odotukset tyydyttävät keskipitkällä aikavälillä, erityisesti kun niitä verrataan jo olemassa olevien infrastruktuurien käyttöön;

— kaikilla mahdollisilla käyttäjillä on tasavertainen ja syrjimätön oikeus infrastruktuurin käyttöön; ja

— vaikuttaako tuki kaupan kehitykseen tavalla, joka on ristiriidassa unionin etujen kanssa.

7.4.1 *Avustuskelpoiset kustannukset*

(244) Vuoden 2005 ilmailusuuntaviivojen mukaan lentoaseman investointitukeen oikeutetut kustannukset on rajattava lentoaseman infrastruktuurin (kiitotiet, terminaalit, asematasot jne.) tai sitä suoraan tukevien laitteiden (palontorjuntalaitteet, turvallisuus- tai turvalaitteet) investointikustannuksiin. Tukikelpoisiin kustannuksiin eivät saa kuulua kustannukset, jotka aiheutuvat muuhun kuin lentoasemaan perustoimintaan suoraan liittyvästä kaupallisesta toiminnasta, kuten tilojen ja kiinteistöjen rakentamisesta, rahoituksesta, käytöstä ja vuokrauksesta paitsi toimisto- ja varastokäyttöön myös hotelleille ja lentoasemalla toimiville teollisuusyrityksille, myymälöille, ravintoloille ja pysäköintilaitoksille.

(245) Taulukon 3 kohdissa 2, 3, 4, 5, 9, 12 ja 13 luetellut investointikustannukset ovat vuoden 2005 ilmailusuuntaviivojen mukaisesti tukikelpoisia, koska ne ovat osa lentoaseman infrastruktuuria.

7.4.2 *Selkeästi määritelty yleishyödyllinen tavoite*

(246) Lentoaseman pitäjä väittää, että sen toimenpiteellä pyrittiin selvästi määriteltyyn yhteisen edun mukaiseen tavoitteeseen eli aluekehitykseen, alueen saavutettavuuteen ja lentoliikenteen turvallisuuteen (johdanto-osan 156 kappale).

([46]) Vuoden 2014 ilmailusuuntaviivat, 173 kohta.

(247) Romania selitti, että erityisesti rullaustien kunnostamiseen ja asematason laajentamiseen vuosina 2007–2009 tehdyt investoinnit olivat perusteltuja, koska lentoaseman toimintakapasiteettia oli parannettava ruuhka-aikoina, jolloin rullaustien ja asematason kapasiteettia olivat rajalliset, erityisesti vuoteen 2015 mennessä odotetun merkittävän liikenteen kasvun vuoksi (johdanto-osan 36 kappale). Lisäksi Romania totesi, että investointeihin vaikuttivat myös lentoturvallisuussyyt eli tarve eristää lentokoneiden pysäköintialueet ja pääsy kyseisille pysäköintialueille sekä tarve varmistaa pysäköityjen lentokoneiden turvallisuus (johdanto-osan 86 kappale).

(248) Schengen-alueen ulkopuolisten lentojen terminaalin kehittämisen osalta Romania selitti, että alun perin investoinneilla pyrittiin parantamaan Timişoaran kansainvälisen lentoaseman kapasiteettia, koska matkustaja-liikenteen odotettiin lisääntyvän merkittävästi vuoteen 2015 mennessä. Kun investointi päätettiin myöntää vuonna 2006, terminaalin kapasiteetin katsottiin olevan toiminnan kannalta kriittisellä rajalla. Matkustajaliikenne kasvoi 250 prosenttia jo vuosina 2001–2005, mikä johti tungoksiin ruuhka-aikoina. Vuonna 1960 rakennettua alkuperäistä terminaalia ei ollut suunniteltu tällaisia liikennemääriä varten (johdanto-osan 37 kappale).

(249) Romania selitti, että näin ollen Schengen-alueen ulkopuolisten lentojen terminaaliin tehtävien lisäinvestointien tarve koski turvallisuusvaatimusten noudattamisen varmistamista, jotta terminaali voisi vastaanottaa lentoja Schengen-alueen ulkopuolelta. Tuolloin Romanian odotettiin liittyvän Schengen-alueeseen vuonna 2011. Erityisesti oli tarpeen erottaa Schengen-alueelta saapuvien ja Schengen-alueen ulkopuolisista maista tulevien matkustajien virrat toisistaan. Näin oli myös tarkoitus varmistaa, että Timişoaran kansainvälinen lentoasema voisi jatkaa kaupallista toimintaansa sekä Schengen-alueella lennettävien että sen ulkopuolelle suuntautuvien lentojen osalta Romanian Schengen-alueeseen liittymisen jälkeen (johdanto-osan 88 kappale).

(250) Romanian mukaan valaistuslaitteisiin tehtävien investointien rahoituksella vuonna 2008 pyrittiin hyödyntämään paremmin olemassa olevaa infrastruktuuria mahdollistamalla huonoissa sääolosuhteissa laskeutuminen molemmista suunnista yhden suunnan sijasta. Sillä pyrittiin myös varmistamaan lentoturvallisuus sekä matkustajien ja lentokoneiden turvallisuus (johdanto-osan 90 kappale).

(251) Edellä esitettyjen väitteiden mukaisesti investoinnit suunniteltiin siten, että Timişoaran kansainvälinen lentoasema pystyisi selviytymään kapasiteettirajoituksista kyseisenä ajankohtana vallinneina huippuaikoina ja sijoittamaan lentoasemalle huomattavasti kasvaneen liikenteen. Investointien tarkoituksena oli myös edistää ilmailun turvallisuutta ja siviili-ilmailun turvaamista ja Schengenin rajojen valvontaa koskevien unionin sääntöjen edellyttämien turvatoimenpiteiden noudattamista.

(252) Lisäksi naapurilentoasemat eivät pystyneet ottamaan vastaan ennakoitua liikennettä. Lähimmällä lentoasemalla – Aradin lentoasemalla – oli hyvin vähän liikennettä sekä absoluuttisesti että Timişoaran kansainväliseen lentoasemaan verrattuna. Aradin lentoasemalla oli ajanjaksolla 2007–2009 vuosittain 67 183–128 835 matkustajaa, kun taas Timişoaran kansainvälisen lentoaseman vuotuinen matkustajamäärä oli 859 329–991 758 matkustajaa. Näiden kahden lentoaseman matkustajamäärien muutokset eivät korreloineet mitenkään keskenään ([47]). Aradin lentoasemalla ei ollut fyysisiä valmiuksia ennakoitua matkustajaliikenteen kasvua varten, sillä sen enimmäiskapasiteetti oli alle 200 000 matkustajaa vuodessa.

(253) Timişoaran kansainvälinen lentoasema oli arviointijaksolla Romanian toiseksi suurin lentoasema ja on tällä hetkellä Romanian kolmanneksi suurin lentoasema. Ajanjaksoa 2006–2015 koskevan kehityssuunnitelman mukaan Timişoaran kansainvälinen lentoasema palveli Länsi-Romanian aluetta, joka on yksi Romanian kehittyneimmistä alueista. Se palveli myös Itä-Unkarin sekä Serbian ja Montenegron alueita (DKMT:n euroalue) ([48]). Timişoaran kansainvälinen lentoasema oli näin ollen aluekehityksen kannalta tärkeässä asemassa. Kun otetaan huomioon vuosille 2006–2015 odotettu matkustajamäärä ilman kapasiteettia lisääviä investointeja, näiden alueiden taloudellinen kehitys ja saavutettavuus olisivat heikentyneet, erityisesti kun otetaan huomioon, että yksikään muu alueen lentoasema ei pystynyt ottamaan vastaan nykyistä tai odotettua liikennettä. Timişoaran kautta ei myöskään kulkenut suurnopeusrataa, joten millään lentoreitillä ei ollut liikennemuotojen välistä kilpailua.

([47]) Läheisten lentoasemien liikennevaihteluiden korrelaation puuttumista käytettiin yhtenä kriteerinä myös asiassa SA.22614 (C 53/07) valtiontuesta, jonka Ranska myönsi Pau-Béarnin kauppa- ja teollisuuskamarille, Ryanairille, Airport Marketing Services -yhtiölle ja Transavialle (EUVL L 201, 30.7.2015, s. 109), perusteltaessa Paun lentoaseman saaman tuen soveltuvuutta sisämarkkinoille.

([48]) Tonava-, Criş-, Mureş- ja Tisa-jokien euroalue (DMKT) on Euroregio-alue, joka sijaitsee Unkarin, Romanian ja Serbian alueilla. Se on nimetty alueen neljän joen mukaan.

(254) Edellä esitetyn perusteella komissio voi todeta, että tarkasteltavana oleva rahoitus edisti kyseisten alueiden saavutettavuutta ja alueellista talouskehitystä ja palveli siten hyvin määriteltyä yhteisen edun mukaista tavoitetta.

7.4.3 *Tuen tarpeellisuus ja oikeasuhteisuus*

(255) Vuoden 2005 ilmailusuuntaviivojen mukaan investointituen intensiteettiä ei ole rajoitettu. Valtion rahoitus sisältää seuraavat tuki-intensiteetit: Schengen-alueen ulkopuolisten lentojen terminaali 80,3 prosenttia, rullaustien parantaminen ja asematason laajentaminen 86,73 prosenttia sekä valaistuslaitteet 100 prosenttia.

Taulukko 11 – Investointien rahoitus vuosina 2007–2009

	2007		2008		2009		**Yhteensä**	
	Lentoaseman omat varat	Valtion talousarviomäärärahat	Lentoaseman omat varat	Valtion talousarviomäärärahat	Lentoaseman omat varat	Valtion talousarviomäärärahat	**Lentoaseman omat varat**	**Valtion talousarviomäärärahat**
Schengen-alueen ulkopuolisten lentojen terminaalin kehittäminen	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**
Rullaustien parantaminen ja lentokoneiden asematason laajentaminen	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**
Valaistusvarusteet				1 344 000			**0**	**1 344 000**
Yhteensä	**823 397,9**	**8 604 000**	**3 133 537**	**11 822 650**	**1 072 670**	**8 767 950**	**5 029 605**	**29 194 600**

Lähde: Lentoaseman pitäjä.

(256) Kun otetaan huomioon lentoaseman rajalliset voitot ja Romanian valtiolle vuosina 2007–2009 maksetut osingot verrattuna tarvittavien investointien kokoon, on perusteltua olettaa, ettei lentoaseman pitäjä olisi pystynyt maksamaan suurempia omia rahoitusosuuksia. Tämä on linjassa sen kanssa, että arvioitavana olevalla ajanjaksolla oli vallitsevan finanssikriisin vuoksi yleisesti vaikea saada rahoitusta markkinoilla. Komissio myöntää lisäksi, että lentoasemat, joiden vuotuinen matkustajaliikenne on enintään miljoona matkustajaa, eivät yleensä suurelta osin pysty kattamaan pääomakustannuksiaan.

(257) Näin ollen julkinen rahoitus oli tarpeen, jotta sillä rahoitetut investoinnit voitiin tehdä. Sillä oli toisin sanoen kannustava vaikutus, koska lentoaseman pitäjä ei olisi tehnyt näitä investointeja ilman valtion rahoitusta tai ei samassa määrin. Lisäksi se oli suhteellisuusperiaatteen mukaista, koska lentoaseman pitäjä ei olisi voinut merkittävästi lisätä rahoitusosuuttaan näiden investointien rahoittamiseen.

7.4.4 *Infrastruktuurin käyttöön liittyvät odotukset ovat keskipitkällä aikavälillä tyydyttäviä*

(258) Kehityssuunnitelman mukaan vuosina 2001–2005 matkustajaliikenne ja lentojen määrät lisääntyisivät 250 prosenttia. Kehityssuunnitelmassa ennakoitiin myös matkustajaliikenteen lisääntyvän vuoden 2005 luvusta eli 611 705 matkustajasta 1 661 332 matkustajaan vuonna 2010 ja 2 565 494 matkustajaan vuonna 2015. Romanian liittymisen EU:hun vuonna 2007 odotettiin lisäävän liikennettä 16–18 prosenttia.

(259) Siksi näillä näkymillä perusteltiin investointeja, joilla pyrittiin sopeutumaan odotettavissa olevaan liikenteeseen. Näin ollen infrastruktuurilla oli tyydyttävät keskipitkän aikavälin näkymät rahoituksen myöntämisen yhteydessä.

7.4.5 *Tasavertainen ja syrjimätön oikeus infrastruktuurin käyttöön*

(260) Romania vahvisti, että kaikilla käyttäjillä ketään syrjimättä on oikeus asianmukaisen infrastruktuurin käyttöön. Ainoa infrastruktuurin käytön rajoite liittyy asematason ja terminaalin vastaanottokapasiteetin asettamaan rajoitukseen. Näin ollen infrastruktuuri on käytettävissä vuoden 2005 ilmailusuuntaviivoissa tarkoitetulla yhdenvertaisella ja syrjimättömällä tavalla.

7.4.6 *Tuki ei vaikuta kaupan kehitykseen tavalla, joka on ristiriidassa unionin etujen kanssa.*

(261) Timişoaran kansainvälisen lentoaseman julkinen rahoitus olisi arviointijaksolla voinut vaikuttaa lähimpään lentoasemaan eli Aradin lentoasemaan. Komissio toteaa kuitenkin, että useat tekijät johtivat Timişoaran kansainvälisen lentoaseman pitäjän rahoituksen vähäiseen kilpailuvaikutukseen.

(262) Aradin lentoaseman matkustajaliikenteen fyysinen kapasiteetti oli rajallinen. Infrastruktuuria oli tarkoitus laajentaa vasta vuonna 2014 siten, että matkustajaterminaalin valmiudet olisivat lähellä 200 000 matkustajan vuotuista kynnysarvoa tai hieman sen yli. Edes tällainen lisääntynyt potentiaali ei olisi kuitenkaan vastannut Timişoaran kansainvälisen lentoaseman kehittämissuunnitelmassa ennustettua kysyntää.

(263) Toteutuneet liikennemäärät vahvistavat myös, että Aradin lentoasemalla oli hyvin vähän matkustajaliikennettä. Aradin lentoaseman liikenne oli vain 7,8 prosenttia Timişoaran kansainvälisen lentoaseman liikenteestä vuonna 2007, 14,5 prosenttia vuonna 2008 ja 8,8 prosenttia vuonna 2009. Myöskään näiden kahden lentoaseman liikennemäärien muutokset eivät näytä korreloivan keskenään ([49]).

(264) Näin ollen Aradin lentoasema ei olisi voinut ottaa vastaan Timişoaran kansainväliselle lentoasemalle ennakoitua merkittävästi kasvavaa matkustajaliikennettä.

(265) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että tuen aiheuttamat kilpailun vääristymät olivat vähäisiä ja jäivät pienemmiksi kuin tuen myönteinen vaikutus aluekehitykseen, liikenneyhteyksiin ja turvallisuuteen.

7.4.7 *Toimenpidettä 1 koskeva päätelmä*

(266) Edellä johdanto-osan 241–265 kappaleessa esitetyistä syistä komissio katsoo, että Schengen-alueen ulkopuolisten lentojen terminaalin kehittämisen, kiitotien parantamisen ja lentokoneiden asematason laajentamisen sekä valaistuslaitteiden rahoittamiseen myönnetty valtiontuki soveltuu sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla.

8. TOIMENPITEEN 2 ARVIOINTI – VUOSIEN 2007, 2008 JA 2010 ILMAILUKÄSIKIRJAT

8.1 Tuen olemassaolo

(267) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan periaatteita, jotka esitetään johdanto-osan 171 ja 172 kappaleessa, sovelletaan myös toimenpiteen 2 arviointiin.

8.1.1 *Taloudellinen toiminta ja yrityksen käsite*

8.1.1.1 Periaatteet

(268) Komission on ensin selvitettävä, sovelletaanko toimenpidettä 2 SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuihin yrityksiin. Yrityksen käsitteeseen kuuluvat kaikki taloudellista toimintaa harjoittavat yksiköt riippumatta niiden oikeudellisesta muodosta tai rahoitustavasta ([50]). Taloudellista toimintaa on kaikki toiminta, jossa tavaroita tai palveluja tarjotaan tietyillä markkinoilla ([51]).

8.1.1.2 Soveltaminen käsillä olevassa asiassa

(269) Ilmailuasiakirjoissa määritetään maksut, jotka koskevat lentoyhtiöihin lentoaseman infrastruktuurin käyttöä.

(270) Lentoyhtiöt tarjoavat lentoliikennepalveluja. Tällaisia palveluja tarjotessaan lentoyhtiöt harjoittavat taloudellista toimintaa ja ovat siksi SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja yrityksiä.

([49]) Ks. alaviite 32.
([50]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 18.6.1998, komissio v. Italia, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303, ja asiassa Höfner ja Elser annettu tuomio.
([51]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 16.6.1987, komissio v. Italia, 118/85, ECLI:EU:C:1987:283; yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 18.6.1998, komissio v. Italia, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303.

8.1.2 *Valtion varat ja valtiosta johtuva toimenpide*

8.1.2.1 Periaatteet

(271) Valtiontuen käsitettä sovelletaan etuihin, joita valtio itse tai jokin valtuuksiensa nojalla toimiva välittävä elin myöntää valtion varoista ([52]). Valtion varat käsittävät kaikki julkisen sektorin varat ([53]), kuten jäsenvaltioiden alueviranomaisten (hajautetun hallinnon, osavaltioiden, alueellisten ja muiden yksikköjen) varat ([54]) ja tietyissä tilanteissa yksityisten elinten varat. Resurssien alkuperällä ei ole merkitystä edellyttäen, että ennen niiden suoraa tai välillistä siirtoa tuensaajille ne ovat valtion valvonnassa ja ovat sen vuoksi kansallisten viranomaisten saatavilla ([55]), vaikka varat eivät ole viranomaisen omaisuutta ([56]).

(272) Lisäksi valtiontuen käsitettä sovelletaan vain, jos edun myöntäminen katsotaan valtion toimenpiteeksi eli valtio myöntää sen itse tai jokin valtuuksiensa nojalla toimiva välittävä elin myöntää sen valtion varoista.

(273) Se, että valtio tai valtion yksikkö on yrityksen ainoa osakas tai enemmistöosakas, ei riitä osoittamaan, että yrityksen toteuttama varojen siirto johtuu sen julkisista osakkaista ([57]). Unionin tuomioistuin on myös todennut, että vaikka valtio voi valvoa julkista yritystä ja käyttää määräysvaltaa sen toteuttamiin toimenpiteisiin nähden, tosiasiallista valvontaa konkreettisessa tapauksessa ei voida automaattisesti olettaa. Julkinen yritys voi toimia enemmän tai vähemmän riippumattomasti, siinä määrin itsenäisesti kuin valtio sallii.

(274) Näin ollen se, että julkinen yritys on valtion määräysvallassa, ei riitä osoittamaan, että yrityksen toteuttamat toimenpiteet katsotaan valtion toimenpiteiksi. Lisäksi on tutkittava, voidaanko olettaa, että viranomaiset osallistuivat jollain tavalla tästä toimenpiteestä päättämiseen. Yhteisöjen tuomioistuin totesi, että julkisen yrityksen toteuttaman tukitoimenpiteen voidaan päätellä johtuvan valtiosta kaikkien käsiteltävänä olevaa asiaa koskevien seikkojen ja kyseisen toimenpiteen toteuttamishetkellä vallinneiden olosuhteiden perusteella ([58]).

(275) Tällaisia seikkoja voivat olla julkisen yrityksen integroituminen julkishallinnon rakenteeseen, yrityksen toiminnan luonne, toiminnan harjoittaminen markkinoilla yksityisten toimijoiden kanssa tavanomaisissa kilpailuolosuhteissa, yrityksen oikeudellinen asema, se, sovelletaanko yritykseen julkisoikeutta vai yksityisoikeudellisia yhtiöoikeutta koskevia säännöksiä, viranomaisten harjoittaman yrityksen hallinnointia koskevan ohjauksen määrä tai muu seikka, joka osoittaa konkreettisessa tilanteessa, että viranomaiset ovat osallistuneet toimenpiteestä päättämiseen tai että on epätodennäköistä, että tästä ei ollut kyse, kun otetaan huomioon myös toimenpiteen laajuus, sen sisältö tai sen edellytykset ([59]).

8.1.2.2 Soveltaminen käsillä olevassa asiassa

(276) Käsiteltävässä asiassa kyseessä olevat varat olivat jatkuvasti valtion suorassa tai välillisessä määräysvallassa. Kun vuoden 2010 ilmailukäsikirja hyväksyttiin, Romanian liikenneministeriö omisti vuoden 2008 yhtiöjärjestyksen 8 artiklan (johdanto-osan 28 kappale) mukaisesti lentoasemasta suoraan 80 prosenttia. Lentoaseman pitäjän varat olivat valtion hallinnassa ja siten sen käytettävissä. Romania kykeni määräysvaltaansa käyttämällä

([52]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 24.1.1978, Van Tiggele, 82/77, ECLI:EU:C:1978:10, 25 ja 26 kohta; yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 12.12.1996, Air France v. komissio, jäljempänä 'asiassa Air France annettu tuomio', T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, 63 kohta.

([53]) Asiassa Air France annettu tuomio, 56 kohta.

([54]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 14.10.1987, Saksa v. komissio, 248/84, ECLI:EU:C:1987:437, 17 kohta; unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 6.3.2002, Territorio Histórico de Álava ja muut v. komissio, yhdistetyt asiat T-92/00 ja T-103/00, ECLI:EU:T:2002:61, 57 kohta.

([55]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 17.7.2008, Essent Netwerk Noord, C-206/06, ECLI:EU:C:2008:413, 70 kohta; yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 16.5.2000, Ranska v. Ladbroke Racing Ltd ja komissio, jäljempänä 'asiassa Ladbroke Racing annettu tuomio', C-83/98 P, ECLI:EU:C:2000:248, 50 kohta.

([56]) Asiassa Air France annettu tuomio, 65, 66 ja 67 kohta; asiassa Ladbroke Racing annettu tuomio, 50 kohta.

([57]) Asiassa Stardust Marine annettu tuomio, 51 kohta ja seuraavat kohdat.

([58]) Stardust-Marine-tuomio, 52 ja 55 kohta.

([59]) Em. Stardust Marine -tuomio, 56 kohta.

ohjaamaan lentoaseman pitäjän varojen käyttöä tiettyjen etujen rahoittamiseen muiden yritysten hyväksi. Lisäksi kun vuosien 2007 ja 2008 ilmailukäsikirjat hyväksyttiin ([60]), Romanian valtio oli lentoaseman pitäjän ainoa osakkeenomistaja. Vuoden 1998 yhtiöjärjestyksen 7 artiklan (johdanto-osan 28 kappale) mukaan Romania merkitsi alkuperäisen pääomakannan kokonaan ja maksoi sen kokonaisuudessaan Timişoaran kansainvälisen lentoaseman perustamispäivänä. Näin ollen lentoaseman pitäjän varojen on katsottava olevan SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja valtion varoja.

(277) Romanian valtion toimenpiteeksi katsomisen osalta Romanian viranomaiset väittävät, että lentoaseman pitäjä toimii markkinataloustoimijan tavoin ja että valtion vaikutusvalta rajoittuu tiukasti sen asemaan yhtiön osakkeenomistajana yhtiön yhtiöjärjestyksen ja yhtiöitä koskevan lain nro 31/1990 mukaisesti. Lentoaseman pitäjän hinnoittelupolitiikasta päättävät lentoaseman pitäjän hallitus ja johto yhtiön yhtiösopimuksen mukaisesti. Mitä tulee valtion harjoittamaan lentoaseman pitäjän toiminnan valvontaan, komissio huomauttaa, että yhtiökokoukseen osallistuvat osakkeenomistajien edustajat, mikä tarkoittaa Romanian valtion edustajana toimivan liikenneministeriön edustajia.

(278) Romanian valtio on vuoden 1998 yhtiöjärjestyksen mukaan ainoa osakkeenomistaja ja vuoden 2008 yhtiöjärjestyksen mukaan enemmistöosakas (omistaa 80 prosenttia osakkeista), ja sillä on toimivalta päättää lentoaseman pitäjän toiminnasta ja talouspolitiikasta. Vuoden 2008 yhtiöjärjestyksen 19 artiklan mukaan yhtiökokouksen päätökset tekee äänestämällä se määrä osakkaita, joka edustaa vähintään puolta osakepääomasta, ilman määrävähemmistöoikeutta.

(279) Vuoden 2008 yhtiöjärjestyksen 19 artiklan mukaan yhtiökokouksen päätökset tekee äänestämällä se määrä osakkaita, joka edustaa vähintään puolta osakepääomasta, ilman määrävähemmistöoikeutta. Vuoden 2008 yhtiöjärjestyksen 20 artiklan mukaan lentoaseman pitäjää hallinnoi hallintoneuvosto, jonka seitsemästä jäsenestä kaksi on liikenneministeriön edustajia ja yksi valtiovarainministeriön edustaja. Lisäksi komissio panee merkille, että hallintoneuvoston valitsee yhtiökokous (jossa valtio oli ainoa osakkeenomistaja vuoden 1998 yhtiöjärjestyksen nojalla ja jossa se muodostaa tällä hetkellä enemmistön). Hallintoneuvosto ja sen puheenjohtaja nimitetään liikenneministeriön määräyksellä.

(280) Hallintoneuvoston kokoukset voidaan pitää, jos vähintään puolet hallintoneuvoston jäsenistä plus yksi jäsen osallistuvat kokoukseen ([61]). Hallintoneuvosto käsittelee asioita, kun läsnä on vähintään kaksi kolmasosaa jäsenistä, ja tekee päätökset hallintoneuvoston jäsenten enemmistöllä ([62]).

(281) Hallintoneuvoston puheenjohtaja hoitaa myös lentoaseman pitäjän toimitusjohtajan tehtäviä. Orgaaninen rakenne ja vaikutusketju on lisäosoitus siitä, että maksu- ja alennustaulukon hyväksyminen on katsottava valtion toimenpiteeksi. Joka tapauksessa valtiolle tiedotettiin jatkuvasti ainakin maksu- ja alennustaulukkoon liittyvästä kehityksestä näiden hallintoneuvoston jäsenten välityksellä.

(282) Lisäksi vuoden 1998 yhtiöjärjestyksen 2 artiklan 2 kohdan mukaan lentoaseman pitäjän päätarkoituksena on kansallisen yleisen edun mukainen toiminta. Vuoden 1998 yhtiöjärjestyksen 5 artiklan mukaan lentoaseman pitäjä on erityinen tekninen elin, jonka liikenneministeriö on nimennyt harjoittamaan pääasiassa kansallista yleistä etua koskevaa toimintaa, jotta se voi toimintansa laajuuden mukaan suorittaa etuuksia, palveluja ja rakennustöitä valtion omistamien tai vuokraamien varojen hallinnoimiseksi ja hyödyntämiseksi tarkoituksenaan harjoittaa kansallista ja kansainvälistä lentoliikennettä ja varmistaa henkilöiden ja tavaroiden kauttakulku.

(283) Näiden toteamusten perusteella komissio katsoo, että on olemassa riittävästi tietoja sen toteamiseksi, että vuosien 2007, 2008 ja 2010 ilmailukäsikirjat ovat valtion toimenpiteitä.

([60]) Romania selvensi, että lentoaseman pitäjän hallitus hyväksyi vuosien 2007 ja 2008 ilmailukäsikirjat noin kaksi kuukautta ennen niiden voimaantuloa.

([61]) Vuoden 1998 yhtiöjärjestys, 20 artiklan 9 kohta.

([62]) Vuoden 1998 yhtiöjärjestys, 20 artiklan 10 kohta.

8.1.3 *Valikoivuus*

8.1.3.1 Periaatteet

(284) Jotta valtiontuen voidaan katsoa kuuluvan SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan, sen on suosittava ”jotakin yritystä tai tuotannonalaa”. Näin ollen valtiontuen käsitteen piiriin kuuluvat ainoastaan sellaiset yrityksiä suosivat toimenpiteet, joilla myönnetään etua valikoivalla tavalla.

(285) Oikeuskäytännön mukaan tuen valikoivuuden arvioimiseksi on ratkaistava, onko tietyssä oikeudellisessa järjestelmässä jokin kansallinen toimenpide omiaan suosimaan jotakin yritystä tai tuotannonalaa verrattuna muihin, jotka ovat kyseisellä järjestelmällä tavoitellun päämäärän kannalta samankaltaisessa tosiasiallisessa ja oikeudellisessa tilanteessa. Valikoivuuden arvioiminen edellyttää, että ensin määritellään viitekehys, johon asianomainen toimenpide kuuluu ([63]). Toimenpide on valikoiva ”vain silloin, kun se tuottaa tietyssä oikeudellisessa järjestelmässä edun joillekin yrityksille verrattuna muihin yrityksiin, jotka toimivat muilla aloilla tai samalla alalla ja jotka ovat järjestelmällä tavoitellun päämäärän kannalta tarkasteltuna toisiinsa rinnastettavassa tosiasiallisessa ja oikeudellisessa tilanteessa” ([64]). Valtiontuen käsite ei kuitenkaan tarkoita valtion toimenpiteitä, joissa yritykset erotellaan sen mukaan, minkä luonteiseen järjestelmään ne kuuluvat tai mikä järjestelmän yleinen rakenne on ([65]).

(286) Toimenpide, jolla julkinen yritys vahvistaa hyödykkeittensä tai palvelujensa käyttöedellytykset, ei välttämättä ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu valikoiva toimenpide ([66]). SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa ei tehdä eroa valtioiden toimenpiteiden syiden tai tavoitteiden perusteella vaan määritellään toimenpiteet suhteessa niiden vaikutuksiin ja siis käytetyistä tekniikoista riippumatta ([67]).

8.1.3.2 Soveltaminen käsillä olevassa asiassa

(287) Vuosien 2007, 2008 ja 2010 ilmailukäsikirjat sisälsivät lentoasemamaksujen perushintajärjestelmän (johdanto-osan 41 ja 44 kappale). Vuosien 2007, 2008 ja 2010 ilmailukäsikirjat sisälsivät myös alennuksia ja hyvityksiä maksuista riippuen laskeutumisten määrästä tiettynä ajanjaksona, matkustajien määrästä, lentokoneiden painosta ja/tai liikennöidyn reitin tyypistä (johdanto-osan 42, 43, 46–48 ja 49 kappale).

(288) Timişoaran kansainvälisen lentoaseman johto ehdotti, arvioi ja vahvisti vuosien 2007, 2008 ja 2010 ilmailukäsikirjat, ja hallitus hyväksyi ne (johdanto-osan 40 kappale). Tämä täyttää vaatimuksen, jonka mukaan omaa valtaansa käyttävä lentoaseman pitäjä määrittää kyseiseen lentoasemaan sovellettavat lentoasemamaksut ([68]). Tämä täyttää vaatimuksen, jonka mukaan omaa valtaansa käyttävä lentoaseman pitäjä määrittää kyseiseen lentoasemaan sovellettavat lentoasemamaksut.

(289) Sovellettava oikeudellinen kehys olivat näin ollen vuosien 2007, 2008 ja 2010 ilmailukäsikirjoissa vahvistetut Timişoaran kansainvälisellä lentoasemalla sovellettavat lentoasemamaksut, alennukset ja hyvitykset.

(290) Näin ollen asiaankuuluva viitekehys sen tutkimiseksi, oliko vuosien 2007, 2008 ja 2010 ilmailukäsikirjoissa suosittu tiettyjä lentoyhtiöitä verrattuna muihin lentoyhtiöihin, jotka olivat vastaavassa tosiasiallisessa ja oikeudellisessa tilanteessa, oli vain Timişoaran kansainväliseen lentoasemaan sovellettavan järjestelmän viitekehys.

(291) Lentoasemamaksuja sekä alennuksia ja hyvityksiä koskevaa järjestelmää sovellettiin kaikkiin Timişoaran kansainvälistä lentoasemaa käyttäviin tai sen käyttöön oikeutettuihin lentoyhtiöihin, jotka täyttivät vuosien 2007, 2008 ja 2010 ilmailukäsikirjoissa kuvatut edellytykset.

([63]) Unionin tuomioistuimen tuomio (suuri jaosto) 21.12.2016, komissio v. Hansestadt Lübeck, jäljempänä ’asiassa Lübeck annettu tuomio’, C-524/14 P, ECLI:EU:C:2016:971, 40–67 kohta.

([64]) Asiassa Lübeck annettu tuomio, 58 kohta.

([65]) Asiassa Lübeck annettu tuomio, 40–67 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen.

([66]) Ks. edellinen alaviite.

([67]) Ks. edellinen alaviite. Unionin tuomioistuimen tuomio 15.11.2011, komissio ja Espanja v. Government of Gibraltar ja Yhdistynyt kuningaskunta, yhdistetyt asiat C-106/09 P ja C-107/09 P, ECLI:EU:C:2011:732, 87 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen.

([68]) Asiassa Lübeck annettu tuomio, 61 kohta.

(292) Alennuksia sovellettiin liukuvalla asteikolla, jossa pienin alennus oli 10 prosenttia, kun laskeutumisia oli 250–500 vuodessa eli noin viisi viikossa. Komissio toteaa, että arvioitavana olevalla ajanjaksolla Timişoaran kansainvälisellä lentoasemalla liikennöi Wizz Airin lisäksi useita muita lentoyhtiöitä, joiden kaluston lentokoneet olivat asiaankuuluvan kokoisia ja/tai vuorotiheydet riittäviä ja jotka olivat siten hyötyneet tai olisivat voineet hyötyä kyseisistä alennuksista.

(293) Näin ollen lentoaseman maksujärjestelmää ja alennuksia sovellettiin syrjimättömästi.

(294) Alennuksia sovellettiin liukuvalla asteikolla, jossa pienin alennus oli 10 prosenttia, kun laskeutumisia oli 250–500 vuodessa eli noin viisi viikossa. Komissio toteaa, että arvioitavana olevalla ajanjaksolla Timişoaran kansainvälisellä lentoasemalla liikennöi Wizz Airin lisäksi useita muita lentoyhtiöitä, joiden kaluston lentokoneet olivat asiaankuuluvan kokoisia ja/tai vuorotiheydet riittäviä ja jotka olivat siten hyötyneet tai olisivat voineet hyötyä kyseisistä alennuksista. Näin ollen lentoaseman maksujärjestelmää ja alennuksia sovellettiin syrjimättömästi.

(295) Komissio toteaa, että tämä päätelmä koskee ainoastaan vuosien 2007, 2008 ja 2010 ilmailukäsikirjojen maksuja, alennuksia ja hyvityksiä. Se ei koske maksuja, alennuksia tai hyvityksiä, jotka perustuvat lentoyhtiöiden kanssa tehtyihin yksilöllisiin sopimuksiin.

8.1.3.3 Valikoivuutta koskeva päätelmä

(296) Komissio toteaa, että tämä päätelmä koskee ainoastaan vuosien 2007, 2008 ja 2010 ilmailukäsikirjojen maksuja, alennuksia ja hyvityksiä.

(297) Se ei koske maksuja, alennuksia tai hyvityksiä, jotka perustuvat lentoyhtiöiden kanssa tehtyihin yksilöllisiin sopimuksiin. Valikoivuutta koskeva päätelmä

(298) Komissio katsoo edellä esitetyn perusteella, että toimenpide 2 ei ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan nojalla valikoiva.

(299) Komissio toteaa, että menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä tuotiin esiin se, että ilmailukäsikirjat eivät ehkä sovellu sisämarkkinoille, koska niissä mahdollisesti kohdellaan erityyppisiä matkustajia syrjivästi. Tätä periaatetta sovelletaan toimenpiteisiin, jotka ovat valtiontukea ja joiden ei valtiontukisääntöjen mukaan voida katsoa soveltuvan sisämarkkinoille ([69]). Koska käsiteltävänä olevassa tapauksessa on todettu, että ilmailukäsikirjat eivät ole valtiontukea, menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä esitettyä erottamatonta yhteyttä ei ole tarpeen analysoida tarkemmin.

9. TOIMENPITEEN 3 ARVIOINTI – VUODEN 2008 SOPIMUKSET WIZZ AIRIN KANSSA

9.1 Tuen olemassaolo

(300) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan periaatteita, jotka esitetään johdanto-osan 171 ja 172 kappaleessa, sovelletaan myös arvioitaessa toimenpidettä 3, joka koskee vuonna 2008 tehtyjä Wizz Airin ja lentoaseman pitäjän välisiä sopimuksia.

9.1.1 *Taloudellinen toiminta ja yrityksen käsite*

(301) Taloudellinen toiminta ja yrityksen käsite Wizz Air on lentoyhtiö. Se tarjoaa säännöllisiä matkustajaliikennepalveluja ja harjoittaa taloudellista toimintaa. Se on näin ollen SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan mukainen yritys.

9.1.2 *Valtion varat ja valtiosta johtuva toimenpide*

9.1.2.1 Periaatteet

(302) Tähän toimenpiteeseen sovelletaan myös johdanto-osan 271–275 kappaleessa esitettyjä periaatteita.

9.1.2.2 Soveltaminen käsillä olevassa asiassa

(303) Valtion varojen osalta sovelletaan johdanto-osan 276 kappaleessa esitettyä.

([69]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 15.6.1993, Matra v. komissio, C-225/91, ECLI:EU:C:1993:239.

(304) Vuoden 1998 lentoaseman ohjesäännön voimassaolon aikana allekirjoitettujen vuoden 2008 sopimusten osalta sovelletaan vuosien 2007, 2008 ja 2010 ilmailukäsikirjojen johdanto-osan 277–279 kappaleessa esitettyjä perusteluja soveltuvin osin.

(305) Näiden seikkojen perusteella komissio katsoo, että Wizz Airin ja lentoaseman pitäjän välisten vuoden 2008 sopimusten tekeminen katsotaan valtion toimenpiteeksi

9.1.3 *Valikoivuus*

9.1.3.1 Periaatteet

(306) Tähän toimenpiteeseen sovelletaan myös johdanto-osan 199 kappaleessa esitettyjä periaatteita.

9.1.3.2 Soveltaminen käsillä olevassa asiassa

(307) Käsiteltävänä olevassa tapauksessa vuoden 2008 sopimukset tehtiin vain yhden yrityksen, Wizz Airin kanssa. Toimenpide 3 on siten SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa esitetyn määritelmän mukaan valikoiva.

9.1.4 *Taloudellinen etu*

9.1.4.1 Periaatteet

(308) Lentoasemien ja lentoyhtiöiden välisiin järjestelyihin sovelletaan SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja taloudellisen edun periaatteita, jotka on esitetty johdanto-osan 202–206 kappaleessa. Markkinataloustoimijaperiaatteen soveltamista tällaisiin järjestelyihin selitetään tarkemmin vuoden 2014 ilmailusuuntaviivoissa ([70]).

(309) Komissio arvioi tässä lentoaseman ja lentoyhtiöiden erityistilanteessa, tuottaako julkisten varojen saatavuus lentoasemalle sitä käyttäville lentoyhtiöille etua. Tällainen tuki lentoasemaa käyttävälle lentoyhtiölle voidaan periaatteessa sulkea pois, jos lentoaseman ja kyseisen lentoyhtiön välinen suhde on markkinataloustoimijatestin vaatimusten mukainen.

(310) Vuoden 2014 ilmailun suuntaviivojen mukaan markkinataloussijoittajaperiaatteita sovellettaessa tuki lentoasemaa käyttävälle lentoyhtiölle voidaan periaatteessa sulkea pois, jos

1) lentoasemapalveluista peritty hinta vastaa markkinahintaa, tai

2) voidaan kyseisistä toimenpiteistä päätettäessä käytettävissä oleviin tietoihin perustuvan etukäteen tehtävän analyysin avulla osoittaa, että lentoaseman/lentoyhtiön järjestelyn voitaisiin odottaa johtavan positiiviseen lisätuottoon lentoasemalle.

(311) Edellä 310 kappaleessa esitetyn ensimmäisen lähestymistavan (eli lentoasemapalveluista perittävän hinnan ja markkinahinnan vertailun) osalta vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen mukaan vertailuarvon määrittäminen edellyttää ensinnäkin sitä, että voidaan valita riittävä määrä vertailukelpoisia lentoasemia, jotka tarjoavat vertailukelpoisia palveluja tavanomaisissa markkinaolosuhteissa. Tältä osin komissio toteaa, että tällä hetkellä suurin osa unionin lentoasemista saa julkista rahoitusta investointi- ja toimintakustannusten kattamiseksi. Viranomaiset ovat perinteisesti katsoneet, että julkisessa omistuksessa olevat lentoasemat ovat paikallista kehitystä edistäviä infrastruktuureja eivätkä markkinasääntöjen mukaisesti toimivia yrityksiä. Näiden lentoasemien hintoja ei sen vuoksi yleensä määritetä markkinaseikkojen ja erityisesti vahvojen kannattavuusnäkymien mukaan vaan pohjimmiltaan sosiaalisten tai alueellisten näkökohtien perusteella. Vaikka eräät lentoasemat ovat yksityisessä omistuksessa tai niitä hallinnoivat yksityisyritykset ottamatta huomioon sosiaalisia tai alueellisia näkökohtia, kyseisten lentoasemien perimiin hintoihin voivat vaikuttaa huomattavasti hinnat, joita suurin osa julkista tukea saavia lentoasemia veloittaa, sillä lentoyhtiöt ottavat nämä hinnat huomioon käydessään neuvotteluja yksityisessä omistuksessa olevien lentoasemien tai yksityisyritysten hallinnoimien lentoasemien kanssa. Tämän vuoksi komissio kyseenalaisti vuoden 2014 ilmailusuuntaviivoissa sen, oliko sinä ajankohtana mahdollista määrittää asianmukainen vertailuarvo lentoasemien tarjoamien palvelujen markkinahinnan selvittämiseksi ([71]).

([70]) Vuoden 2014 ilmailusuuntaviivat, 53 kohta.
([71]) Vuoden 2014 ilmailusuuntaviivat, 59 kohta.

(312) Joka tapauksessa komissio katsoo, että vertailuanalyysin olisi perustuttava lentoasemamaksujen, joista on vähennetty mahdolliset lentoyhtiölle myönnetyt edut (kuten markkinatuki, alennukset tai muut kannustimet), vertailuun, jossa otetaan huomioon riittävä määrä sopivia ”vertailulentoasemia”, joiden pitäjät toimivat markkinatalouden lentoaseman pitäjän tavoin. Erityisesti olisi käytettävä seuraavia indikaattoreita: liikenteen määrä; liikenteen laji (työ tai vapaa-aika tai ulkomaankohde), rahdin suhteellinen merkitys ja lentoasematyypin muuhun kuin ilmailuun liittyvien tulojen suhteellinen merkitys sekä tarjottujen lentoasemapalvelujen taso; lentoaseman sijainti suuren kaupungin läheisyydessä; kyseisen lentoaseman vaikutusalueen asukasmäärä; ympäröivän alueen vauraus (BKT henkeä kohti); eri maantieteelliset alueet, joilta voitaisiin houkutella matkustajia.

(313) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo tällä hetkellä, että asteittainen kannattavuutta koskeva ennakkoanalyysi on merkittävin kriteeri arvioitaessa järjestelyjä, jotka lentoasemat ovat tehneet yksittäisten lentoyhtiöiden kanssa.

(314) Lisäksi komissio katsoo, että lentoaseman ja lentoyhtiöiden välisten järjestelyjen voidaan katsoa olevan markkinataloustoimijaperiaatetestin vaatimusten mukaisia, kun ne ennakolta tarkasteltuna parantavat asteittain lentoaseman kannattavuutta ainakin pitkällä aikavälillä ([72]). Lentoaseman olisi osoitettava, että kun se tekee järjestelyn lentoyhtiön kanssa (esimerkiksi erillisen sopimuksen tai lentoasemamaksujen yleisen järjestelmän), se pystyy kattamaan kaikki järjestelystä johtuvat kustannukset järjestelyn koko ajalta ja saamaan kohtuullisen voittomarginaalin, käyttäen pohjana vakaita keskipitkän aikavälin näkymiä ([73]).

(315) Tältä osin komissio katsoo, että hintojen eriyttäminen on tavanomainen liiketapa, kun se täyttää kaikki asiaa koskevat kilpailu- ja alakohtaisen lainsäädännön vaatimukset. Eriytetyn hinnoittelupolitiikan olisi kuitenkin oltava kaupallisesti perusteltu markkinataloustoimijatestin vaatimusten täyttymiseksi ([74]).

9.1.4.2 Vuoden 2008 sopimusten yhteinen arviointi

(316) Komissio katsoo, että markkinataloustoimijaperiaatteen soveltamiseksi vuoden 2008 sopimuksia on arvioitava yhdessä yhtenä toimenpiteenä. Siihen viittaa moni asia.

(317) Ensinnäkin kyse oli samoista sopimuspuolista.

(318) Komissio katsoo, että markkinataloustoimijaperiaatteen soveltamiseksi vuoden 2008 sopimuksia on arvioitava yhdessä yhtenä toimenpiteenä. Siihen viittaa moni asia. Ensinnäkin sopimukset tehneet osapuolet olivat samat. Toiseksi 25. kesäkuuta 2008 laaditussa yhteisymmärryspöytäkirjassa luetellaan lentoaseman pitäjän tarjoamien palvelujen laajuus sekä Wizz Airin tarjoamat markkinointipalvelut. Yhteisymmärryspöytäkirjassa esitetään markkinointimaksun laskemista varten sama kaava ja sama pidätetty määrä lähtevää matkustajaa kohti kuin 30. heinäkuuta 2008 tehdyssä markkinointisopimuksessa. Näin ollen yhteisymmärryspöytäkirja ja markkinointisopimus ovat sisällöllisesti läheisesti ja suoraan sidoksissa toisiinsa. Yhteisymmärryspöytäkirjassa määrätään myös lentoaseman pitäjän ja Wizz Airin välisen yhteistyön yleisistä periaatteista, jotka esitetään myöhemmin tarkemmin markkinointisopimuksessa, toimintasopimuksessa ja maahuolintasopimuksessa. Markkinointisopimuksen johdanto-osan 55 kappaleessa viitataan myös suoraan yhteisymmärryspöytäkirjaan. Yhteisymmärryspöytäkirja korvattiin lopulta markkinointisopimuksella, toimintasopimuksella ja maahuolintasopimuksella.

(319) Kolmanneksi toimintasopimus ja maahuolintasopimus allekirjoitettiin samana päivänä (1. elokuuta 2008) samaksi ajanjaksoksi eli 11. joulukuuta 2008 ja 10. joulukuuta 2009 väliseksi ajaksi, ja niiden voimassaoloa jatkettiin automaattisesti 12 kuukauden ajaksi sopimusten voimaantulon jokaisena vuosipäivänä ja ilman mahdollisuutta irtisanoa ne ennen markkinointisopimuksen kolmatta vuosipäivää. Markkinointisopimus tuli myös voimaan samana päivänä eli 11. joulukuuta 2008 (johdanto-osan 54 kappale).

([72]) Vuoden 2014 ilmailusuuntaviivat, 66 kohta.
([73]) Vuoden 2014 ilmailusuuntaviivat, 63 kohta.
([74]) Vuoden 2014 ilmailusuuntaviivat, 62 kohta.

(320) Neljänneksi vuoden 2008 sopimukset olivat sidoksissa toisiinsa. Markkinointisopimuksessa on useita viittauksia toimintasopimukseen ja maahuolintasopimukseen: i) markkinointisopimuksessa määrättiin, että osapuolet voivat irtisanoa markkinointisopimuksen välittömästi, jos toimintasopimuksen voimassaolo päättyy ilman uusimista tai se irtisanotaan, ii) markkinointisopimuksessa määrättiin, että osapuolet voivat irtisanoa toimintasopimuksen ja maahuolintasopimuksen välittömästi ilman vahingonkorvauksia, kun markkinointisopimuksen voimassaolo päättyy tai se irtisanotaan ja iii) markkinointisopimuksessa määrättiin, että jos toimintasopimuksen tai maahuolintasopimuksen mukaisia maksuja korotetaan, markkinointimaksua olisi muutettava vastaavasti kuin lentoasemamaksuja (johdanto-osan 59 kappale).

(321) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että yhteisymmärryspöytäkirjaa, markkinointisopimusta, toimintasopimusta ja maahuolintasopimusta ei voida erottaa toisistaan. Siksi komissio katsoo, että vuoden 2008 sopimuksia on analysoitava yhdessä sen määrittämiseksi, onko tällainen liiketoimi valtiontukea.

9.1.4.3 Periaatteiden soveltaminen käsiteltävänä olevaan tapaukseen

(322) Määrittääkseen käsiteltävänä olevassa asiassa, tuottavatko vuoden 2008 sopimukset Wizz Airille edun, jota se ei olisi saanut tavanomaisissa markkinaolosuhteissa, komission on tutkittava, olisiko lentoasema, joka toimii tavanomaisissa markkinatalouden olosuhteissa ja jota ohjaavat pitkän aikavälin kannattavuusnäkymät ([75]), tehnyt lentoyhtiön kanssa samankaltaisissa olosuhteissa samanlaisen tai samankaltaisen kaupallisen järjestelyn. Komission on tarkasteltava asiaa sen ajankohdan näkökulmasta, jolloin päätös vuoden 2008 sopimusten tekemisestä lentoaseman pitäjän ja Wizz Airin välillä tehtiin, ja perustettava arviointinsa lentoaseman pitäjän tuolloin käytettävissä olleisiin tietoihin ja oletuksiin.

(323) Sovellettavan markkinataloustoimija-analyysin osalta Wizz Air esitti, että tähän tapaukseen olisi sovellettava johdanto-osan 310 kappaleen 2 kohdan toisen lähestymistavan (eli kannattavuusanalyysin) lisäksi vertailua markkinahintaan koskevaa lähestymistapaa eli johdanto-osan 310 kappaleen 1 kohdassa kuvattua ensimmäistä lähestymistapaa.

(324) Wizz Air toimitti komissiolle Oxeran laatiman 27. lokakuuta 2011 päivätyn raportin ”Economic MEIP assessment” (taloudellisen markkinataloustoimijaperiaatteen arviointi), jossa Wizz Airin Timişoaran kansainvälisellä lentoasemalla maksamia maksuja on verrattu Wizz Airin maksamiin maksuihin kolmella Yhdistyneessä kuningaskunnassa sijaitsevalla lentoasemalla, joita Oxera piti vertailukelpoisina lentoasemina: Liverpoolin, Prestwickin ja Doncasterin lentoasemilla. Tutkimuksen analyysi perustuu lentoaseman pitäjän ja Wizz Airin toimittamiin tietoihin. Oxeran tutkimuksen mukaan nämä lentoasemat todennäköisesti toimivat omistus- ja rahoitusrakenteensa vuoksi ”yksityisen sijoittajan” lentoasemien tavoin. Tutkimuksessa esitettiin myös vertailu Timişoaran kansainvälisen lentoaseman ja kolmen vertailukelpoisen lentoaseman yleisten ominaisuuksien (esimerkiksi kotikaupungin väestömäärä, etäisyys kotikaupunkiin, enintään 150 kilometrin etäisyydellä sijaitsevan suurimman kaupungin asukasluku tai lähin suuri lentoasema), BKT:na kohti asukasta mitatun tulotason sekä keskimääräisten viikkopalkkojen, liikennemäärien kehityksen, kyseisten lentoasemien tulojen ja rahoitusaseman (eli onko se saanut julkista rahoitusta vai ei) välillä. Raportissa arvioitiin Wizz Airin Timişoaran kansainvälisellä lentoasemalla maksamia maksuja verrattuna kolmeen Yhdistyneen kuningaskunnan lentoasemaan (analyysissä otettiin huomioon neljän lentoaseman eri maksut, joista vähennettiin Wizz Airille myönnetyt edut). Analyysissä esitettiin Wizz Airin Timişoaran kansainvälisellä lentoasemalla ja vertailulentoasemilla maksamat kääntö- ja matkustajakohtaiset kokonaismaksut euroina. Tämän perusteella siinä katsottiin, että Wizz Airin Timişoaran kansainvälisellä lentoasemalla vuosina 2008–2011 maksamien maksujen kokonaistaso ilmaistuna sekä kääntökohtaisesti että matkustajakohtaisesti on keskimäärin korkeampi kuin lentoyhtiön vertailulentoasemilla maksamien maksujen vertailukelpoinen keskiarvo. Oxeran raportin mukaan Wizz Airin vertailulentoasemilla maksamat alemmat hinnat viittaavat siihen, että yksityinen sijoittaja olisi todennäköisesti tehnyt lentoaseman pitäjän ja Wizz Airin välisen sopimuksen ehtojen mukaisen sopimuksen.

(325) Mitä tulee Oxeran raporttiin, jossa verrataan Timişoaran kansainvälistä lentoasemaa kolmeen Wizz Airin liikennöimään Yhdistyneen kuningaskunnan lentoasemaan, komissio muistuttaa, että vertailuanalyysi ei ole asianmukainen menetelmä markkinahintojen määrittämiseksi, jos käytettävissä olevia vertailuarvoja ei ole määritetty markkinaseikkojen osalta tai jos julkiset toimenpiteet vääristävät olemassa olevia prosesseja merkittävästi. Tällaisia vääristymiä näyttää esiintyvän ilmailualalla johdanto-osan 311 ja 312 kappaleessa esitetyistä syistä.

([75]) Asiassa Alfa Romeo annettu tuomio, 23 kohta; unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 12.12.2000, Alitalia v. komissio, T-296/97, ECLI:EU:T:2000:289, 84 kohta.

(326) Lisäksi komissio katsoo, että vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 55 kohdassa vahvistettujen normaaliolojen perusteella vertailukelpoisia palveluja tarjoavien vertailulentoasemien riittävää määrää koskeva kriteeri ei täyty. Kun otetaan huomioon, että Euroopassa on useita satoja lentoasemia ([76]), kolmea lentoasemaa ei voida pitää riittävänä määränä, joka mahdollistaisi asianmukaisen vertailuarvon määrittämisen markkinahintoja varten. Lisäksi kaksi kolmesta vertailukohteena käytetystä lentoasemasta (Liverpool ja Doncaster) on saman ryhmän eli Peel Airports Groupin omistuksessa. Tämä vähentää edelleen luotettavan vertailuarvon tarjoamiseksi tarvittavien vertailulentoasemien määrää ja monipuolisuutta.

(327) Lisäksi kaikki kolme vertailulentoasemaa sijaitsevat Yhdistyneessä kuningaskunnassa ja kaksi niistä (Liverpool ja Doncaster) lähellä samaa suurta kaupunkia, Manchesteria. Oxeran raportissa ei myöskään selitetä, tarjoavatko kolme vertailulentoasemaa ja Timişoaran kansainvälinen lentoasema vertailukelpoisia palveluja. Tutkimuksessa esitetään vain tiedot ajankohdasta, jolloin Wizz Air aloitti toimintansa kullakin lentoasemalla, ja siitä, mihin kohteisiin se niiltä liikennöi, ja analysoidaan Wizz Airin kyseisillä lentoasemilla maksamia kokonaismaksuja (markkinointipalvelujen maksamisen jälkeen). Tämän perusteella ei kuitenkaan voida arvioida, tarjoavatko lentoasemat vertailukelpoisia palveluja.

(328) Kuten Oxera itse toteaa raportissaan, Timişoaran kansainvälisen lentoaseman ja Yhdistyneen kuningaskunnan kahden muun lentoaseman (Liverpoolin ja Prestwickin lentoasemat) välillä on myös useita eroavuuksia. Varsinkin Liverpoolin lentoasema on huomattavasti suurempi kuin Timişoaran kansainvälinen lentoasema (noin 5,5 miljoonaa matkustajaa vuonna 2007), ja Prestwickin lentoasemaa käytti yli kaksi miljoonaa matkustajaa. Liikennemäärän suhteen ainoa vertailukelpoinen oli siis Doncasterin lentoasema (enintään miljoona matkustajaa). Wizz Airin näiltä lentoasemilta kuljettamat matkustajamäärät poikkesivat toisistaan.

(329) Ympäröivän alueen vauraudessa (BKT henkeä kohti) oli Timişoaran (BKT:n indeksi henkeä kohti ([77]) alle 50 vuonna 2007) ja vertailulentoasemien sijaintimaan Yhdistyneen kuningaskunnan (BKT:n indeksi noin 120 vuonna 2007) välillä valtava ero. Lisäksi Oxeran raportin vertailuosa sisältää tiedot keskimääräisistä viikoittaisista palkoista Timişoaran alueellisilla työmarkkinoilla ja Yhdistyneen kuningaskunnan kolmessa kaupungissa, joissa vertailulentoasemat (Liverpool, Prestwick ja Doncaster) sijaitsevat, ja myös niiden välillä on hyvin suuri ero (Timişoarassa alle 50 mutta kolmessa muussa kaupungissa yli 500).

(330) Raportissa ei myöskään oteta huomioon tiettyjä vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 60 kohdassa määriteltyjä indikaattoreita (esimerkiksi liikennetyyppiä tai tarjottujen lentoasemapalvelujen tyyppiä ja tasoa).

(331) Vaikka oletettaisiin, että tämän arvioinnin kattamissa eri liiketoimissa sovellettava ”hinta” oli pätevän vertailukelpoisen analyysin perusteella sama tai korkeampi kuin ”markkinahinnat”, komissio ei silti voisi päätellä, että kyseiset liiketoimet välttämättä vastaisivat markkinahintaa. Se ei olisi markkinahinta, jos toimija olisi näiden järjestelyjen päätyttyä voinut odottaa niiden johtavan lisätuloja suurempiin lisäkustannuksiin. Markkinataloustoimija ei itse asiassa olisi kiinnostunut tarjoamaan tavaroita tai palveluja ”markkinahintaan”, jos se aiheuttaisi lisätappioita.

(332) Komissio katsoo aiheelliseksi toistaa tämän analyysin yhteydessä, että vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen hyväksymisen jälkeen Romaniaa ja asianomaisia osapuolia pyydettiin esittämään huomautuksia kyseisten suuntaviivojen soveltamisesta käsiteltävänä olevaan tapaukseen. Wizz Airia lukuun ottamatta Romania ja muut asianomaiset osapuolet eivät kiistäneet komission lähestymistapaa, jonka mukaan, jos asianmukaista vertailuarvoa ei voida määrittää lentoasemien lentoyhtiöille tarjoamien palvelujen todellisen markkinahinnan vahvistamiseksi, asianmukaisin kriteeri näiden kahden osapuolen välisten järjestelyjen arvioinnissa on kannattavuuden ennakkoarviointi.

([76]) Vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 1 kohdassa todetaan, että Euroopan unionin lentoliikennejärjestelmä muodostuu yli 460 lentoaseman verkosta.

([77]) Kuten Oxeran raportissa todettiin, Romanian ja Yhdistyneen kuningaskunnan BKT:t henkeä kohti ilmaistaan ostovoimastandardeina (PPS) suhteessa Euroopan unionin (EU-27) keskiarvoon. Euroopan unionin (EU-27) keskiarvoksi asetettiin 100.

(333) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että nyt käsiteltävään tapaukseen on sovellettava vuoden 2014 ilmailusuuntaviivoissa yleisesti suositeltua lähestymistapaa, joka koskee markkinataloustoimijaperiaatetestin soveltamista lentoasemien ja lentoyhtiöiden välisiin suhteisiin, toisin sanoen kannattavuuden lisääntymistä koskevaa ennakkoanalyysiä ([78]).

9.1.4.4 Vuoden 2008 sopimusten kannattavuuden arvioinnin aikataulu

(334) Päättäessään sopimusten tekemisestä lentoyhtiön kanssa markkinataloustoimija valitsee arviointinsa aikajänteeksi joko kyseisten sopimusten keston tai kussakin sopimuksessa erikseen määrätyn ajanjakson. Toisin sanoen markkinataloustoimija arvioi sopimusten soveltamisaikana syntyvät lisäkustannukset ja -tulot. Sopimuksia allekirjoittaessaan harkitseva markkinataloustoimija ei perusta toimintaansa siihen, että sopimukset uusitaan niiden voimassaolon päätyttyä joko samoin tai uusin ehdoin.

(335) Komissio arvioi johdanto-osan 334 kappaleessa esitetyn lähestymistavan perusteella vuoden 2008 sopimusten lisäkustannuksia ja -tuloja 11. joulukuuta 2008 ja 10. joulukuuta 2011 välisenä aikana, joka on markkinointisopimuksen alkuperäinen voimassaolokausi. Markkinointisopimuksen vapaaehtoista jatkamista 12 kuukaudella kolmen ensimmäisen vuoden päätyttyä ei oteta huomioon. Se tarkoitti vain vapaaehtoista mahdollisuutta jatkamiseen, joten markkinatoimija ei olisi voinut luottaa siihen, että tämä mahdollisuus toteutuisi.

(336) Sekä toimintasopimus että maahuolintasopimus olivat voimassa ensimmäisen vuoden eli 11. joulukuuta 2008 ja 10. joulukuuta 2009 välisen ajan. Kumpaankin niistä sisältyi mahdollisuus sopimuksen automaattiseen uusimiseen 12 kuukauden ajaksi sopimuksen voimaantulopäivän jokaisena vuosipäivänä. Lentoaseman pitäjällä ei ollut oikeutta irtisanoa näitä kahta sopimusta yksipuolisesti ennen kolmatta uusintakautta ([79]). Koska toimintasopimuksen ja maahuolintasopimuksen uusiminen oli lentoaseman pitäjän näkökulmasta automaattista, komissio katsoo, että varovainen markkinataloustoimija olisi olettanut, että lentoliikennesopimus ja maahuolintasopimus olisivat voimassa vähintään markkinointisopimuksen voimassaolon ajan.

(337) Päin vastoin ei olisi loogista olettaa, että markkinointisopimus olisi aluksi voimassa kolme vuotta ja toimintasopimus yhden vuoden, koska ilman lentoyhtiön toimintaa lentoasemalla markkinointisopimuksella ei olisi ollut kohdetta. Samoin maahuolintasopimuksen voimassaoloaika olisi mukautettava toimintasopimuksen keston mukaiseksi, koska maahuolintapalveluja tarvitaan vain, jos lentoyhtiö toimii lentoasemalla. Lisäksi, kuten johdanto-osan 319 kappaleessa todetaan, markkinointisopimuksen voimassaoloaika sekä toimintosopimuksen ja maahuolintasopimuksen voimassaoloaika ovat yhteydessä toisiinsa.

(338) Komissio toteaa, että 25. kesäkuuta 2008 allekirjoitettu yhteisymmärryspöytäkirja oli kehys, jossa määriteltiin lentoaseman pitäjän ja Wizz Airin välisen yhteistyön yleiset periaatteet. Ne esitettiin sen jälkeen toiminnallisesti markkinointisopimuksessa, toimintasopimuksessa ja maahuolintasopimuksessa. Komissio toteaa, että 25. kesäkuuta 2008 allekirjoitettu yhteisymmärryspöytäkirja oli kehys, jossa määriteltiin lentoaseman pitäjän ja Wizz Airin välisen yhteistyön yleiset periaatteet. Ne esitettiin sen jälkeen toiminnallisesti markkinointisopimuksessa, toimintasopimuksessa ja maahuolintasopimuksessa.

(339) Sekä toimintasopimusta että maahuolintasopimusta muutettiin 25. kesäkuuta 2010 uudella Wizz Airin ja lentoaseman pitäjän sopimalla alennusjärjestelmällä, joka oli voimassa 6. helmikuuta 2011 asti, jäljempänä 'vuoden 2010 muutossopimukset'. Tämä uusi alennusjärjestelmä vastaa vuoden 2010 ilmailukäsikirjaa. Koska muutokset koskivat näiden kahden sopimuksen ehtoja, komissio soveltaa vuoden 2010 muutossopimuksiin erikseen markkinataloustoimijaperiaatetta arvioidakseen, olisiko markkinataloustoimija tehnyt ne. Jäljempänä esitetyssä arvioinnissa erotetaan siksi vuoden 2008 sopimusten alkuperäisen voimassaoloajan kannattavuusanalyysi vuoden 2010 muutossopimusten kannattavuusanalyysistä.

([78]) Vuoden 2014 lentoliikenteen suuntaviivat, 59 ja 61 kohta.

([79]) Lukuun ottamatta sopimusrikkomusten vakiosyitä.

9.1.4.5 Vuoden 2008 sopimusten kannattavuusanalyysi

Vuoden 2008 sopimusten lisäkustannusten ja -tulojen arviointi

(340) Vuoden 2008 sopimukset olivat yksittäin neuvoteltu järjestely, jota sovellettiin vain kahteen sopimuspuoleen. Se ei ole lentoasemamaksujen yleinen järjestelmä, joka koskee kaikkia lentoasemaa käyttäviä lentoyhtiöitä ([80]). Vuoden 2008 sopimusten lisäksi syntyneitä olennaisia kustannuksia ja tuloja ovat ne, jotka lentoaseman pitäjä odotti aiheutuvan Wizz Airin toiminnasta Timişoaran kansainvälisellä lentoasemalla.

(341) Keskeistä on, ovatko lentoyhtiön toiminnasta aiheutuvat lisätulot suuremmat kuin lisäkustannukset. Siksi lentoasemalla ennen sopimuksia tehdyt investoinnit ja kiinteät toimintakustannukset eivät ole olennaisia.

(342) Vuoden 2008 sopimusten lisäksi syntyneitä olennaisia kustannuksia ja tuloja ovat ne, jotka lentoaseman pitäjä odotti aiheutuvan Wizz Airin toiminnasta Timişoaran kansainvälisellä lentoasemalla. Keskeistä on, ovatko lentoyhtiön toiminnasta aiheutuvat lisätulot suuremmat kuin lisäkustannukset.

(343) Siksi lentoasemalla ennen sopimuksia tehdyt investoinnit ja kiinteät toimintakustannukset eivät ole olennaisia.

Romanian vuoden 2008 sopimuksien kannattavuutta koskeva ennakkoanalyysi

(344) Romania toimitti komissiolle pyynnöstä 9. joulukuuta 2014 etukäteen tehdyn kannattavuutta koskevan ennakkoanalyysin, joka rekonstruoitiin jälkikäteen ennen Wizz Airin kanssa tehtyjen vuoden 2008 sopimusten tekemistä käytettävissä olevien tietojen perusteella. Analyysissä annettiin yleiskatsaus lisäkustannuksista, jotka olisivat olleet odotettavissa sopimusten tekohetkellä.

(345) Romania toimitti komissiolle pyynnöstä 9. joulukuuta 2014 etukäteen tehdyn kannattavuutta koskevan ennakkoanalyysin, joka rekonstruoitiin jälkikäteen ennen Wizz Airin kanssa tehtyjen vuoden 2008 sopimusten tekemistä käytettävissä olevien tietojen perusteella.

Taulukko 12: Etukäteen arvioidut vuoden 2008 sopimusten tuottamat tulot (ilman markkinointisopimusta)

Vuosi **(1)**	**Matkustaja-määrä (arvio)** **(2)**	**Ilmailuun liittyvä tulot Wizz Airin matkustajaa kohti (euroa)** **(3)**	**Muuhun kuin ilmailuun liittyvät tulot matkustajaa kohti (euroa)** **(4)**	**Ilmailuun liittyvät tulot (euroa)** **(5) = (2) x (3)**	**Muuhun kuin ilmailuun liittyvät tulot (euroa)** **(6) = (2) x (4)**	**Tulot yhteensä (arvio) (euroa)** **(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) Analyysissä käytetään Wizz Airin ennusteita vuosina 2009, 2010 ja 2011 kuljetettavien matkustajien määrästä.

(347) Ilmailuun liittyvät tulot lähtevää matkustajaa kohti laskettiin taulukon 13 mukaisesti. Ilmailuun liittyvät tulot Wizz Airin matkustajaa kohti laskettiin niin, että ilmailuun liittyvät tulot Wizz Airin lähtevää matkustajaa kohti (noin 24 euroa) jaettiin kahdella, koska vain puolet Wizz Airin matkustajista on lähteviä matkustajia. Yksikkökustannukset vastaavat toimintasopimuksessa ja maahuolintasopimuksessa vahvistettuja kokonaiskustannuksia (eli ilman alennuksia).

([80]) Vuoden 2014 ilmailusuuntaviivat, 63 kohta.

Taulukko 13: Ilmailuun liittyvät tulot lentoa ja Wizz Airin lähtevää matkustajaa kohti Suurin lentoonlähtöpaino

		Suurin lentoonlähtö-paino	**72**
		Tilavuus	**180**
		Kuormituskerroin	**82 %**
	Mittayksikkö	Lentoa kohti (euroa)	Laskeutumismaksu
Laskeutumismaksu	Suurin lentoonlähtö-paino	7	504
Pysäköintimaksu	Suurin lentoonlähtö-paino	0,15	10,80
Valaistusmaksu	Suurin lentoonlähtö-paino	2,10	151,20
Maahuolintamaksut	Lento	150	150
Maksu ilma-alukseen noussutta matkustajaa kohden	Lähtevä matkustaja	8	1 180,80
Turvapalvelumaksu	Lähtevä matkustaja	10	1 476
Avustamispalvelumaksu	Lähtevä matkustaja	0,20	29,52
Yhteensä lentoa kohti	**Lento**		**3 502,32**
Yhteensä lähtevää matkustajaa kohti	**Lähtevä matkustaja**		**23,73**

(348) Romanian mukaan lentoaseman aiempien vuosien kokemusten perusteella muiden kuin ilmailuun liittyvien tulojen osuus lentoaseman pitäjän kokonaistuloista oli vain 15–20 prosenttia, mikä tarkoitti 2,5 euroa muuhun kuin ilmailuun liittyviä tuloja matkustajaa kohden. Myös Wizz Airin matkustajan osuudeksi oletettiin tämä määrä (kuten on esitetty taulukon 12 sarakkeessa 4).

(349) Kun arvioihin sisällytettiin markkinointisopimuksessa vahvistetut markkinointimaksut, odotettiin seuraavassa taulukossa esitettyjä tuloja. Romania on sisällyttänyt markkinointimaksut taulukkoon ”lentoaseman markkinointi-investointina”.

Taulukko 14: Etukäteen arvioidut vuoden 2008 sopimusten tuottamat nettotulot (markkinointisopimus mukaan lukien)

Vuosi	**Matkustaja-määrä vuodessa**	**Matkustaja-määrä vuotuinen luku-määrä (2) / 2**	**Ilmailuun liittyvät tulot lähtevää matkustaja kohti (euroa)**	**Muuhun kuin ilmailuun liittyvät tulot lähtevää matkustaja kohti (euroa)**	**Lentoaseman pitäjän pidättämä tariffi lähtevää matkustaja kohti (euroa)**	**Lentoaseman pitäjän pidättämät tulot (3) x (7) (euroa)**	**Ilmailuun liittyvät tulot (2) x (4) (euroa)**	**Lentoaseman markkinointi-maksu (8) – (7) (euroa)**	**Tuotot liittyvät tulot (2) x (5) (euroa)**	**Lentoaseman lopulliset tulot (7) + (10) (euroa)**
(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) Lentoaseman pitäjän pidättämä summa lähtevää matkustajaa kohti (taulukon 14 sarake 6) laskettiin markkinointisopimuksen perusteella. Markkinointisopimuksen mukaan lentoaseman pitäjän on pidätettävä tietty summa ([81]) sen mukaan, kuinka monta matkustajaa Wizz Air kuljetti lentoasemalle tai lentoasemalta kuukausittain seuraavasti.

([81]) Pidätetty summa oli menetelmä, jota käytettiin markkinointimaksujen laskemiseen suhteessa lentoasemamaksuihin.

Taulukko 15: Pidätetty summa lähtevää matkustajaa kohti

Wizz Airin lentoasemalle/lentoasemalta kuljettamien (lähtevien ja saapuvien) matkustajien kuukausittainen määrä			Pidätetty summa lähtevää matkustajaa kohden (euroa)
0	–	5 349	8
5 350	–	10 690	6
10 691	–	15 999	5
16 000	–	31 999	4
> 32 000			3,50

(351) Arvion mukaan Wizz Airin vuotuiset matkustajamäärät olivat 200 000 vuonna 2009, 300 000 vuonna 2010 ja 350 000 vuonna 2011, minkä perusteella arvioitiin, että Wizz Airin kuukausittaiset matkustajamäärät olisivat olleet 16 666 vuonna 2009, 25 000 vuonna 2010 ja 29 166 vuonna 2011. Tämän perusteella katsottiin, että lentoaseman pitäjä pidättäisi 5 euroa lähtevää matkustajaa kohti vuonna 2009 ja 4 euroa vuosina 2010 ja 2011.

(352) Romanian toimittamaan analyysiin ei sisälly lisäkustannuslaskelmia. Romanian viranomaisten mukaan suurin osa lentoasemakustannuksista on kiinteitä (noin 80 prosenttia). Lisäksi arvioitiin, että lentoaseman kustannukset pysyisivät muuttumattomina tai niissä tapahtuisi vain pieniä muutoksia, jotka johtuvat polttoaineen ja energian kulutuksen kasvusta ja mahdollisesti siitä, että Wizz Airin toimintaan lentoasemalla liittyvät laitteet kuluvat fyysisesti loppuun. Romania selitti, että laitteista, materiaaleista tai infrastruktuurista ei odotettu aiheutuvan muita lisäkustannuksia, koska Wizz Airin toiminnassa oli tarkoitus käyttää olemassa olevaa omaisuutta ja infrastruktuuria sellaisina ajankohtina, joina niitä ei siihen mennessä ollut käytetty. Timişoaran kansainvälisen lentoaseman toiminta oli pääasiassa Carpatairin toimintaa, jossa niitä käytettiin vain tiettyjä aikavälejä päivän aikana. Samoista syistä ei myöskään odotettu syntyvän ylimääräisiä henkilöstökuluja. Romanian mukaan Wizz Airille ei kohdennettu investointikustannuksia, koska kaikki lentoasemainvestoinnit suunniteltiin ennen neuvottelujen aloittamista Wizz Airin kanssa. Näin ollen lentoaseman pitäjä hyötyisi analyysin mukaan matkustajamäärän kasvun aiheuttaman kannattavuuden paranemisesta, vaikka sovellettaisiin alennettuja tariffeja. Komissio katsoo, että arvioitua matkustajamäärää koskeva lähestymistapa on järkevä, koska se on kehityssuunnitelman mukainen.

(353) Kehityssuunnitelmassa ennustettiin matkustajamäärän kasvavan 244 348 henkilöllä vuodesta 2008 vuoteen 2009. Koska Wizz Airin toimintasopimus tuli voimaan 11. joulukuuta 2008, voidaan todeta, että kehityssuunnitelmassa ennakoidusta 244 348 matkustajan lisäyksestä Wizz Air toi mukanaan karkeasti arvioiden 200 000 matkustajaa. Kehityssuunnitelmassa arvioitiin myös matkustajaliikenteen lisääntyvän 253 423 matkustajalla vuodesta 2009 vuoteen 2010 ja 215 973 matkustajalla vuodesta 2010 vuoteen 2011. Näin ollen Romanian ennakkoanalyysissä esitetty Wizz Airin kasvu 100 000 matkustajalla vuodesta 2009 vuoteen 2010 ja 50 000 matkustajalla vuodesta 2010 vuoteen 2011 vaikuttaa perustellulta.

(354) Komissio katsoo, että ilmailuun liittyvät tulot on yliarvioitu, koska toimintasopimuksessa ei ole otettu huomioon lentoasemamaksujen alennuksia. Markkinointimaksun laskentakaavan vuoksi ilmailuun liittyvät tulot olisivat kuitenkin johtaneet täsmälleen saman verran pienempään markkinointimaksuun ([82]). Näin ollen tulot ja kustannukset olisivat saman suuruiset eivätkä vaikuttaisi kannattavuuteen.

(355) Komissio katsoo kuitenkin, että Romanian toimittamassa jälkikäteen rekonstruoidussa ennakkoanalyysissä on useita puutteita:

([82]) Jos esimerkiksi ilmailuun liittyvät tulot lähtevää matkustajaa kohti olisivat 24 euron sijasta 20 euroa, ilmailuun liittyvät tulot olisivat 400 000 euroa pienemmät eli yhteensä kaksi miljoonaa euroa. Tällöin markkinointimaksu olisi 1 500 000 euroa (kaksi miljoonaa euroa ilmailutuloja vähennettynä 500 000 eurolla, jotka lentoaseman pitäjä olisi pidättänyt). Markkinointimaksu olisi siis tällaisessa tilanteessa 400 000 euroa pienempi verrattuna matkustajakohtaiseen 24 euron maksuun.

a) Turvamaksu ([83]) sisältyy kokonaisuudessaan lentoaseman ilmailuun liittyviin tuloihin. Tämä maksu olisi pitänyt jättää pois, kun otetaan huomioon, että sillä rahoitetaan muuta kuin taloudellista toimintaa ([84]), tai se olisi pitänyt sisällyttää ilmailuun liittyviin tuloihin ja vastaavat turvatoimikustannukset olisi pitänyt kirjata kustannuksiin (näin ollen turvamaksun ja kustannusten sisällyttäminen ei olisi vaikuttanut kannattavuuteen) ([85]).

b) Analyysissä ei esitetä laskelmaa toiminnan lisäkustannuksista, vaikka siinä todettiin, että lentoaseman pitäjälle aiheutuu joitakin toiminnan lisäkustannuksia (vaikkakin pieniä), jotka liittyvät Wizz Airin läsnäoloon Timişoaran kansainvälisellä lentoasemalla (johdanto-osan 352 kappale).

c) Analyysissä ei esitetä nettonykyarvoa eikä diskonttokorkoa.

(356) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että Romanian jälkiteen rekonstruoima kannattavuutta koskeva ennakkoanalyysi ei ole vuoden 2008 sopimusten markkinataloustoimijaperiaatteen mukainen.

Oxeran vuoden 2008 sopimusten kannattavuutta koskeva ennakkoanalyysi

(357) Oxeran vuoden 2008 sopimusten kannattavuutta koskeva ennakkoanalyysi Wizz Air toimitti komissiolle Oxeran laatiman 10. helmikuuta 2015 päivätyn raportin yhdessä siihen tehdyn lisämuutoksen kanssa, jäljempänä 'Oxeran raportti', jossa arvioitiin Wizz Airin kanssa tehtyjen vuoden 2008 sopimusten odotettavissa olevaa kannattavuutta rekonstruoituna jälkikäteen niiden tietojen perusteella, jotka olisivat olleet saatavilla sopimusten allekirjoitusajankohtana. Oxeran raportti "Evaluarea economică din punctul de vedere al principiului operatorului în economia de piață: Aeroportul Timişoara. Analiza rentabilității"("Markkinataloustoimijaperiaatteen taloudellinen arviointi: Timişoaran lentoasema. Kannattavuusanalyysi") perustuu Romanian tekemän analyysin tietoihin (johdanto-osan 344 kappale), joita täydennettiin lentoaseman Oxeralle toimittamilla lisätiedoilla.

(358) Vuoden 2008 sopimusten huomioon otettu määräaika on kolme vuotta eli markkinointisopimuksessa tarkoitettu alkuperäinen määräaika ilman mahdollista pidennystä.

(359) Oxera toimitti komissiolle 14. toukokuuta 2015 uudelleen odotettua kannattavuutta koskevat laskelmat 10. helmikuuta 2015 annetussa raportissa havaitun tietovirheen korjaamiseksi. Korjaus koski investointien kokonaiskustannusten yliarviointia, joka johtui siitä, että valtion rahoittama investointi oli otettu kaksinkertaisesti huomioon alkuperäisessä raportissa. Tämä tietovirhe vaikutti vuoden 2008 sopimusten odotettuun kannattavuuteen, joka alun perin aliarvioitiin.

(360) Muutetun Oxeran raportin mukaisista lisäkustannuksista, tuloista ja tuotoista, joita olisi voitu odottaa vuoden 2008 sopimusten allekirjoitusajankohtana, esitetään yhteenveto seuraavassa taulukossa 16. Oxera totesi, että vuoden 2008 sopimusten nettonykyarvon odotettiin olevan 7,62 miljoonaa Romanian leuta.

([83]) Vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 35 kohdan mukaan tällaisten toimien, jotka ovat tarpeen siviili-ilmailun suojelemiseksi siihen kohdistuvilta laittomilta teoilta, ja tällaisen toiminnan harjoittamiseen tarvittaviin infrastruktuuriin ja laitteisiin liittyvien investointien katsotaan periaatteessa liittyvän yleisen edun piiriin kuuluviin toimiin, minkä vuoksi niitä ei pidetä luonteeltaan taloudellisena toimintana eivätkä ne siten kuulu valtiontukisääntöjen soveltamisalaan.

([84]) Komission tiedossa on, että liikenneministeriön asetuksen nro 2190/2005 mukaan turvamaksulla rahoitetaan yksinomaan turvallisuuteen suoraan liittyviä investointeja, huoltotöitä ja laitteita. Siltä osin kuin maksulla rahoitetaan myös sellaista infrastruktuuria tai laitteistoa, jota käytetään myös kaupallisiin tarkoituksiin (ja joka kuuluu siten olennaisesti lentoaseman liiketoimintaan), maksun jättäminen kokonaan laskelman ulkopuolelle olisi varovaista ja tällöin tulot aliarvioitaisiin. Tämä kuitenkin nostaisi markkinointimaksuja täsmälleen samalla määrällä eikä näin ollen vaikuta kannattavuuden laskentaan.

([85]) Liikenneministeriön asetuksessa nro 2190/2005 säädetään, että sopimuksen allekirjoitushetkellä voimassa ollutta lentoaseman turvamaksua olisi käytettävä yksinomaan i) investointeihin sekä korjaus- ja huoltotöihin, jotka liittyvät suoraan lentoaseman toiminnan turvallisuuteen, ii) lentoaseman toiminnan turvaamiseen käytettävien laitteiden hankintaan, iii) lentoaseman turvallisuuteen osallistuvan henkilöstön erityiskoulutukseen, iv) lentoaseman alueen vartiointipalvelujen ja muiden lentoaseman turvallisuuteen tähtäävien palvelujen rahoittamiseen tai v) korkojen, vakuutusmaksujen ja edellä kuvatun toiminnan rahoittamiseksi sovittuihin lainoihin liittyvien maksujen maksamiseen.

Taulukko 16: Oxeran raportin odotettavissa olevat vuoden 2008 sopimuksista saatavat lisätulot, lisäkustannukset ja lisätuotot

(tuhatta Romanian leuta)		**2008**	**2009**	**2010**	**2011**
Wizz Airin lähtevien matkustajien määrä	[A]	5 587	100 000	150 000	164 932
Ilmailuun liittyvät tulot	[B]	255	4 565	6 824	7 507
Muuhun kuin ilmailuun liittyvät	[C]	112	2 085	3 241	3 694
Lisätulot yhteensä	*[D] = [B] + [C]*	*367*	*6 649*	*10 066*	*11 201*
Liiketoiminnan kustannukset	[E]	47	879	1 367	1 558
Markkinointikustannukset	[F]	165	2 956	4 411	4 854
Poistot	[G]	9	171	617	688
Lisäkustannukset yhteensä	*[H] = [E] + [F] + [G]*	*222*	*4 006*	*6 394*	*7 099*
Lisätuotot	*[I] = [D] - [H]*	*146*	*2 643*	*3 671*	*4 102*
Diskonttokorko		1,0	0,8	0,7	0,6
Nettoarvo		**7,620**			

(361) Yhteenvedon tulokset taulukossa 16 perustuvat seuraaviin seikkoihin:

a) Koska vuoden 2008 sopimuksissa ei ollut määritelty liikenne-ennusteita, ennusteet Wizz Airin lentoliikenteestä Timişoaran kansainvälisellä lentoasemalla vuosina 2009, 2010 ja 2011 perustuvat Romanian toimittamassa ennakkoanalyysissä esitettyihin Wizz Airin ennusteisiin. Vuoden 2008 liikenne-ennusteet on johdettu vuoden 2009 odotetusta liikenteestä, josta on vähennetty Eurocontrolin (2008) arvion mukainen Euroopan lentoliikenteen vuotuinen kasvu ([86]).

b) Wizz Airin kääntöjä koskevat ennusteet ovat perustuneet lentoaseman pitäjän suoraan Oxeralle toimittamiin tietoihin. Oxera tietää, että sen lentoaseman pitäjältä saamat arviot perustuivat tietoihin, jotka olivat saatavilla ennen vuoden 2008 sopimusten voimaantuloa. Ennusteiden mukaan täyttöaste olisi noin 79–80 prosenttia (samansuuntainen kuin Romanian toimittamassa ennakkoanalyysissä määritetty 82 prosentin täyttöaste).

c) Ilmailuun liittyviä tuloja koskevat ennusteet perustuvat lähteviä matkustajia ja kääntöjä koskeviin maksuihin ja alennuksiin vuoden 2008 sopimuksissa määrätyillä tasoilla. Vuoden 2008 sopimuksissa määrätään laskeutumismaksun alennukseksi 10–70 prosenttia riippuen laskeutumisten määrästä vuodessa ja matkustajamaksun alennukseksi 10–30 prosenttia riippuen lähtevien matkustajien määrästä vuodessa. Wizz Airin kanssa käytyjen keskustelujen perusteella Oxera saa 50 prosentin alennuksen laskeutumismaksuista. Lisäksi se saa 10 prosentin alennuksen matkustajamaksuista. Analyysi ei sisällä turvamaksua, sillä Oxera katsoi, että se ei kuulu markkinataloustoimijaperiaatteen arvioinnin piiriin, koska näillä maksuilla rahoitetaan toimintaa, joka kuuluu julkista valtaa käyttävän valtion vastuulle. Tämä perustui vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 35 kohtaan.

d) Muuhun kuin ilmailuun liittyvien tulojen ennuste perustuu arvioihin matkustajakohtaisista muuhun kuin ilmailuun liittyvistä tuloista, jotka Wizz Air sisällytti Romanian toimittamaan ennakkoanalyysiin (2,5 euroa Wizz Airin matkustajaa kohti). Nämä arviot on muutettu Romanian leuiksi ja korjattu odotetulla inflaatiokertoimella, ja niitä on sovellettu edellä johdanto-osan a ja b kohdassa esitettyihin liikenne-ennusteisiin.

([86]) Eurocontrol (2008), "Challenges of Growth 2008", yhteenvetoraportti, s. 14.

e) Lentoaseman pitäjä katsoo toiminnan lisäkustannusten (esim. henkilöstöpalvelut, energia, materiaalit) osalta, että noin 20 prosenttia toimintakustannuksista voidaan katsoa lisäkustannuksiksi eli ne vaihtelevat matkustajamäärän mukaan. Oxeran raportissa arvioidaan matkustajakohtaiset toiminnan lisäkustannukset toteutuneita toimintakustannuksia koskevien tietojen perusteella ennen kunkin sopimuksen ([87]) allekirjoittamista olettaen, että 20 prosenttia kustannuksista on lisäkustannuksia ja ne on korjattu inflaatiokertoimella. Näitä matkustajakohtaisia toiminnan lisäkustannuksia sovelletaan Wizz Airin liikennemääräennusteisiin, kuten edellä johdanto-osan a ja b kohdassa selitetään. Turvatoimikustannuksia ei oteta huomioon.

f) Oxeran raportissa arvioidaan lentoaseman pitäjän markkinointikuluja markkinointisopimuksen määräysten perusteella ottaen huomioon edellä johdanto-osan c kohdassa esitetyn mukaisesti arvioitujen ilmailuun liittyvien maksujen määrä.

(362) Lisäinvestointikustannusten osalta tehtiin seuraavat oletukset:

a) Koska odotettuja investointeja koskevia ennusteita ei ole, Oxeran raportin arvio vuotuisista investointikustannuksista perustuu lentoaseman tuotantoinvestointeihin, jotka rahoitettiin sekä valtion rahoituksella että omilla varoilla vuosina 2007–2011.

b) Lentoaseman pitäjän terminaalien rakentamiseen ja turvalaitteisiin saamaa valtion rahoitusta ei otettu huomioon, koska sen ei katsottu johtuvan Wizz Airin läsnäolosta Timişoaran kansainvälisellä lentoasemalla. Romanian mukaan valtio rahoitti ne Schengen-alueeseen liittymisen yhteydessä eikä niitä tarvittu Wizz Airin toiminnan vuoksi. Raportissa oletetaan, ettei Timişoaran kansainvälisellä lentoasemalla harjoitetun Wizz Airin toiminnan vuoksi odotettu tarvittavan lisäinvestointeja.

c) Lentoaseman pitäjän omista varoista rahoitettujen muiden investointien poistot kohdennettiin Wizz Airin kanssa tehtyihin sopimuksiin, ja ne perustuivat Wizz Airin liikenteen oletettuun osuuteen lentoaseman kapasiteetista.

d) Poistokustannukset laskettiin tekemällä tasapoisto eli vuotuinen poisto laskettiin kohdentamalla investointikustannukset tasaisesti vuosittain koko pitoajalle ([88]).

e) Arvioidut tuotot on diskontattu käyttäen komission viitekorkoja sekä 100 peruspisteen marginaalia, jonka tuloksena saadaan 16,87 prosentin diskonttokorko.

(363) Oxeran raportin mukaan vuoden 2008 sopimusten kannattavuusanalyysin tulokset viittasivat siihen, että Wizz Airin Timişoaran kansainvälisellä lentoasemalla vuoden 2008 sopimusten mukaisesti maksamat maksut olisivat vertailukelpoisia niiden maksujen kanssa, jotka lentoaseman omistava markkinataloustoimija olisi tarjonnut Wizz Airille vastaavissa olosuhteissa.

(364) Komissio pitää Oxeran tutkimuksessa arvioituja matkustajamääriä perusteltuina. Nämä liikennearviot näyttävät olevan yhdenmukaisia kehityssuunnitelman mukaisen liikenne-ennusteen kanssa. Oxeran raportissa arvioitu Wizz Air -matkustajien määrä kasvoi 188 826 matkustajalla ([89]) vuodesta 2008 vuoteen 2009, 100 000 matkustajalla vuodesta 2009 vuoteen 2010 ([90]) ja 29 864 matkustajalla vuodesta 2010 vuoteen 2011 ([91]). Kehityssuunnitelmassa arvioitiin matkustajaliikenteen lisääntyvän 244 348 matkustajalla vuodesta 2008 vuoteen 2009 ja 253 423 matkustajalla vuodesta 2009 vuoteen 2010 ja 215 973 matkustajalla vuodesta 2011 vuoteen 2010. Näin ollen Oxeran raportissa esitetty Wizz Airin matkustajien kasvuennuste vaikuttaa perustellulta ja varovaiselta verrattuna kehityssuunnitelmassa ennustettuun kasvuun.

([87]) Vuoden 2008 toteutumatiedot otettiin huomioon koko vuoden osalta. Oxera kuitenkin vahvisti, että koska vuoden 2008 sopimukset tulivat voimaan vasta 11. joulukuuta 2008, tämä oletus ei vaikuta analyysin tuloksiin merkittävästi. Oxera vahvisti, että jos vuoden 2008 sopimusten arvioinnin toiminnan lisäkustannukset perustuisivat sen sijaan pelkästään vuoden 2007 toteutuneisiin toimintakustannuksiin, se johtaisi toiminnan lisäkustannusten alhaisempiin arvioihin (eli 8,0–8,9 Romanian leuta lähtevää matkustajaa kohti verrattuna 8,5–9,4 Romanian leuhun lähtevää matkustajaa kohti) vuoden 2008 sopimusten voimassaoloaikana.

([88]) Komissio toteaa, että tällaiset lineaariset poistot eivät ole nettonykyarvokäytännön mukaisia, joten niitä ei voida hyväksyä.

([89]) Vuonna 2008 lähteviä matkustajia oli 5 587 ja vuonna 2009 heitä oli 100 000. Kokonaismatkustajamäärä – lähtevät ja saapuneet matkustajat – saatiin kertomalla näiden kahden luvun erotus kahdella.

([90]) Vuonna 2009 lähteviä matkustajia oli 100 000 ja vuonna 2010 heitä oli 150 000: näiden lukujen erotus on kerrottu kahdella.

([91]) Vuonna 2010 lähteviä matkustajia oli 150 000 ja vuonna 2011 heitä oli 164 932: näiden lukujen erotus on kerrottu kahdella.

(365) Komissio katsoo, että ilmailuun liittyvien tulojen laskennassa oletetut alennukset ovat perusteltuja. Toimintasopimus mahdollisti 50 prosentin alennuksen antamisen uusien lentoyhtiöiden tai uusien kohteiden laskeutumismaksuista tai lentotiheyksien lisäämisen nykyisiin kohteisiin tai nykyisistä kohteista. Koska Wizz Air oli vasta aloittamassa toimintaansa Timişoaran kansainvälisellä lentoasemalla, oli perusteltua olettaa, että se avaisi uusia kohteita ja/tai lisäisi lentotiheyksiä vuoden 2008 sopimusten voimassaoloaikana ja saisi näin ollen 50 prosentin alennuksen.

(366) Oxeran raportissa oletetaan myös, että matkustajamaksusta annetaan 10 prosentin alennus koko vuoden 2008 sopimusten voimassaolon ajan. Vuosina 2010 ja 2011 oletettu 10 prosentin alennus vastaa toimintasopimuksessa esitettyä alennusta, joka koskee arvioitua Wizz Airin lähtevien matkustajien määrää vuodessa. Vuosina 2008 ja 2009 alennusta ei olisi kuitenkaan pitänyt olettaa annettavan, koska arvioiden mukaan lähtevien matkustajien määrä oli alle 150 000 vuodessa (ja alennusta sovelletaan vain sen ylittävään määrän). Oletettu 10 prosentin alennus vuosina 2008 ja 2009 alentaa kuitenkin kyseisten vuosien tuloja, minkä vuoksi lähestymistapaa voidaan pitää varovaisena ja siten hyväksyttävänä.

(367) Komissio on samaa mieltä myös turvamaksun poissulkemisesta. Turvamaksulla rahoitetaan toimintoja, joiden katsotaan olevan luonteeltaan muita kuin taloudellisia ja jotka näin ollen eivät kuulu valtiontukisääntöjen soveltamisalaan, mikä on yksi edellä johdanto-osan 354 kappaleessa kuvatuista vaihtoehdoista. Komission tiedossa on, että Romanian lainsäädännön mukaan turvamaksulla rahoitetaan yksinomaan turvallisuuteen suoraan liittyviä investointeja, huoltotöitä ja laitteita. Siltä osin kuin maksulla rahoitetaan myös sellaista infrastruktuuria tai laitteistoa, jota käytetään myös kaupallisiin tarkoituksiin (ja joka kuuluu siten olennaisesti lentoaseman liiketoimintaan), maksun jättäminen tuloja koskevan laskelman ulkopuolelle olisi varovaista ja tällöin tulot aliarvioitaisiin.

(368) Komissio katsoo, että arvio muuhun kuin ilmailuun liittyvistä lisätuloista on hyväksyttävä. Se perustuu lentoaseman pitäjän ennakkoarvioon muuhun kuin ilmailuun liittyvistä tuloista matkustajaa kohti ja sitä on korjattu odotetulla inflaatiolla.

(369) Komissio hyväksyy myös laskennassa käytetyn diskonttokoron, koska se vastaa komission viitekorkoja.

(370) Lentoaseman pitäjän aiheuttamien lisämarkkinointikustannusten osalta arviot perustuvat markkinointisopimuksen määräyksiin ja niissä otetaan huomioon lentoasemamaksujen arvioitu määrä. Näin ollen komissio pitää niitä hyväksyttävinä.

(371) Toiminnan lisäkustannusten osalta Oxeran raportti perustuu oletukseen, jonka mukaan 80 prosenttia toimintakustannuksista on kiinteitä ja vain 20 prosenttia vaihtelee matkustajamäärän mukaan. Komissio pitää tätä oletusta perusteltuna ([92]). Oxeran raporteissa toiminnan lisäkustannukset arvioidaan käyttämällä toimintakustannusten toteumatietoja lähtevää matkustajaa kohti ennen vuoden 2008 sopimusten allekirjoittamista ja korjaamalla niitä odotetulla inflaatiolla. Sen jälkeen siinä sovelletaan matkustajakohtaisia toimintakustannuksia Wizz Airin arvioituun matkustajamäärään. Näin ollen komissio pitää toiminnan lisäkustannusten arvioimista koskevaa lähestymistapaa järkevänä.

(372) Lisäinvestointikustannusten osalta komissio hyväksyy oletuksen, jonka mukaan Timişoaran kansainvälisellä lentoasemalla harjoitetun Wizz Airin toiminnan vuoksi ei odotettu lisäinvestointeja. Yhteisymmärryspöytäkirjassa lentoaseman pitäjä sitoutui:

i) laajentamaan matkustajaterminaalia, jotta sen matkustajamäärä voi kasvaa kolmeen miljoonaan matkustajaan vuodessa 1. tammikuuta 2011 mennessä;

ii) korottamaan lentoaseman kummankin suunnan laskeutumis- ja lentoonlähtöluokan luokkaan III vuoden 2009 loppuun saakka;

iii) takaamaan matkustajille tarvittavan määrän pysäköintipaikkoja; ja

iv) asettamaan käyttöön yhden lentokoneen seisontapaikan helmikuusta 2009 alkaen ja 2–3 seisontapaikkaa lokakuusta 2009 alkaen.

([92]) Vuoden 2014 ilmailusuuntaviivoihin liitetyn vaikutustenarvioinnin mukaan jopa 90 prosenttia lentoasemien toimintakustannuksista on kiinteitä ja vaihtelee vain vähän toiminnan laajuuden mukaan. http://ec.europa.eu/smart-regulation/impact/ia_carried_out/docs/ia_2014/swd_2014_0042_en.pdf, s. 26.

(373) Lisäksi myöhemmin allekirjoitetussa lentoliikennesopimuksessa vahvistettiin lentoaseman pitäjän velvollisuus saattaa päätökseen prosessi, jossa lentoaseman laskeutumis- ja lentoonlähtöluokka nostetaan vain luokkaan II vuoden 2009 loppuun asti.

(374) Matkustajaterminaalin laajentamista koskevan sitoumuksen (johdanto-osan 372 kappaleen i kohta) osalta komissio toteaa, että terminaalin laajentamisesta päätettiin kahdessa vaiheessa ja päätökset tehtiin ennen yhteisymmärryspöytäkirjan allekirjoittamista. Timişoaran kansainvälisen lentoaseman ensimmäisen laajennuksen taustalla oli tarve lisätä terminaalin kapasiteettia, koska liikenteen odotettiin lisääntyvän seuraavien vuosien aikana. Tätä laajennusta esitettiin maaliskuussa 2006 laaditussa kehittämissuunnitelmassa, joka hyväksyttiin virallisesti hallituksen 4. lokakuuta 2007 tekemällä päätöksellä nro 1212. Hallituksen päätöksessä esitettiin terminaalin laajentamista vuosina 2008–2009. Toinen laajennus johtui tarpeesta noudattaa Schengenin turvallisuusvaatimuksia. Romanian toimittamien tietojen mukaan tämän laajennuksen toteutettavuustutkimus käynnistettiin tammikuussa 2008 konsultin kanssa maaliskuussa 2008 tehdyn sopimuksen perusteella, ja se saatiin valmiiksi kesäkuussa 2008 eli ennen yhteisymmärryspöytäkirjan allekirjoittamista.

(375) Komissio toteaa, että toimintasopimuksessa muutettiin yhteisymmärryspöytäkirjassa esitetty sitoumus, jonka mukaan lentoasemien kummankin suunnan laskeutumis- ja lentoonlähtöluokka on nostettava luokkaan III vuoden 2009 loppuun mennessä, sitoumukseksi nostaa ne luokkaan II vuoden 2009 loppuun mennessä (johdanto-osan 372 kappaleen ii kohta) ([93]). Julkisesti saatavilla olevien tietojen ([94]) mukaan nosto lentoaseman laskeutumis- ja lentoonlähtöluokkaan III laskeutumissuunnassa itään tehtiin vuonna 2015 päivittämällä radionavigointijärjestelmää. Tällä hetkellä Timişoaran kansainvälinen lentoasema kuuluu luokkaan III laskeutumissuunnassa itään ja luokkaan II laskeutumissuunnassa länteen. Romanian toimittamien tietojen mukaan lentoasema päivitettiin vuonna 2008 luokasta I luokkaan II yhdessä suunnassa investoimalla lentoaseman valaistukseen (toinen suunta oli jo luokkaa II). Päätös investoinnista valaistusjärjestelmään tehtiin kehittämissuunnitelmassa, ja toteutettavuustutkimus käynnistettiin vuoden 2007 elokuussa 22. elokuuta 2007 tehdyn sopimuksen perusteella. Valaistuslaitteiden hankintasopimus allekirjoitettiin lokakuussa 2008. Näin ollen päätös valaistuslaitteiden parantamisesta tehtiin ennen vuoden 2008 sopimusten allekirjoittamista. Tämän perusteella on perusteltua olettaa, että toimintasopimuksen sitoumuksessa saattaa loppuun korotus luokkaan II vuoden 2009 loppuun mennessä tarkoitettiin korotusta luokkaan II valaistuslaitteiston avulla, josta oli jo tehty päätös.

(376) Mitä tulee sitoumukseen varmistaa matkustajille tarvittava määrä pysäköintipaikkoja (johdanto-osan 372 kappaleen iii kohta), komissio toteaa, että investoinnit pysäköintiin tehtiin vuonna 2007 eikä pysäköintiin tehty muita investointeja yhteisymmärryspöytäkirjan allekirjoittamisen jälkeen eikä sen soveltamisen aikana.

(377) Mitä tulee sitoumukseen lisätä lentokoneiden seisontapaikkojen määrää helmikuussa 2009 käytössä olleesta yhdestä kahteen tai kolmeen lokakuussa 2009 (johdanto-osan 372 kappaleen iv kohta), työt lentoaseman asematason laajentamiseksi aloitettiin lokakuussa 2007 ja töitä tehtiin vuosina 2007, 2008 ja 2009.

(378) Näin ollen komissio katsoo, että yhteisymmärryspöytäkirjassa ja toimintasopimuksessa tehdyt sitoumukset eivät ole toteutuneet tai niistä on päätetty ennen vuoden 2008 sopimusten päivämäärää Mitään sellaisia investointeja ei tehty, jotka olisivat johtuneet Wizz Airin läsnäolosta Timişoaran kansainvälisellä lentoasemalla.

(379) Komissio toteaa, että Oxeran raportti sisälsi lentoaseman tekemien omien varojen investointien lisäpoistokustannukset, jotka perustuivat Wizz Airin odotettuun osuuteen lentoaseman pitäjän kapasiteetista. Kuten edellä todettiin, komissio katsoo, että lentoaseman pitäjälle ei syntynyt investointikustannuksia, jotka olisivat johtuneet lentoyhtiön läsnäolosta Timişoaran kansainvälisellä lentoasemalla. Näin ollen komissio katsoo, että yhteisymmärryspöytäkirjassa ja toimintasopimuksessa tehdyt sitoumukset eivät ole toteutuneet tai niistä on päätetty ennen vuoden 2008 sopimusten päivämäärää.

(380) Edellä esitetyn perusteella taulukossa 17 tehdään yhteenveto komission Oxeran raportin perusteella uudelleen laskemista lisäkustannuksista, tuloista ja tuotoista, jotka olisivat voineet olla odotettavissa silloin, kun vuoden 2008 muutossopimukset allekirjoitettiin.

([93]) Romanian mukaan toimintasopimuksella, jossa muutettiin yhteisymmärryspöytäkirjassa vahvistettua sitoumusta, sovittiin oikeudellisesti sitovista toimista, kun taas yhteisymmärryspöytäkirja on luonteeltaan vapaaehtoinen (seuraamuksia ei ole määrätty).

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

Taulukko 17: Edellä esitetyn perusteella tehdään taulukossa 17 yhteenveto komission Oxeran raportin perusteella uudelleen laskemista lisäkustannuksista, tuloista ja tuotoista, joita olisi voitu odottaa silloin, kun vuoden 2008 sopimukset allekirjoitettiin.

(tuhatta Romanian leuta)		2008	2009	2010	2011
Wizz Airin lähtevien matkustajien määrä	[A]	5 586,9	100 000	150 000	164 931,5
Ilmailuun liittyvät tulot	[B]	255	4 564,7	6 824,4	7 507,3
Muuhun kuin ilmailuun liittyvät	[C]	112,4	2 084,7	3 241,1	3 693,8
Lisätulot yhteensä	[D] = [B] + [C]	367,4	6 649,4	10 065,5	11 201,1
Liiketoiminnan kustannukset	[E]	47,4	879,1	1 366,8	1 557,7
Markkinointikustannukset	[F]	29,6	2 955,7	4 410,9	4 853,6
Lisäkustannukset yhteensä	[G] = [E] + [F]	76,9	3 834,8	5 777,7	6 411,2
Lisätuotot	[H] = [D] - [G]	290,4	2 814,6	4 287,8	4 789,9
Diskonttokorko		1	0,8	0,7	0,6
Nettoarvo		**8 786,8**			

(381) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että Romanian jälkiteen rekonstruoima kannattavuutta koskeva ennakkoanalyysi ei ole vuoden 2008 sopimusten markkinataloustoimijaperiaatteen mukainen.

Carpatairin vuoden 2008 sopimusten kannattavuutta koskeva ennakkoanalyysi

Carpatairin tutkimus

(382) Carpatair toimitti 10. marraskuuta 2014 komissiolle tutkimuksen, jossa esitettiin Carpatairin näkemys ennakkoanalyysistä ja lentoaseman pitäjän markkinataloustoimijatestin vaatimusten täyttymisen arvioinnista Wizz Airin kanssa 25. kesäkuuta 2008 tehdyn järjestelyn yhteydessä.

(383) Tutkimuksessa esiteltiin perusskenaario, joka on skenaario tilanteesta, jossa Wizz Airin kanssa ei ole tehty sopimusta, ja kolme skenaariota, joissa oletetaan, että Wizz Airin kanssa on tehty sopimukset (optimistinen, realistinen ja pessimistinen skenaario).

(384) Carpatair olettaa, että koska lentoyhtiö ei ole sitoutunut tiettyyn ajanjaksoon toimintansa ylläpitämiseksi, sopimuksella ei ole määrättyä kestoa ja kannattavuusanalyysin asianmukainen kesto on vuoteen 2015 ulottuvan kehityssuunnitelman aikahorisontti. Tämän perusteella sen tutkimukseen sisältyvän analyysin aikataulu on 2009–2015.

Taulukko 18: Perustapaus: tulot, kustannukset, kassavirrat

	Lähtövuosi	Vuosi 1	Vuosi 2	Vuosi 3	Vuosi 4	Vuosi 5	Vuosi 6	Vuosi 7
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
	Arviot	Arviot	Arviot	Arviot	Arviot	Arviot	Arviot	Arviot
Kasvuprosentti		*4 %*	*10 %*	*10 %*	*10 %*	*10 %*	*10 %*	*10 %*
Matkustajia, sis.	**887 630**	**921 082**	**1 013 190**	**1 114 509**	**1 225 960**	**1 348 556**	**1 483 412**	**1 631 753**
Timişoarasta lähtevät ja sinne palaavat matkustajat	579 032	600 854	660 939	727 033	799 736	879 710	967 681	1 064 449
Vaihtomatkustajat	308 598	320 228	352 251	387 476	426 224	468 846	515 731	567 304
Matkustajaerittely lentoyhtiöittäin:								
Timişoarasta lähtevät ja sinne palaavat Carpatairin matkustajat	257 739	267 452	294 198	323 617	355 979	391 577	430 735	473 808
Carpatairin vaihto	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
Muut lentoyhtiöt	77 614	80 539	88 593	97 452	107 197	117 917	129 709	142 680
Kokonaismaksu, euroa/ matkustaja								
Timişoarasta lähtevät ja sinne palaavat matkustajat	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0
Vaihtomatkustajat	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
Huomautus: Timişoaran matkustajamaksu sisältää lentokoneeseen liittyvät maksut (laskeutumismaksu, valaistus, pysäköinti ja huolinta) ja muuhun kuin ilmailuun liittyvät tulot.								
Nettotulot yhteensä, euroa	**8 615 136**	**8 939 814**	**9 833 793**	**10 817 172**	**11 898 891**	**13 088 780**	**14 397 662**	**15 837 426**
Nettotulot eriteltynä lentoyhtiön mukaan:								
Timişoarasta lähtevät ja sinne palaavat Carpatairin matkustajat	3 731 751	3 872 389	4 259 627	4 685 590	5 154 149	5 669 564	6 236 522	6 860 174
Carpatairin vaihto	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
Muut lentoyhtiöt	1 123 757	1 166 108	1 282 719	1 410 991	1 552 090	1 707 299	1 878 029	2 065 832
Kustannukset yhteensä prosentteina kokonaistuloista	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %
Kustannukset yhteensä	**7 065 242**	**7 331 509**	**8 064 658**	**8 871 124**	**9 758 237**	**10 734 061**	**11 807 470**	**12 988 216**
Kustannukset yhteensä, euroa								
Timişoarasta lähtevät ja sinne palaavat Carpatairin matkustajat	3 060 396	3 175 732	3 493 305	3 842 635	4 226 899	4 649 589	5 114 549	5 626 004
Carpatairin vaihto	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
Muut lentoyhtiöt	921 589	956 321	1 051 953	1 157 148	1 272 863	1 400 150	1 540 165	1 694 182
Tuotto ennen veroja, euroa	**1 549 894**	**1 608 305**	**1 769 135**	**1 946 048**	**2 140 653**	**2 354 719**	**2 590 191**	**2 849 210**
Pääomamenot, euroa	0	0	0	5 679 646		0	0	0
Tosiasiallinen kassavirta -skenaario, euroa	**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) Perusskenaariossa ”Ei Wizz Air -järjestelyä” katsottiin, että investoiminen päällysrakenteen luokituslukuun, joka vahvistaa lentokenttäalueen infrastruktuuria, oli välttämätöntä vasta vuonna 2011, eikä investointeja terminaalikapasiteetin kasvattamiseen pidetty tarpeellisina (ks. lisäselvitykset johdanto-osan 388 kappaleessa).

(386) Diskonttokorkoa ei käytetty eikä perusskenaariolle laskettu nettonykyarvoa.

(387) Kuten edellä on selitetty, Carpatairin tutkimuksessa esitetään kolme skenaariota hypoteesista ”Wizz Air -järjestely”. Komissio esittelee realistisen skenaarion ([95]) tarkemmin.

Taulukko 19: Realistinen skenaario ”Wizz Airin järjestely tehty”: voitot, kustannukset, kassavirrat

	Lähtövuosi	**Vuosi 1**	**Vuosi 2**	**Vuosi 3**	**Vuosi 4**	**Vuosi 5**	**Vuosi 6**	**Vuosi 7**
	2008	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
	Arviot	**Arviot**	**Arviot**	**Arviot**	**Arviot**	**Arviot**	**Arviot**	**Arviot**
Lisätuotto Wizz Airilta, euroa	**0**	**– 375 518**	**– 558 394**	**– 733 496**	**– 813 040**	**– 914 694**	**–1 042 962**	**–1 194 727**
Lisäpääomameno Wizz Airin johdosta, euroa	**5 679 646**	**3 000 000**	**10 000 000**	**11 320 354**	**0**	**0**	**0**	**0**

([95]) Ainoa ero näiden kolmen skenaarion välillä on arvioitujen ilmailuun liittyvien tulojen taso. Koska 50 prosenttia Carpatairin tosiasiallisesta lähtö- ja määräpaikan välisestä liikenteestä Timişoaran kansainvälisellä lentoasemalla on vaarassa siirtyä Carpatairilta Wizz Airille, tästä liikenteestä siirrettäisiin Carpatairilta Wizz Airille tutkimuksen realististen olettamusten skenaarion mukaan 50 prosenttia, optimistisen skenaarion mukaan 25 prosenttia ja pessimistisen skenaarion mukaan 75 prosenttia.

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

		Kunto	**Ratkaisuehdotus**
Nettonykyarvo, euroa	**– 30 000 471**	**0**	**EI OK**
sisäinen korkokanta (IRR)	**#NUM!**	**> 8 %**	**EI OK**
Takaisinmaksuaika, vuotta	**En koskaan**	**< 7 vuotta**	**EI OK**
Diskontattu takaisinmaksuaika, vuotta	**En koskaan**	**<= 7 vuotta**	**EI OK**

(388) Taulukon 19 tulokset perustuvat seuraaviin seikkoihin:

- Wizz Airin odotettu matkustajamäärä määritettiin seuraavien perusteella:

  a) Tutkimuksessa esitetään maaliskuussa 2005 vuosille 2005–2015 laaditun kehittämissuunnitelman mukainen lentoaseman liikenne-ennuste sekä maaliskuussa 2006 vuosien 2005–2015 kehittämissuunnitelmaan päivitetyt liikenne-ennusteet. Koska myöhemmässä kehityssuunnitelmassa mainittiin mahdollisuus houkutella halpalentoyhtiöitä, Carpatairin tutkimuksessa oletettiin, että myöhemmässä kehityssuunnitelmassa oletettu liikenteen lisäkasvu verrattuna maaliskuussa 2005 laadittuun kehityssuunnitelmaan johtuisi LCC:n / Wizz Airin odotetusta saapumisesta.

  b) Tutkimuksessa oletetaan, että 25 prosenttia Carpatairin kaikesta lähtö- ja määräpaikan välisestä liikenteestä siirtyy Wizz Airille ([96]).

- Arvioidun matkustajamäärän perusteella pidätetyn määrän katsottiin olevan 4 euroa lähtevää matkustajaa kohti vuonna 2009 ja 3,5 euroa lähtevää matkustajaa kohti vuosina 2010–2015.

- Muuhun kuin ilmailuun liittyvien tulojen arvioitiin olevan 1 euro lähtevää matkustajaa kohden, koska tutkimuksen mukaan tämä oli saama määrä kuin lentoaseman muuhun kuin ilmailuun liittyvinä tuloina muilta point to point -lentoyhtiöiltä vuonna 2007 saatu määrä.

- Carpatairin mielestä turvamaksut olisi katsottava muun kuin taloudellisen toiminnan tuloiksi ja ne olisi jätettävä pois taloudellisesta toiminnasta saatavista ilmailuun liittyvistä tuloista, ja tutkimuksessa oletetaan, että turvamaksut ja turvatoimikustannukset ovat 2 euroa matkustajaa kohden.

- Tutkimuksessa oletetaan, että peruspalveluja (polttoainetta ja kulutushyödykkeitä) käsittelevien lentokoneiden ja valaistuksen sähkökustannusten aiheuttamat muuttuvat lisäkustannukset ovat 70 euroa lentoa kohti.

- Tutkimuksessa todetaan, että jotta Wizz Air voisi liikennöidä Timişoaran kansainvälisellä lentoasemalla raskailla lentokoneilla (suurin lentoonlähtöpaino 71 tonnia), lentoaseman olisi sitouduttava tekemään ennen Wizz Airin toiminnan aloittamista päällysrakenteen luokituslukua vahvistavia kiitotien, rullausteiden ja asematason töitä. Carpatair katsoo, että näitä päällysrakenteen luokitusluvun vahvistamiseen liittyviä investointeja olisi pidettävä lisäkustannuksina, jotka liittyvät Wizz Airin läsnäoloon Timişoaran kansainvälisellä lentoasemalla. Tämä johtuu siitä, että Carpatairin mukaan kaikki muut lentoyhtiöt liikennöivät tuolloin Timişoaran kansainvälisellä lentoasemalla paljon kevyemmillä lentokoneilla, jotka eivät vaatineet lentokenttäalueen infrastruktuurin päällysrakenteen luokitusluvun korottamista. Carpatairin mukaan lentoaseman pitäjän maaliskuussa 2007 saamassa raportissa ([97]) laskettiin, että painavampien lentokoneiden vuoksi päällysrakenteen luokitusluvun vahvistamiseen tehtävän investoinnin suuruus olisi 19 137 000 Romanian leuta (5 679 646 euroa). Carpatairin tutkimuksessa tätä summaa pidetään lisäkustannuksena siksi, että Wizz Air oli läsnä lentoasemalla vuonna 2008 (koska siinä katsotaan, että päällysrakenteen luokitusluvun parannus oli tehtävä ennen Wizz Airin toiminnan aloittamista).

([96]) Ks. myös alaviite 17.

([97]) IPTANA:n tutkimus Timişoaran lentoaseman lentokenttäalueen infrastruktuurista vuonna 2006.

- Koska yhteisymmärryspöytäkirjassa on sitouduttu nostamaan terminaalin kapasiteetti kolmeen miljoonaan matkustajaan vuodessa, investointi terminaaliin katsotaan myös lisäkustannukseksi, joka liittyy Wizz Airin läsnäoloon (tämän investoinnin arvioidaan olevan kolme miljoonaa euroa vuonna 2009, 10 miljoonaa euroa vuonna 2010 ja 17 miljoonaa euroa vuonna 2011). Selvityksessä selitetään, että nämä arviot matkustajaterminaalin rakentamiseen liittyvistä pääomamenoista perustuivat 4. lokakuuta 2007 tehtyyn hallituksen päätökseen 1212/2007, jolla hyväksyttiin maaliskuussa 2006 laadittu lentoaseman strateginen kehittämissuunnitelma.

- Oletettu diskonttokorko oli 8 prosenttia ([98]).

(389) Näiden seikkojen perusteella nettonykyarvon arvioitiin seitsemän vuoden aikana olevan −30 000 471 euroa ([99]). Näin ollen tutkimuksessa todettiin, että Wizz Airin kanssa tehty sopimus ei ollut realistisen skenaarion perusteella kannattava eikä näin ollen noudattanut markkinataloustoimijaperiaatetta ([100]).

Komission arvio Carpatairin tutkimuksesta

(390) Komissio katsoo, että Carpatairin tutkimus perustuu useisiin oletuksiin, jotka eivät vaikuta perustelluilta, kuten seuraaviin:

- Johdanto-osan 335 kappaleessa esitetyistä syistä komissio katsoo, että kannattavuusanalyysin arvioinnin aikakehys olisi rajattava vuoden 2008 sopimusten alkuperäiseen voimassaoloaikaan ja siksi sen olisi oltava lyhyempi kuin seitsemän vuotta. Lisäksi Carpatairin tutkimuksessa käytetyn ajanjakson 2009–2015 väitetään perustuvan kehityssuunnitelmaan, joka kattoi kuitenkin koko ajanjakson 2006–2015. Tutkimuksessa otettu ajanjakso vaikuttaa siis mielivaltaiselta eikä vastaa kehityssuunnitelman eikä vuoden 2008 sopimusten voimassaoloaikoja.

- Wizz Airin matkustajien määrän oletettiin kasvavan vuodesta 2009 vuoteen 2010 realistisessa skenaariossa 292 590 matkustajalla, pessimistisessä skenaariossa 276 743 matkustajalla ja optimistisessa skenaariossa 300 513 matkustajalla. Nämä Wizz Airin lentoliikenteen kasvut ovat maaliskuusta 2006 alkaen suurempia kuin kehityssuunnitelmassa ennakoitu lentoaseman kokonaisliikenteen kasvu (eli 253 423 matkustajaa vuodesta 2009 vuoteen 2010). Tutkimus näyttää viittaavan siihen, että tällainen kasvu johtuu osittain Carpatairin matkustajien siirtymisestä kilpailevilla reiteillä Wizz Airille. Kaikissa kolmessa skenaariossa arvioidut matkustajamäärät kasvoivat Timişoaran kansainvälisellä lentoasemalla 359 490 matkustajalla vuodesta 2009 vuoteen 2010, mikä on myös enemmän kuin Timişoaran kansainvälisen lentoaseman kokonaisliikenteen kehittämissuunnitelmassa ennustettu kasvu (jo aiemmin mainittu 253 423 matkustajaa). Lisäksi komissio toteaa, että kehityssuunnitelman mukaan Romanian EU:hun liittymisen myönteinen vaikutus vuonna 2007 on liikenteen lisäyksen tärkein käynnistäjä. Tämän vuoksi komissio epäilee, että maaliskuussa 2005 laaditussa alkuperäisessä kehityssuunnitelmassa esitetty liikennettä koskevan ennusteen kasvu verrattuna maaliskuun 2006 kehityssuunnitelmaan johtui täysin halpalentoyhtiöistä ja erityisesti Wizz Airista. Näin ollen tämä oletus herättää komission mielestä epäilyksiä tutkimukseen sisältyvien laskelmien luotettavuudesta.

- Tutkimuksen perusoletus liittyy arvioon siitä, mitkä mahdolliset investointikustannusten osat olisivat Wizz Airista johtuvia. Tämä oletus on kyseisen järjestelyn kannattavuutta koskevien kokonaislaskelmien kannalta olennainen. Johdanto-osan 372–378 kappaleessa esitetyistä syistä komissio toteaa, että mitään Timişoaran kansainvälisen lentoaseman lisäinvestointikustannuksia ei pitäisi katsoa Wizz Airin läsnäolosta johtuviksi. Näin ollen lähestymistapaa, jonka mukaan investoinnit uuteen terminaalirakennukseen ja lentokenttäalueen infrastruktuurin päällysrakenteen luokitusluvun vahvistamiseen katsotaan lisäkustannuksiksi, ei voida pitää hyväksyttävänä. Lisäksi Romania ilmoitti, että myös TAROM-lentoyhtiö käytti lentokoneita, joiden suurin lentoonlähtöpaino oli yli 70 tonnia. Näin ollen tutkimuksen oletus, jonka mukaan investoinnit kiitotien, rullaustien ja asematason päällysrakenteen luokitusluvun vahvistamiseen johtuisivat Wizz Airista, ei vaikuta perustellulta.

([98]) Tutkimuksen mukaan lentoyhtiöteollisuuden keskimääräiset pääomakustannukset vuosina 2002–2009 olivat 7–10 prosenttia.
([99]) Nettonykyarvon arvioitiin olevan pessimistisessä skenaariossa −32 061 035 euroa ja optimistisessa skenaariossa −25 879 341 euroa.
([100]) Kun otetaan huomioon, että Wizz Airin kanssa tehty järjestely todettiin etukäteen kannattamattomaksi, Carpatairin tutkimusta pidettiin myös vaihtoehtona tällaiselle järjestelylle eli skenaariolle, jossa Wizz Airille myönnettiin toiminnan aloittamista koskevaa valtiontukea uusien reittien avaamiseen (vuoden 2005 ilmailusuuntaviivojen perusteella). Skenaariossa oletettiin muun muassa, että markkinointitukea olisi myönnettävä vain uusille reiteille kolmen vuoden ajan, että Carpatairilta ei siirtyisi yhtään matkustajaa Wizz Airille ja että tarvittavat pääomamenot olisivat huomattavasti pienemmät. Näiden oletusten perusteella tutkimuksessa laskettiin tällaisessa toiminnan aloittamista koskevan valtiontuen skenaariossa nettonykyarvon olevan 1 977 176 euroa seitsemän vuoden aikana.

(391) Lisäksi komissio toteaa, että tutkimuksen oletuksen mukaan lisäkassavirrat ovat perusskenaarion kassavirran ja kolmen skenaarion (joissa oletetaan, että Wizz Airin kanssa tehdään sopimus) kassavirtojen erotus. Tutkimuksessa ei kuitenkaan lasketa lisäkassavirtaa tällä tavalla, ja jokaisessa skenaariossa, jossa oletetaan, että Wizz Airin kanssa tehdään sopimus, on omat lisäkassavirtalaskelmansa (joissa ei tehdä vertailua perusskenaarioon). Siksi tämä herättää lisää epäilyksiä tutkimuksen tietoihin liittyvistä päätelmistä.

(392) Näin ollen komissio katsoo, että Carpatairin toimittamaa kannattavuusanalyysiä ei voida käyttää todisteena siitä, että vuoden 2008 sopimuksissa ei noudatettaisi markkinataloustoimijaperiaatetta.

Vuoden 2008 sopimusten kannattavuutta koskevat jälkikäteen tehdyt tutkimukset

(393) Wizz Airin kanssa tehtyjen vuoden 2008 sopimusten odotetun kannattavuuden tueksi on tehty jälkikäteen tutkimuksia, jotka toimitti komissiolle:

— Oxera;

— Timişoaran teknillinen korkeakoulu ja

— RBB.

(394) Komissio esittää jäljempänä lyhyen kuvauksen näistä jälkikäteen tehdyistä tutkimuksista ennakkotutkimusten tuloksia täydentävänä todisteena. Kannattavuutta koskeva ennakkoanalyysi on kuitenkin ratkaiseva todiste komission arvioidessa markkinataloustoimijaperiaatteen noudattamista.

Oxera

(395) Oxera toimitti komissiolle 27. lokakuuta 2011 raportin, joka oli laadittu Wizz Airista jälkikäteen. Oxeran raportissa laskettiin seuraavat vuoden 2008 sopimuksiin liittyvät lisäkustannukset ja -tulot:

Taulukko 20: Tulot Wizz Airin lähtevää matkustajaa kohti 2008–2010 (euroa)

Luokka	2008	2009	2010
Ilmailuun liittyvät tulot[1]			
Laskeutumismaksut[2]	2,50	2,00	2,00
Käsittelymaksut[2]	0,99	0,99	0,99
Lähtevän matkustajan maksut	8,00	6,40	5,04
Avustamispalvelumaksut	0,20	0,20	0,20
Turvamaksut	10,00	10,00	10,00
Muuhun kuin ilmailuun liittyvät	**0,78**	**1,16**	**1,74**
Tulot yhteensä	**22,47**	**20,75**	**20,70**

Huomautus: Huom. [1] Ilmailuun liittyvät tulot esitetään maksujen alennusten ja hyvitysten jälkeen ja ennen markkinointimaksuja. Oletuksena on, että 50 prosenttiin laskeutumismaksuista saaduista tuloista sovelletaan ilmailukäsikirjassa vahvistettuja alennuksia. [2] Lentoihin tai painoon liittyvistä maksuista (eli laskeutumis- ja maahuolintamaksuista) saatavat ilmailuun liittyvät tulot on arvioitu käyttämällä toteutuneita matkustajamääriä ja olettaen, että käytetään Airbus A320-200 -lentokonetta, jonka suurin lentoonlähtöpaino on 72 tonnia ja istuinpaikkakapasiteetti 180 paikkaa olettaen, että täyttöaste on 84 prosenttia. Se oli Wizz Airin keskimääräinen täyttöaste vuonna 2010 (lisätietoja on osoitteessa http://wizzair.com/about_us/news/#wizen068).

Lähde: Oxeran lentoaseman pitäjältä saatuihin tietoihin perustuva analyysi.

Taulukko 21: Vuoden 2008 sopimuksiin liittyvät odotettavissa olevat kustannukset (euroa)

Luokka	2008	2009	2010
Toimintaan liittyvät kustannukset			
Henkilöstö	1,56	1,56	1,56
Energia	0,70	0,70	0,70
Materiaali	–0,45	–0,45	–0,45
Palvelut ja muut toimintakustannukset	1,65	1,65	1,65

Markkinointikustannukset	**13,70**	**15,59**	**14,95**
Investointikustannukset	**0,89**	**0,87**	**2,06**
Kustannukset yhteensä	**18,04**	**19,92**	**20,47**

Lähde: Oxeran lentoaseman pitäjältä saatuihin tietoihin perustuva analyysi.

(396) Edellä olevien taulukkojen (taulukko 20 ja taulukko 21) tulokset perustuvat seuraaviin seikkoihin:

- Ilmailutulot arvioidaan jälkikäteis- ja ennakkolähestymistapojen yhdistelmän perusteella. Ne perustuvat Wizz Airin toteutuneisiin matkustaja- ja kääntömääriin (jälkikäteisnäkökulma). Alennukset arvioidaan ennakkolähestymistavalla. Ilmailuun liittyvissä tuloissa oletetaan, että laskeutumismaksuista on saatu 25 prosentin alennus ([101]) ja lähtevän matkustajan maksuista 20 prosentin alennus vuonna 2009 ja 30 prosentin alennus vuonna 2010 (vuonna 2008 ei oletettu, että laskeutumismaksuista olisi annettu alennusta, koska Wizz Airilla oli kyseisenä vuotena vain vähän kääntöjä). Lentokoneiden valaistus- ja pysäköintimaksuja ei ole otettu mukaan, koska Oxera katsoi, ettei ollut mahdollista selvittää, missä määrin yksityinen sijoittaja olisi voinut ottaa huomioon näistä kahdesta maksutyypistä saatavat tulot. Turvamaksut sisältyvät hintaan.

- Muuhun kuin ilmailuun (esim. pysäköintiin, autovuokraukseen ja ravintoloihin) liittyvien tulojen arviointiin sovellettiin ennakkolähestymistapaa. Niiden oletettiin olevan ensimmäisen vuoden eli vuoden 2008 aikana pitkälti samat kuin muille lentoyhtiöille ([102]) kuin Wizz Airille samana vuotena kertyneet muuhun kuin ilmailuun liittyvät tulot (eli noin 0,78 euroa lähtevää matkustajaa kohti). Vuosina 2009 ja 2010 oletettiin, että muuhun kuin ilmailuun liittyvät tulot matkustajaa kohti kasvavat 50 prosenttia vuodessa lentoasemalla vuonna 2008 saatujen muuhun kuin ilmailuun liittyvien tulojen tosiasiallisen kasvun mukaisesti.

- Lisätoimintakustannusten osalta kustannukset, jotka vaihtelevat matkustajamäärien mukaan ([103]) (henkilöstökustannukset, energiakustannukset, materiaalikustannukset sekä ostettujen palvelujen kustannukset ja muut toimintamenot), on kohdennettu Wizz Airille suhteessa lentoyhtiön osuuteen matkustajaliikenteestä. Oxeran mukaan turvatoimikustannukset sisältyvät lisätoimintakustannuksiin. Laskelma perustuu toimintakustannusten toteutumatietoihin ja on siten tehty jälkikäteen.

- Markkinointimaksut on laskettu markkinointisopimuksen mukaisesti Wizz Airin matkustajien todellisen määrän perusteella ja ottaen huomioon edellä esitetyllä tavalla arvioidut lentoasemamaksut.

- Lisäinvestointikustannusten laskemiseen sovellettiin jälkikäteislähestymistapaa, joka perustuu lentoaseman toimittamiin investointitietoihin vuosilta 2007–2010. Valtion rahoittamia investointeja terminaalin rakentamiseen ja turvalaitteisiin ei kohdennettu Wizz Airille. Oxeran mukaan nämä kustannukset olisivat aiheutuneet Wizz Airin läsnäolosta riippumatta, koska Romania oli velvollinen täyttämään Schengen-alueeseen liittymistä koskevan vaatimuksen. Lentoaseman omista varoista rahoitettujen investointien poistokustannukset otettiin huomioon ja kohdennettiin suhteessa Wizz Airin matkustajien osuuteen lentoaseman matkustajakapasiteetista. Matkustajamäärän arvioitiin olevan sama kuin lentoasemalla vuosina 2007–2010 käsiteltyjen matkustajien enimmäismäärä, koska lentoaseman pitäjä kertoi Oxeralle, että Timișoaran kansainvälinen lentoasema toimi tutkimushetkellä (lokakuu 2011) täydellä kapasiteetilla lentojen osalta.

(397) Edellä mainittujen kustannusten ja tulojen perusteella Oxera katsoi, että vuoden 2008 sopimukset olivat asteittain kannattavia. Tuotto matkustajaa kohti (eli matkustajakohtainen lisätuotto, joka laskettiin vähentämällä arvioiduista lisätuloista arvioidut lisäkustannukset) esitetään taulukossa 22.

([101]) Oxeran mukaan tämä vastaa olettamaa, että 50 prosenttia Wizz Airin liikenteestä liittyy uusiin reitteihin ja se saa näin ollen 50 prosentin alennuksen laskeutumismaksuista ja lopusta 50 prosenttia liikenteestä veloitettiin laskeutumismaksut kokonaisuudessaan.

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

([103]) Oxera määritti regressioanalyysillä, mitä osaa kustannuksista voitaisiin pitää kiinteinä matkustajamäärien muutosten ja vaihtelevien kustannusten osalta.

Taulukko 22: Vuoden 2008 sopimuksiin liittyvät lisätuotot (euroa)

Luokka	2008	2009	2010
Keskimääräinen lisätulo lähtevää matkustajaa kohti	22,47	20,75	20,70
Keskimääräinen lisäkustannus lähtevää matkustajaa kohti	18,04	19,92	20,47
Lisätuotto lähtevää matkustajaa kohti	4,43	0,84	0,23
Lisätuotot yhteensä	**19 404**	**107 198**	**37 833**

Lähde: Oxeran lentoaseman pitäjältä saatuihin tietoihin perustuva analyysi.

(398) Oxera totesi edellä esitettyjen laskelmien perusteella, että vuoden 2008 sopimusten positiivinen nettonykyarvo oli 145 249 euroa vuoden 2008 sopimusten kolmivuotiskaudella, kun otetaan huomioon 12,02 prosentin diskonttokorko.

(399) Komissio panee merkille, että Oxeran jälkikäteen tekemässä kannattavuusarvioinnissa yhdistetään lisätuloja laskettaessa ennakkotieto ja jälkikäteen saatu tieto, kun taas lisäkustannuslaskelmissa on käytetty pelkästään jälkikäteen saatua tietoa.

(400) Komissio toteaa, että mukaan on otettu sekä turvamaksut että turvatoimikustannukset, ja olettaa, että tämä ei vaikuta kokonaiskannattavuuslaskelmaan.

(401) Ilmailuun liittyvistä tuloista komissio toteaa, että valaistus- ja pysäköintimaksut (2,10 euroa per suurimman lentoonlähtöpainon tonni ja 0,15 euroa per suurimman lentoonlähtöpainon tonni) on jätetty laskelmien ulkopuolelle, mikä vastaa varovaista lähestymistapaa. Lisäksi oletettu 20 prosentin alennus lähtevän matkustajan maksusta vuonna 2009 ja 30 prosentin alennus vuonna 2010 vaikuttavat yliarvioiduilta, koska silloin oletettaisiin, että vuonna 2009 lähteviä matkustajia oli yli 300 000 ja vuonna 2010 yli 500 000, mikä ei vastaa Wizz Airin matkustajia koskevia toteutumatietoja. Komissio katsoo, että Wizz Airin matkustajien toteutumatietojen perusteella matkustajamaksuista ei pitäisi olettaa annetun alennusta vuosina 2008 ja 2009 ja vuoden 2010 osalta olisi otettava huomioon vain 10 prosentin alennus. Komissio toteaa kuitenkin, että markkinointisopimuksen kaavan perusteella lentoasemamaksujen oikaiseminen (valaistus- ja pysäköintimaksujen huomioon ottamiseksi ja matkustajamaksuun sovellettavan diskonttokoron korjaamiseksi) johtaisi samanlaiseen ja samansuuruiseen oikaisuun markkinointimaksuissa, joten se ei vaikuttaisi kokonaiskannattavuuteen.

(402) Kustannusten osalta:

a) Komissio katsoo, että lisätoimintakustannusten laskemista koskeva lähestymistapa, joka perustuu ennen vuoden 2008 sopimusten allekirjoittamista saatavilla olleisiin toteutumatietoihin, on perusteltu.

b) Komissio toteaa, että tutkimus sisälsi lentoaseman tekemien omien varojen investointien lisäpoistokustannukset, jotka perustuivat Wizz Airin odotettuun osuuteen lentoaseman pitäjän kapasiteetista. Kuten johdanto-osan 372 kappaleessa selitettiin, komissio katsoo, että lentoasemalle ei syntynyt investointikustannuksia, jotka olisivat johtuneet Wizz Airin läsnäolosta lentoasemalla. Näin ollen komissio katsoo, että analyysiin ei pitäisi sisällyttää sopimuksiin liittyviä poistokustannuksia.

(403) Johdanto-osan 401 kappaleessa esitetyistä syistä komissio katsoo, että kokonaiskustannukset vaikuttavat yliarvioiduilta.

(404) Koska ilmailuun liittyvien tulojen oikaisu kuitenkin aiheuttaisi samankaltaisen oikaisun markkinointimaksuun, se ei vaikuttaisi kannattavuuslaskelmaan. Lisäksi kustannukset vaikuttavat yliarvioiduilta. Näin ollen komissio päättelee, että Oxeran vuoden 2011 tutkimuksen yleinen päätelmä olisi pitävä ja nettonykyarvo pysyisi positiivisena.

(405) Komissio katsoo johdanto-osan 399–404 kappaleen perusteella, että Oxeran 27. lokakuuta 2011 laatiman vuoden 2008 sopimuksia koskevan raportin tulokset ovat hyväksyttäviä.

Timişoaran teknillinen korkeakoulu

(406) Lentoaseman pitäjä toimitti komissiolle Timişoaran teknillisen korkeakorkeakoulun huhtikuussa 2011 tekemän kustannus-hyötyanalyysin. Analyysissä pidetään lentoaseman pitäjän Wizz Airille suorittamia markkinointimaksuja lentoaseman pitäjän ”investointina”, jonka avulla se pyrki saavuttamaan matkustajien määrän ja epäsuorasti saatavien tulojen lisääntymisen tavoite. Analyysissä otetaan tämän ”investoinnin” osalta huomioon kaksi ajanjaksoa: viisi vuotta (2008–2012) ja seitsemän vuotta (2008–2014). Tutkimuksen laskelmat perustuvat vuosilta 2008–2010 jälkikäteen saatuihin tietoihin sekä vuosia 2011–2014 koskeviin arvioihin. Korkeakoulu arvioi ”investoinnin” kannattavuutta laskemalla nettonykyarvon ottaen huomioon neljä osatekijää:

— Lentoaseman pitäjän vuotuisista markkinointimaksuista aiheutuvia kustannuksia maksettiin Wizz Airin kanssa tehdyn sopimuksen mukaisesti 77 192,01 euroa vuonna 2008, 2 051 031,32 euroa vuonna 2009 ja 223 038 euroa vuonna 2010.

— Palveluiden tuottamisesta Wizz Airille lentoaseman pitäjälle aiheutuvat lisäkustannukset arvioitiin osuutena kokonaiskustannuksista (1 prosentti vuonna 2009, 15 prosenttia vuonna 2010, 20 prosenttia vuonna 2011 ja 22 prosenttia vuosina 2011–2014). Voidaan todeta, että Wizz Airille kohdennettu osuus kokonaiskustannuksista on joka vuosi vähintään yhtä suuri kuin Wizz Airin osuus lentoaseman kokonaislennoista.

— Lentoaseman pitäjän Wizz Airilta saamien tulojen osalta käytettiin todellisia tuloja vuosina 2008–2010, ja vuosien 2011–2014 tulevien lentoasemamaksutulojen arvioimiseen käytettiin vuoden 2010 ilmailukäsikirjaa.

— Arvioinnissa sovellettiin 5 prosentin diskonttokorkoa.

(407) Analyysissä havaittiin, että ”investointi”, joka koostui kolmen vuoden etukäteismarkkinointikustannuksista vuosina 2008–2010, sekä Wizz Airin tulot viiden vuoden ajanjaksolla 2008–2012 tuottivat viiden vuoden (2008–2012) aikana 590 389,80 euron (noin 2,5 miljoonan Romanian leun) nettonykyarvon. Nettonykyarvo nousee vuosien 2008–2014 tulot huomioon ottaen seitsemän vuoden ajanjaksolla (2008–2014) merkittävästi eli 2 282 687,31 euroon (noin 10 miljoonaan Romanian leuhun).

(408) Komissio panee merkille Timişoaran teknillisen korkeakoulun laskeman positiivisen nettonykyarvon. Komissio katsoo, että kokonaiskustannusten kohdentamista koskeva lähestymistapa on perusteltu (vähintään yhtä suuri kuin Wizz Airin lentojen osuus Timişoaran kansainvälisen lentoaseman kokonaislennoista). Tutkimuksessa ei kuitenkaan esitetä yksityiskohtaisia tietoja siitä, miten Wizz Airin tulot laskettiin (esimerkiksi siitä, mitä oletettuja alennuksia käytettiin ja mitä matkustaja- ja kääntöliikennettä koskevia tietoja käytettiin). Komission käytettävissä ei näin ollen ole tarvittavia tietoja sen arvioimiseen, ovatko tuloarviot perusteltuja. Kannattavuusanalyysi ei myöskään vaikuta olevan vuoden 2008 sopimusten ja vuoden 2010 muutossopimusten mukainen, vaan se kattaa laajemman ajanjakson. Siksi komissio ei voi luottaa tämän tutkimuksen kokonaistulokseen.

RBB

(409) Lentoaseman pitäjä toimitti komissiolle myös RBB:n 27. lokakuuta 2011 laatiman tutkimuksen. RBB katsoi, että vuoden 2008 sopimukset olivat osoittautuneet kannattaviksi jo vuoteen 2010 mennessä ja niiden voitiin odottaa vain olevan entistä kannattavampia, kun Wizz Airin Timişoaran kansainvälisellä lentoasemalla harjoittaman toiminnan vuotuisten hyötyjen kertyminen jatkui, kun taas vuosina 2008–2010 maksettujen markkinointikustannusten maksaminen loppui. RBB:n mukaan Wizz Airille vuosina 2008–2010 aiheutuneet lisäkustannukset vaihtelevat 3,5 miljoonasta eurosta (15,2 miljoonasta Romanian leusta) 3,8 miljoonaan euroon (16,8 miljoonaan Romanian leuhun) riippuen siitä, miten käyttökustannukset kohdennetaan. Tätä verrattiin Wizz Airin maksamiin lentoasemamaksuihin, mikä johti 5,5 miljoonan euron (23,9 miljoonan Romanian leun) lisätuloihin. Tästä johtui 2,0–1,7 miljoonan euron (8,7–7,1 miljoonan Romanian leun) ylijäämä. RBB totesi tämän perusteella, että lentoaseman pitäjä sai vuoden 2008 sopimuksista positiivisen tuoton. Laskelmassa ei otettu huomioon muuhun kuin ilmailuun liittyviä tuloja.

(410) RBB totesi lisäksi, että Wizz Airin toiminta paransi tehokkuutta Timişoaran kansainvälisellä lentoasemalla, koska Wizz Airin matkustajamäärä lentoa kohti oli huomattavasti suurempi kuin muiden Timişoaran kansainvälisellä lentoasemalla toimivien lentoyhtiöiden. Tämän väitettiin edistäneen lentoaseman kokonaiskannattavuutta vuosina 2008–2010, sillä toiminnan kokonaistulot kasvoivat 39 prosenttia mutta kokonaiskustannukset 22 prosenttia. Vastaavasti toiminnan matkustajakohtainen tuotto kasvoi 74 prosenttia 1,4 eurosta (5,9 Romanian leusta) 2,4 euroon (10,25 Romanian leuhun) vuosina 2008–2010.

(411) Lopuksi RBB laski, että Wizz Airin osuus ilmailuun liittyvistä tuloista oli vähintään yhtä suuri kuin sen osuus lentoasemalla liikkuvista matkustajista ja lentokoneista.

(412) Lisäkustannusten ja -tulojen analyysin osalta komissio toteaa, että RBB:n laskelma perustuu ainoastaan Wizz Airin lentoasemamaksuista saatuihin tuloihin ja sitä voidaan siksi pitää varovaisena, koska se ei sisällä muuhun kuin ilmailuun liittyviä maksuja. Komissio pitää lisäkustannusten ja lisätulojen laskennassa käytettyä lähestymistapaa perusteltuna, kun halutaan selvittää Wizz Airin kanssa vuonna 2008 tehdyistä sopimuksista johtuva lisäkannattavuus vuosina 2008–2010.

Vuoden 2008 sopimusten taloudellista etua koskevat päätelmät

(413) Lentoaseman pitäjän ja Wizz Airin välisen järjestelyn odotettiin olevan lentoaseman pitäjän kannalta asteittain kannattava 10. helmikuuta 2015 tehdyn jälkikäteen rekonstruoidun Oxeran tutkimuksen perusteella, josta komissio teki uudelleenlaskelman (johdanto-osan 380 kappale). Komissio panee merkille, että Oxeran ja RBB:n jälkikäteen tekemät tutkimukset tuovat Oxeran ennakkotutkimuksen tuloksia täydentävää näyttöä.

(414) Lisäksi on erityisesti vuosien 2006–2015 kehityssuunnitelmaan perustuvia viitteitä siitä, että vuoden 2008 sopimukset Wizz Airin kanssa olivat osa yleistä strategiaa ja pitkän aikavälin toimia lentoaseman yleisen kannattavuuden saavuttamiseksi.

(415) Näin ollen komissio katsoo, että varovainen markkinataloustoimija olisi tehnyt tällaisen järjestelyn. Siksi komissio päättelee, että lentoaseman pitäjän ja Wizz Airin väliset vuoden 2008 sopimukset eivät tuottaneet Wizz Airille sellaista taloudellista etua, jota se ei olisi saanut tavanomaisissa markkinaolosuhteissa.

9.1.4.6 Vuoden 2010 muutossopimusten kannattavuusanalyysi

(416) Oxeran 10. helmikuuta 2015 julkaisemassa raportissa laskettiin myös lisäkustannukset, -tulot ja tuotot, joita olisi voitu odottaa sopimusten allekirjoitusajankohtana 25. kesäkuuta 2010 (yhteenveto jäljempänä taulukossa 23). Oxera toimitti komissiolle 14. toukokuuta 2015 uudelleen odotettua kannattavuutta koskevat laskelmat 10. helmikuuta 2015 annetussa raportissa havaitun tietovirheen korjaamiseksi. Korjaus koski investointien kokonaiskustannusten yliarviointia, joka johtui siitä, että valtion rahoittama investointi oli otettu kaksinkertaisesti huomioon alkuperäisessä raportissa. Tämä tietovirhe vaikutti vuoden 2010 muutossopimusten odotettuun kannattavuuteen, joka alun perin aliarvioitiin.

(417) Oxera totesi, että 25. kesäkuuta 2010 tehtyjen muutossopimusten nettonykyarvon odotettiin olevan 2 326 miljoonaa Romanian leuta.

Taulukko 23: Oxeran raportin odotettavissa olevat vuoden 2010 muutossopimusten perusteella saatavat lisätulot, lisäkustannukset ja lisätuotot

(tuhatta Romanian leuta)		**2010**	**2011**
Wizz Airin lähtevien matkustajien määrä	[A]	71 925	13 665
Ilmailuun liittyvät tulot	[B]	1 253	238
Muuhun kuin ilmailuun liittyvät	[C]	1 713	336
Lisätulot yhteensä	*[D] = [B] + [C]*	*2 967*	*574*
Liiketoiminnan kustannukset	[E]	801	157
Poistot	[F]	120	23
Lisäkustannukset yhteensä	*[G] = [E] + [F]*	*921*	*181*
Lisätuotot	*[H] = [D] - [G]*	*2 046*	*394*
Diskonttokorko		1,0	0,9
Nettoarvo		**2 326**	

(418) Yhteenvedon tulokset taulukossa 23 perustuvat seuraaviin seikkoihin:

a) Wizz Airin matkustajaliikenteen ennusteet on laskettu Wizz Airin vuoden 2009 matkustajaliikenteen kehityksen perusteella Eurocontrolin (2008) Euroopan ilmaliikenteen odotetusta kasvusta tekemän arvion ([104]) mukaan.

b) Wizz Airin kääntömääräennusteet on laskettu sillä perusteella, että Wizz Air käytti Airbus 320-200 -lentokonetta, jonka suurin lentoonlähtöpaino on 72 tonnia, istuinpaikkakapasiteetti 180 ja täyttöaste 82 prosenttia. Nämä oletukset perustuvat Romanian toimittaman vuoden 2008 sopimuksien kannattavuutta koskevan ennakkoanalyysin oletuksiin.

c) Ilmailuun liittyviä tuloja koskevat ennusteet perustuvat vuoden 2010 sopimuksissa vahvistettuihin lähtevää matkustajaa ja kääntöä kohti perittäviin maksuihin ja myönnettäviin alennuksiin. Analyysi ei sisällä turvamaksua, sillä Oxera katsoi, että se ei kuulu markkinataloustoimijaperiaatteen arvioinnin piiriin, koska näillä maksuilla rahoitetaan toimintaa, joka kuuluu julkista valtaa käyttävän valtion vastuulle (vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 35 kohta).

d) Samoin kuin vuoden 2008 sopimuksen tapauksessa, muuhun kuin ilmailuun liittyvien tulojen ennuste on johdettu arvioista, jotka koskevat lähtevää matkustajaa kohti laskettuja muuhun kuin ilmailuun liittyviä tuloja. Ne perustuvat Romanian toimittamaan ennakkoanalyysiin, jota korjattiin odotetun inflaation verran ja sovellettiin liikenne-ennusteisiin, kuten edellä johdanto-osan a kohdassa on esitetty.

e) Kuten edellä on selitetty, lentoaseman pitäjä katsoo toiminnan lisäkustannusten (henkilöstöpalvelut, energia ja materiaalit) osalta, että noin 20 prosenttia toimintakustannuksista voidaan katsoa lisäkustannuksiksi eli ne vaihtelevat matkustajamäärän mukaan. Oxeran raportissa arvioidaan lisätoimintakustannukset vuosien 2007–2009 toteutumatietojen perusteella korjattuna odotetulla inflaatiolla ja olettaen, että 20 prosenttia kustannuksista on lisäkustannuksia. Turvatoimikustannuksia ei oteta huomioon.

f) Oxeran raportin arviot eivät sisällä lentoaseman pitäjän aiheuttamia lisämarkkinointikustannuksia, koska markkinointisopimus päättyi 10. helmikuuta 2010.

g) Kuten edellä on kerrottu vuoden 2008 sopimuksista, Oxeran raportissa otetaan lisäinvestointikustannusten osalta huomioon lentoaseman pitäjän toimittamat tiedot lentoaseman pitäjän tekemistä investoinneista, jotka rahoitettiin sekä valtion rahoituksella että omilla varoilla vuosina 2007–2011. Oxeran raportissa oletetaan, ettei Wizz Airin toiminnan vuoksi odotettu tarvittavan lisäinvestointeja. Lentoaseman pitäjän terminaalien rakentamiseen ja turvalaitteisiin saamaa valtion rahoitusta ei otettu huomioon, koska sen ei katsottu johtuvan Wizz Airin läsnäolosta Timişoaran kansainvälisellä lentoasemalla. Lentoaseman pitäjän omista varoista rahoitettujen muiden investointien poistojen kohdennuksen perusteena käytettiin Wizz Airin liikenteen oletettua osuutta lentoaseman kapasiteetista. Lentoaseman kapasiteetin oletettiin olevan kolme miljoonaa matkustajaa vuodessa sopimusten voimassaoloaikana. Tämä oletus perustuu vuoden 2008 yhteisymmärryspöytäkirjaan, jonka mukaan lentoaseman kapasiteetin odotetaan olevan kolme miljoonaa matkustajaa vuodessa vuoteen 2011 mennessä. Poistokustannuksia laskettaessa tehtiin tasapoisto.

h) Arvioidut tuotot on diskontattu käyttäen komission viitekorkoja sekä 100 peruspisteen marginaalia, jonka tuloksena saadaan 8,82 prosentin diskonttokorko.

(419) Komissio katsoo, että Oxeran lähestymistapa matkustajamäärien arviointiin ja sen perusteella odotettujen ilmailuun liittyvien tulojen laskemiseen ottaen huomioon vuoden 2010 muutossopimuksissa määrätyt alennukset on perusteltu. Komissio hyväksyy myös turvamaksun pois jättämisen johdanto-osan 365 kappaleessa esitetyistä syistä.

(420) Komissio hyväksyy arvion muuhun kuin ilmailuun liittyvistä lisätuloista. Tämä perustuu lentoaseman pitäjän arvioon, joka perustuu edellisvuoden tietoihin, joiden mukaan muuhun kuin ilmailuun liittyvä osuus lentoaseman pitäjän tuloista on 15–20 prosenttia, mikä vaikuttaa perustellulta.

(421) Komissio hyväksyy myös laskennassa käytetyn diskonttokoron, erityisesti kun otetaan huomioon, että analyysikausi on alle vuosi.

([104]) Eurocontrol (2008), "Challenges of Growth 2008", yhteenvetoraportti, s. 14.

(422) Komissio hyväksyy sen, että laskelmiin ei sisällytetä lisämarkkinointikustannuksia.

(423) Toiminnan lisäkustannusten osalta Oxeran raportti perustuu oletukseen, jonka mukaan 80 prosenttia toimintakustannuksista on kiinteitä ja vain 20 prosenttia vaihtelee matkustajamäärän mukaan. Komissio pitää tätä oletusta perusteltuna ([105]). Oxera arvioi lisätoimintakustannukset käyttämällä toimintakustannuksia lähtevää matkustajaa kohti koskevia tulostietoja ennen sopimusten allekirjoittamista korotettuna odotetulla inflaatiolla ja soveltamalla näitä matkustajakohtaisia toimintakustannuksia Wizz Airin arvioituun matkustajamäärään. Näin ollen komissio pitää toiminnan lisäkustannusten arvioimista koskevaa lähestymistapaa hyväksyttävänä.

(424) Lisäinvestointikustannusten osalta komissio pitää Oxeran raportissa esitettyä lähestymistapaa perusteltuna. Oxeran raportissa ei odoteta Wizz Airin toiminnan Timişoaran kansainvälisellä lentoasemalla aiheuttavan lisäinvestointeja. Muutossopimuksessa ei asetettu lentoaseman pitäjälle Wizz Airin suhteen uusia sitoumuksia lisäinfrastruktuurin osalta verrattuna johdanto-osan 372 kappaleessa arvioituihin vuoden 2008 sopimuksiin. Näin ollen komissio on samaa mieltä siitä, ettei ole tehty investointeja, jotka olisivat johtuneet Wizz Airin läsnäolosta. Komissio toteaa lisäksi, että Oxeran tutkimus sisälsi lentoaseman pitäjän tekemien omien varojen investointien lisäpoistokustannukset, jotka perustuivat Wizz Airin odotettuun osuuteen lentoaseman kapasiteetista. Kuten johdanto-osan 372 kappaleessa selitettiin, komissio katsoo, että lentoaseman pitäjälle ei syntynyt investointikustannuksia, jotka olisivat johtuneet Wizz Airin läsnäolosta. Näin ollen komissio katsoo, että analyysiin ei pitäisi sisällyttää vuoden 2010 muutossopimukseen liittyviä poistokustannuksia ([106]).

(425) Edellä esitetyn perusteella tehdään taulukossa 24 yhteenveto komission Oxeran raportin perusteella uudelleen laskemista lisäkustannuksista, tuloista ja tuotoista, jotka olisivat voineet olla odotettavissa silloin, kun vuoden 2010 muutossopimukset allekirjoitettiin.

Taulukko 24: Oxeran raportin odotettavissa olevat vuoden 2010 muutossopimuksista saatavat lisätulot, lisäkustannukset ja lisätuotot – Euroopan komission uudelleen laskemat

(tuhatta Romanian leuta)		**2010**	**2011**
Wizz Airin lähtevien matkustajien määrä	[A]	71 925	13 665
Ilmailuun liittyvät tulot	[B]	1 253	238
Muuhun kuin ilmailuun liittyvät	[C]	1 713	336
Lisätulot yhteensä	*[D] = [B] + [C]*	*2 967*	*574*
Liiketoiminnan kustannukset	[E]	801	157
Lisäkustannukset yhteensä	*[F] = [E]*	*801*	*157*
Lisätuotot	*[G] = [D] – [F]*	*2 165*	*417*
Diskonttokorko		1,0	0,9
Nettoarvo		**2 462**	

Vuoden 2010 muutossopimusten kannattavuutta koskeva jälkikäteen tehty tutkimus

(426) Oxera toimitti komissiolle 27. lokakuuta 2011 raportin, joka oli laadittu Wizz Airista jälkikäteen. Oxeran raportissa laskettiin seuraavat vuoden 2010 muutossopimuksista johtuvat lisäkustannukset ja -tulot:

([105]) Ks. alaviite 92.

([106]) Jos analyysiin sisällytetään poistokustannuksia, tämä oletus on varovainen ja yliarvioi lisäkustannukset. Tällaisessa skenaariossa komissio esittää saman huomautuksen kuin johdanto-osan 379 kappaleessa.

Taulukko 25: Tulot Wizz Airin lähtevää matkustajaa kohti 2010–2011 (euroa)

Luokka	2008	2009	2010
Ilmailuun liittyvät tulot[1]			
Laskeutumismaksut[2]	2,50	2,00	2,00
Käsittelymaksut[2]	0,99	0,99	0,99
Lähtevän matkustajan maksut	8,00	6,40	5,04
Avustamispalvelumaksut	0,20	0,20	0,20
Turvamaksut	10,00	10,00	10,00
Muuhun kuin ilmailuun liittyvät	**0,78**	**1,16**	**1,74**
Tulot yhteensä	**22,47**	**20,75**	**20,70**

Huomautus: Huom. [1] Ilmailuun liittyvät tulot esitetään maksujen alennusten ja hyvitysten jälkeen ja ennen markkinointimaksuja. Oletuksena on, että 50 prosenttiin laskeutumismaksuista saaduista tuloista sovelletaan ilmailukäsikirjassa vahvistettuja alennuksia. [2] Lentoihin tai painoon liittyvistä maksuista (eli laskeutumis- ja maahuolintamaksuista) saatavat ilmailuun liittyvät tulot on arvioitu käyttämällä toteutuneita matkustajamääriä ja olettaen, että käytetään Airbus A320-200 -lentokonetta, jonka suurin lentoonlähtöpaino on 72 tonnia ja istuinpaikkakapasiteetti 180 paikkaa olettaen, että täyttöaste on 84 prosenttia. Se oli Wizz Airin keskimääräinen täyttöaste vuonna 2010 (lisätietoja on osoitteessa http://wizzair.com/about_us/news/#wizen068). *Lähde:* Oxeran lentoaseman pitäjältä saatuihin tietoihin perustuva analyysi.

Taulukko 26: Vuoden 2010 sopimuksiin liittyvät arvioidut kustannukset (euroa)

Luokka	2008	2009	2010
Toimintaan liittyvät kustannukset			
Henkilöstö	1,56	1,56	1,56
Energia	0,70	0,70	0,70
Materiaali	–0,45	–0,45	–0,45
Palvelut ja muut toimintakustannukset	1,65	1,65	1,65
Markkinointikustannukset	13,70	15,59	14,95
Investointikustannukset	0,89	0,87	2,06
Kustannukset yhteensä	**18,04**	**19,92**	**20,47**

Lähde: Oxeran lentoaseman pitäjältä saatuihin tietoihin perustuva analyysi.

(427) Edellä olevien taulukkojen (taulukko 25 ja taulukko 26) tulokset perustuvat seuraaviin seikkoihin:

- Katettu ajanjakso on kesäkuusta 2010 helmikuuhun 2011, joka on vuoden 2010 muutossopimusten voimassaoloaika.
- Ilmailutulot arvioidaan jälkikäteis- ja ennakkolähestymistapojen yhdistelmän perusteella. Ne perustuvat todellisiin Wizz Airin matkustaja- ja kääntömääriin vuonna 2010 (jälkiarvioinnin näkökulma), ja Oxera arvioi ne tammikuun ja helmikuun 2011 osalta joulukuun 2010 lukujen perusteella (ennakkoarvioinnin näkökulma). Alennukset arvioidaan etukäteen, ja niissä otetaan huomioon vuoden 2010 muutossopimuksissa vahvistetut perustariffit ja alennukset. Laskeutumismaksuista oletetaan annettavan 10 prosentin alennus ja lähtevän matkustajan maksusta 10 prosentin alennus. Turvamaksut sisältyvät hintaan.
- Muuhun kuin ilmailuun liittyvät tulot lähtevää matkustajaa kohti arvioitiin vuoden 2010 keskimääräisten muuhun kuin ilmailuun liittyvien tuottojen perusteella, jotka olivat 3,04 euroa matkustajaa kohti.
- Lisäkustannusten osalta kustannukset, jotka vaihtelevat matkustajamäärien mukaan (henkilöstökustannukset, energiakustannukset, materiaalikustannukset sekä ostettujen palvelujen kustannukset ja muut toimintamenot), on kohdennettu Wizz Airille suhteessa lentoyhtiön osuuteen matkustajaliikenteestä. Laskelma perustuu toimintakustannusten toteutumatietoihin ja on siten tehty jälkikäteen.
- Analyysiin ei sisälly markkinointimaksuja, koska markkinointisopimuksen voimassaolo päättyi helmikuussa 2010.

- Lisäinvestointikustannusten arvioinnissa otettiin huomioon vuonna 2010 tehdyt investoinnit. Valtion rahoittamia investointeja terminaalin rakentamiseen ja turvalaitteisiin ei kohdennettu Wizz Airille. Oxeran mukaan nämä kustannukset olisivat aiheutuneet Wizz Airin läsnäolosta riippumatta, koska Romania oli velvollinen täyttämään Schengen-alueeseen liittymistä koskevan vaatimuksen. Lentoaseman pitäjän omista varoista rahoitetut investoinnit otettiin huomioon. Huomioon otettiin lentoaseman pitäjän omista varoista rahoitettujen investointien kustannukset, joihin sisältyivät poistot ja korot, ja ne kohdennettiin suhteessa Wizz Airin matkustajien osuuteen lentoaseman matkustajakapasiteetista. Matkustajamäärän arvioitiin olevan sama kuin lentoasemalla vuonna 2010 käsiteltyjen matkustajien enimmäismäärä, koska lentoaseman pitäjä kertoi Oxeralle, että Timişoaran kansainvälinen lentoasema toimi tutkimushetkellä (lokakuu 2011) täydellä kapasiteetilla lentojen osalta.

(428) Edellä mainittujen kustannusten ja tulojen perusteella Oxera katsoi, että vuoden 2010 muutossopimukset olivat jälkikäteisnäkökulmasta (ottaen huomioon myös joitakin ennakoituja tekijöitä) asteittain kannattavia. Tuotto matkustajaa kohti (eli matkustajakohtainen lisätuotto, joka laskettiin vähentämällä arvioiduista lisätuloista arvioidut lisäkustannukset) esitetään taulukossa 27.

Taulukko 27: Vuoden 2010 sopimuksiin liittyvät lisätuotot (euroa)

Luokka	2008	2009	2010
Keskimääräinen lisätulo lähtevää matkustajaa kohti	22,47	20,75	20,70
Keskimääräinen lisäkustannus lähtevää matkustajaa kohti	18,04	19,92	20,47
Lisätuotto lähtevää matkustajaa kohti	4,43	0,84	0,23
Lisätuotot yhteensä	**19 404**	**107 198**	**37 833**

Lähde: Oxeran lentoaseman pitäjältä saatuihin tietoihin perustuva analyysi.

(429) Oxera totesi edellä esitettyjen laskelmien perusteella, että vuoden 2010 muutossopimusten positiivinen nettonykyarvo on 483 147 euroa vuoden 2010 muutossopimusten yhdeksän kuukauden voimassaolon aikana. Vuoden 2010 muutossopimusten rahavirtoja ei ole diskontattu, koska vuoden 2010 muutossopimusten voimassaoloaika oli alle vuoden.

(430) Komissio panee merkille, että Oxeran jälkikäteen tekemässä kannattavuusarvioinnissa yhdistetään lisätuloja laskettaessa ennakkotieto ja jälkikäteen saatu tieto, kun taas lisäkustannuslaskelmissa on käytetty pelkästään jälkikäteen saatua tietoa.

(431) Ilmailuun liittyvistä tuloista komissio toteaa, että valaistus- ja pysäköintimaksut on jätetty laskelmien ulkopuolelle, mikä on varovainen lähestymistapa.

(432) Komissio toteaa, että mukaan on otettu sekä turvamaksut että turvatoimikustannukset, ja olettaa, että tämä ei vaikuta kannattavuuslaskelmaan.

(433) Kustannusten osalta:

a) Komissio katsoo, että lisätoimintakustannusten laskemista koskeva lähestymistapa, joka perustuu ennen sopimusten allekirjoittamista saatavilla olleisiin toteutumatietoihin, on perusteltu.

b) Komissio toteaa, että lentoasemamaksujen uudelleenlaskenta markkinointisopimuksen kaavan perusteella valaistus- ja pysäköintimaksujen huomioon ottamiseksi johtaa myös merkintämaksujen yliarviointiin samalla summalla.

c) Komissio toteaa, että tutkimus sisälsi lentoaseman tekemien omien varojen investointien lisäpoistokustannukset, jotka perustuivat Wizz Airin odotettuun osuuteen lentoaseman kapasiteetista. Kuten johdanto-osan 372 kappaleessa selitettiin, komissio katsoo kuitenkin, että lentoaseman pitäjälle ei syntynyt investointikustannuksia, jotka olisivat johtuneet lentoyhtiön läsnäolosta Timişoaran kansainvälisellä lentoasemalla. Näin ollen komissio katsoo, että analyysiin ei pitäisi sisällyttää sopimuksiin liittyviä poistokustannuksia.

(434) Johdanto-osan 433 kappaleessa esitetyistä syistä komissio katsoo, että kokonaiskustannukset vaikuttavat yliarvioiduilta.

(435) Sen perusteella, että ilmailuun liittyvien tulojen oikaisu aiheuttaisi samankaltaisen oikaisun markkinointimaksuun, joka ei vaikuttaisi kannattavuuslaskelmaan, sekä sen perusteella, että kustannukset vaikuttavat liian korkeilta, komissio päättelee, että vuoden 2011 Oxera-tutkimuksen kokonaispäätelmä olisi pitävä ja nettonykyarvo säilyisi positiivisena.

(436) Komissio katsoo johdanto-osan 430–435 kappaleen perusteella, että Oxeran 27. lokakuuta 2011 laatiman vuoden 2010 sopimuksia koskevan raportin tulokset ovat hyväksyttäviä.

Taloudellista etua koskeva päätelmä

(437) Vuoden 2010 muutossopimusten odotettiin olevan lentoaseman pitäjän kannalta asteittain kannattavia 10. helmikuuta 2015 jälkikäteen rekonstruoidun Oxeran ennakkotutkimuksen perusteella, josta komissio teki uudelleenlaskelman (johdanto-osan 425 kappale). Näin ollen komissio katsoo, että varovainen markkinataloustoimija olisi tehnyt tällaiset järjestelyt. Komissio panee merkille, että Oxeran jälkikäteen laatimat raportit tuovat Oxeran ennakkotutkimuksen tuloksia täydentävää näyttöä.

(438) Lisäksi on erityisesti kehityssuunnitelmaan perustuvia viitteitä siitä, että vuoden 2010 järjestelyt Wizz Airin kanssa olivat osa yleistä strategiaa ja pitkän aikavälin toimia lentoaseman yleisen kannattavuuden saavuttamiseksi.

(439) Siksi komissio päättelee, että vuoden 2010 muutossopimukset eivät tuoneet Wizz Airille taloudellista etua, jota se ei olisi saanut tavanomaisissa markkinaolosuhteissa.

9.1.5 *Toimenpidettä 3 koskeva päätelmä*

(440) Johdanto-osan 301–439 kappaleessa esitetyistä syistä komissio katsoo, että vuoden 2008 sopimukset ja vuoden 2010 muutossopimukset eivät ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

10. TOIMENPIDE 4 – WIZZ AIRIN LENTOASEMAMAKSUJEN PERIMÄTTÄ JÄTTÄMINEN LOKAKUUSTA 2009 HELMIKUUHUN 2010

(441) Komissio totesi menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessään, että ei voida sulkea pois sitä mahdollisuutta, että lentoasemamaksujen perimättä jättäminen tuottaa Wizz Airille taloudellista etua. Komissio totesi, että menettelyn aloittamista koskevan päätöksen tekohetkellä Wizz Air oli jättänyt maksamatta lentoasemamaksuja lokakuun 2009 ja helmikuun 2010 väliseltä ajalta 2,6 miljoonaa euroa. Maksamatta olevat maksut oli lentoaseman pitäjän tilinpäätöksessä otettu huomioon Wizz Airin saatavina, mutta kannetta ei ollut nostettu.

(442) Romania ilmoitti, että lentoaseman pitäjä haastoi Wizz Airin oikeuteen saadakseen maksujen täytäntöönpanomääräyksen. Samanaikaisesti Wizz Air haastoi lentoaseman pitäjän oikeuteen saadakseen täytäntöönpanomääräyksen Wizz Airin markkinointipalveluja koskevista maksamattomista maksuista. Romanian mukaan kummastakin kanteesta/välitystuomiosta tehtiin lopulliset päätökset, joissa molemmat maksupyynnöt pysytettiin voimassa. Romania totesi, että keskinäiset velat kuitattiin Romanian siviililain määräysten mukaisesti sovintosopimuksella (johdanto-osan 109 kappale).

(443) Komissio muistuttaa, että lentoaseman pitäjän ja Wizz Airin väliset vuoden 2008 sopimukset olivat markkinataloustoimijaperiaatteen mukaisia eli ne eivät tuottaneet Wizz Airille etua eivätkä näin ollen olleet valtiontukea.

Ratkaisuehdotus

(444) Näin ollen komissio päättelee, että koska maksamattomat lentoasemamaksut on kuitattu Wizz Airin markkinointimaksuja koskevia vaatimuksia vastaan sovellettavan lainsäädännön mukaisesti, valtiontukea koskevasta väitteestä on tullut aiheeton.

11. **RATKAISUEHDOTUS**

(445) Edellä esitetyistä syistä komissio katsoo, että Schengen-alueen ulkopuolisten lentojen terminaalin kehittämisen, kiitotien parantamisen ja lentokoneiden asematason laajentamisen sekä valaistuslaitteiden rahoittaminen on sääntöjenvastaista valtiontukea, joka soveltuu sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla.

(446) Komissio katsoo lisäksi, että seuraavat toimenpiteet eivät ole valtiontukea: i) yhdystien ja pysäköintialueen kehittämisen julkinen rahoitus vuonna 2007, ii) turvalaitteiden julkinen rahoitus vuonna 2008, iii) vuosien 2007, 2008 ja 2010 ilmailukäsikirjojen lentoasemamaksut ja iv) Wizz Airin kanssa tehdyt vuoden 2008 sopimukset (mukaan lukien vuoden 2010 muutossopimukset).

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

1. Julkinen rahoitus, jonka Romania on myöntänyt vuosina 2007–2009 lentoaseman pitäjälle Schengen-alueen ulkopuolelle suuntautuvan liikenteen terminaalin kehittämiseen, rullaustien parantamiseen sekä asematason laajentamiseen ja valaistuslaitteisiin ja jonka kokonaismäärä on 29 194 600 Romanian leuta, on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea. Se on toteutettu Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan vastaisesti.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettu valtiontuki soveltuu sisämarkkinoille Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdassa tarkoitetulla tavalla.

2 artikla

Yhdystien ja pysäköintialueen rakentamisen julkinen rahoitus vuonna 2007, turvalaitteiden julkinen rahoitus vuonna 2008, vuosien 2007, 2008 ja 2010 ilmailukäsikirjojen lentoasemamaksut sekä vuoden 2008 sopimukset Wizz Airin kanssa (mukaan lukien vuoden 2010 muutossopimukset) eivät ole Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

3 artikla

Tämä päätös on osoitettu Romanialle.

Tehty Brysselissä 24 päivänä helmikuuta 2020.

Komission puolesta
Margrethe VESTAGER
Johtava varapuheenjohtaja