II

(Nem jogalkotási aktusok)

HATÁROZATOK

A BIZOTTSÁG (EU) 2021/1428 HATÁROZATA

(2020. február 24.)

a Románia által a temesvári nemzetközi repülőtér és a Wizz Air számára nyújtott SA. 31662 – C/2011 (korábbi NN/2011) számú ÁLLAMI TÁMOGATÁSRÓL

(az értesítés a C(2021) 1065. számú dokumentummal történt)

(Csak a román nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 108. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére,

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

miután felszólította az érdekelteket, hogy az említett rendelkezéseknek megfelelően [1] nyújtsák be észrevételeiket, és ezen észrevételek figyelembevételével,

mivel:

1. AZ ELJÁRÁS

(1) 2010. szeptember 30-án kelt levelében az európai légi közlekedési piacon működő Carpatair [2] (a továbbiakban: a panaszos vagy Carpatair) panaszt (a továbbiakban: panasz) nyújtott be, azt állítva, hogy a román hatóságok jogellenes állami támogatást nyújtottak a Wizz Air Hungary Légiközlekedési Kft. (a továbbiakban: Wizz Air) részére a temesvári nemzetközi repülőtér (a továbbiakban: temesvári nemzetközi repülőtér vagy repülőtér) vonatkozásában [3]. A panaszt az SA.31662. (korábbi CP 237/2010) állami támogatási ügyszám alatt vették nyilvántartásba.

(2) A Bizottság megállapította, hogy a panasz valószínűleg kapcsolatban állt a román hatóságok 2010. május 17-i keltezésű, a regionális repülőtereknek nyújtandó állami támogatásokról szóló tervekről küldött bejelentésével (a továbbiakban: bejelentés). Ezt a bejelentést az N 185/2010. ügyszámon vették nyilvántartásba. 2010. szeptember 15-én a román hatóságok arról tájékoztatták a Bizottságot, hogy a temesvári nemzetközi repülőtér nem tartozik a bejelentett program keretében támogatható repülőterek közé. A Bizottság mindazonáltal tudomást szerzett arról, hogy a temesvári nemzetközi repülőtér 2007 és 2009 között kapott bizonyos mértékű állami finanszírozást, és az erre az időszakra vonatkozó állami finanszírozást elemzi az itt tárgyalt ügy.

(3) A Bizottság 2010. október 21-én kelt levelében továbbította a panaszt Romániának, és tájékoztatást kért. A román hatóságok 2010. december 15-én kelt levelükben adtak választ.

---

[1] SA.31662 (11/C) (korábbi CP 237/10) bizottsági határozat – temesvári nemzetközi repülőtér – Wizz Air, HL C 270., 2011.9.13., 11. o.

[2] A Carpatair 1999-ben alapított, magánkézben lévő regionális légitársaság. 2000-ben a Carpatair csomópontot hozott létre a temesvári nemzetközi repülőtéren, amellyel hub-and-spoke (gyűjtő-elosztó) szolgáltatásokat nyújt.

[3] A Wizz Air magyar diszkont légitársaság. A WizzAir csoport három működő vállalatból áll, nevezetesen a Wizz Air Hungary, a Wizz Air Bulgaria és a Wizz Air Ukraine légitársaságokból.

(4) A panaszos további információkkal szolgált a 2010. november 24-én, 2010. november 25-én, 2011. január 14-én és 2011. február 3-án kelt leveleiben. 2011. február 9-én és 2011. március 2-án kelt leveleiben a Bizottság tájékoztatta a panaszost az ügy állásáról, és további információkat kért. A panaszos 2011. február 22-én, 2011. március 9-én és 2011. március 28-án kelt leveleiben válaszolt, és további információkkal szolgált.

(5) A Bizottság további tájékoztatást kért a román hatóságoktól a 2011. február 16-án, 2011. március 3-án és 2011. március 16-án kelt leveleiben. A román hatóságok 2011. március 10-én és 2011. április 5-én kelt leveleikben adtak választ. 2011. március 16-án a Bizottság arról tájékoztatta a román hatóságokat, hogy további információkra van szüksége, és kérte, hogy ezeket 2011. április 15-ig küldjék meg a hatóságok. A román hatóságok 2011. április 21-én kelt levelükben adtak választ.

(6) 2011. május 12-én kelt levelében a panaszos vállalta, hogy felfedi az identitását és pénzügyi helyzetét, és további információkkal szolgált ezekkel kapcsolatban.

(7) 2011. május 24-én kelt levelében a Bizottság értesítette Romániát arról a döntéséről, hogy hivatalos vizsgálati eljárást indít a temesvári nemzetközi repülőtérrel kapcsolatos finanszírozást, a repülőtér-üzemeltető és a Wizz Air között 2008-ban létrejött megállapodást, a repülőtéri díjak Wizz Air általi nem fizetését, valamint a repülőtéri díjakból 2007-ben, 2008-ban és 2010-ben adott engedményeket és kedvezményeket illetően (a továbbiakban: az eljárás megindításáról szóló határozat).

(8) 2011. június 16-án kelt levelükben a román hatóságok jelezték, hogy mely információkat kívánják kivetetni az eljárás megindításáról szóló határozatból annak közzététele előtt.

(9) 2011. június 23-án a Bizottság elküldte az eljárás megindításáról szóló határozat nem bizalmas verziójára tett javaslatát Romániának. A Bizottság jelezte Romániának, hogy milyen információkat nem fogad el bizalmas jellegűnek.

(10) 2011. június 27-én kelt levelében Románia azt válaszolta a Bizottságnak, hogy fenntartja a bizonyos információk törlésére irányuló kérését.

(11) A Romániával folytatott levelezés alapján a Bizottság végleges határozatot hozott az általa közzétenni kívánt szövegről, a Bizottságnak az állami támogatásokra vonatkozó határozatokkal kapcsolatos szakmai titoktartásról szóló közleményének 33. pontja szerint ([4]). 2011. július 25-én kelt levelében a Bizottság értesítette Romániát arról a határozatáról, hogy elutasítja Romániának a bizonyos információk törlésére vonatkozó kérését. Romániának 15 nap állt rendelkezésére arra, hogy reagáljon a döntésre, és további érvekkel támassza alá a kérését.

(12) 2011. augusztus 11-én kelt levelében Románia arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy a meghatározott információk törlésével kapcsolatban fenntartja az álláspontját, de az eljárás megindításáról szóló határozat közzétételét már nem ellenzi.

(13) Az eljárás megindításáról szóló határozatot 2011. szeptember 13-án kihirdették az Európai Unió Hivatalos Lapjában ([5]). A Bizottság felkérte az érdekelt feleket, hogy a szóban forgó intézkedéssel kapcsolatban a közzétételtől számított egy hónapon belül tegyék meg észrevételeiket.

(14) A Bizottság Romániának az eljárás megindításáról szóló határozatra vonatkozó észrevételeit a 2011. június 27-én és 2011. október 14-én kelt levelekben kapta meg. 2011. július 27-én és 2012. június 12-én Románia további információkat nyújtott be.

(15) A Bizottság 2011. október 27-én megkapta az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeket a Societatea Nationala Aeroportul International Timișoara – Traian Vuia – S. A. (a továbbiakban: repülőtér-üzemeltető) vállalattól, 2011. augusztus 8-án a Carpatair légitársaságtól, valamint 2011. június 24-én és 2011. október 27-én a Wizz Airtől. A Bizottság ezen kívül a Román Repülőterek Szövetségétől, a repülőtér-üzemeltető volt igazgatójától, az Eurojettől, az Austrian Airlines-tól és az Európai Régiók Légitársaságainak Szövetségétől is kapott észrevételeket az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatban.

(16) Az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatban harmadik felektől érkezett észrevételeket a Bizottság 2012. szeptember 4-én és 2012. szeptember 20-án továbbította Romániának. Romániának az észrevételekre adott válaszát a 2012. október 5-én és 2012. október 17-én kelt levelekben kapta meg.

([4]) A Bizottság közleménye az állami támogatásokra vonatkozó határozatokkal kapcsolatos szakmai titoktartásról (HL C 297., 2003.12.9., 6. o.).

([5]) Lásd az 1 lábjegyzetet.

(17) 2011. október 12-én, 2012 február 24-én, 2012. július 27-én, 2012. augusztus 9-én, 2012. november 3-án, 2014. október 30-án és 2015. július 28-án kelt leveleiben a Bizottság további tájékoztatást kért a román hatóságoktól. A román hatóságok 2011. november 16-án, 2012. április 13-án, 2012. május 3-án, 2012. szeptember 3-án, 2012. október 5-én, 2012. december 12-én, 2014. december 2-án, 2014. december 9-én, illetve 2015. szeptember 21-én kelt leveleikben adtak választ.

(18) 2012. július 27-én kelt levelében a Bizottság kiegészítő információkat kért a panaszostól. A panaszos 2012. szeptember 3-án küldött további információkat. Ezen felül a panaszos 2011. június 7-én, 2011. június 30-án, 2011. augusztus 8-án, 2011. október 14-én, 2012. március 19-én, 2012. május 14-én, 2012. július 13-án, 2012. október 19-én, 2012. december 3-án, 2013. július 1-jén, 2014. június 6-án, 2014. július 10-én, 2014. október 10-én, 2014. október 15-én és 16-án, 2014. november 10-én, 2014. november 12-én, 2014. november 14-én, 2015. február 25-én, 2015. május 25-én, 2015. május 28-án, 2015. szeptember 29-én, 2015. december 10-én, 2015. december 22-én, 2016. április 13-án, 2016. április 28-án, 2018. február 27-én, valamint 2018. április 20-án is küldött további tájékoztatást.

(19) A Wizz Air 2015. február 11-én és 2015. július 3-án további információkat nyújtott be, melyek tartalmazták az Oxera által a Wizz Air számára készített jelentést, amely a Wizz Air és a repülőtér-üzemeltető között létrejött különböző megállapodásokra a piacgazdasági szereplő elvét alkalmazta. Az Oxera 2015. május 14-én, 2015. augusztus 10-én, 2015. szeptember 21-én, 2015. október 20-án, 2017. szeptember 15-én és 2017. Szeptember 22-én frissített jelentéseket és további észrevételeket nyújtott be. 2017. november 10-én a Bizottság bekérte az Oxera 2017. szeptember 15-i és 22-i válaszainak nem bizalmas verzióit. Az Oxera 2017. november 15-én tájékoztatta a Bizottságot, hogy a Wizz Air nem kérte az információk szerkesztését, és az Oxerával 2017. november 23-án végzett további pontosítást követően a Bizottság 2017. december 1-jén továbbította az Oxera 2017. szeptember 15-i és 22-i válaszait Romániának. A román hatóságok az Oxera tanulmányával kapcsolatos észrevételeiket 2018. február 1-jén nyújtották be.

(20) 2014. március 14-én a Bizottság tájékoztatta Romániát és az érdekelteket az „Uniós iránymutatás a repülőtereknek és a légitársaságoknak nyújtott állami támogatásról" című közlemény ([6]) elfogadásáról (a továbbiakban: 2014. évi légi közlekedési iránymutatás), és kérte, hogy azok a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás közzétételétől számított 20 munkanapon belül nyújtsák be észrevételeiket. 2014. április 4-én a 2014. évi légi közlekedési iránymutatást közzétették az Európai Unió Hivatalos Lapjában. A Bizottság 2014. március 25-én kapta meg a Carpatair, 2014. április 30-án a Wizz Air, és 2014. május 8-án a repülőtér-üzemeltető észrevételeit.

(21) A Bizottság 2014. május 28-án továbbította Romániának a harmadik felek által a 2014. évi légi közlekedési iránymutatással kapcsolatban tett észrevételeket. A Bizottság a Románia által az érdekelt felek észrevételeivel kapcsolatban megfogalmazott megállapításokat a 2014. július 3-án kelt levélben kapta meg.

(22) A repülőtér-üzemeltető 2011. november 11-én, 2016. november 24-én és 2016. december 16-án további információkat nyújtott be. A Bizottság ezen kívül 2016. január 18-án, 2016. január 31-én és 2016. március 7-én további anyagokat kapott a repülőtér-üzemeltetőtől. 2016. március 11-én a Bizottság továbbította a benyújtott anyagokat a román hatóságoknak, amelyek nem tettek további észrevételeket.

(23) 2015. július 17-én kelt levelében a Bizottság további, a panaszostól és a Wizz Airtől származó észrevételeket továbbított Romániának, aki 2015. szeptember 21-én válaszolt az észrevételekre.

(24) 2016. március 11-én kelt levelében a Bizottság további, az Oxeratól származó anyagokat továbbított Romániának, aki 2016. április 15-én válaszolt az észrevételekre.

(25) A Bizottság 2017. október 30-án további tájékoztatást kért a román hatóságoktól. A kérés román nyelvre lefordított verzióját 2017. november 9-én küldték el a román hatóságoknak. A román hatóságok a határidő kétszeri jóváhagyott meghosszabbítását követően, 2018. január 15-én válaszoltak. A Bizottság 2018. március 26-án és 2018. október 31-én további pontosításokat kért a román hatóságoktól, amelyekre azok 2018. június 4-én és 2018. november 21-én válaszoltak. 2019. április 8-án a román hatóságok átadták a 2018. június 4-i válaszaik lefordított verzióját.

(26) 2019. május 17-én a Wizz Air levelet küldött a Bizottságnak, melyben iratbetekintési jogot és a meghallgatáshoz való jogot kért, erre a Bizottság 2019. június 11-én válaszolt.

([6]) A Bizottság közleménye – Iránymutatás a repülőtereknek és a légitársaságoknak nyújtott állami támogatásról (HL C 99., 2014.4.4., 3-34. o.).

2. A TEMESVÁRI NEMZETKÖZI REPÜLŐTÉR

2.1. A repülőtér

(27) A temesvári nemzetközi repülőtér Románia nyugati részén helyezkedik el.

(28) A repülőteret a részvénytársasági formában működő repülőtér-üzemeltető üzemelteti ((15) preambulumbekezdés), amelyben a román állam a jelen határozat kiadásának időpontjában a részvények 80 %-át birtokolja ([7]). A részvények fennmaradó része a Fondul Proprietatea ([8]) tulajdonát képezi. Eredetileg a teljes kezdőtőkét Románia jegyezte, és a repülőtér-üzemeltető létrehozásának napján a teljes összeg befizetésre került ([9]).

(29) A repülőtéri infrastruktúra a repülőtér-üzemeltető tulajdonát képezi, kivéve a kifutópályát, a gurulóutat és az előteret, melyek a román állam tulajdonában állnak. Ez utóbbi infrastruktúrát az állam koncesszió keretében bocsátotta a repülőtér-üzemeltető rendelkezésére.

(30) A temesvári nemzetközi repülőtér egy kifutópályával rendelkezik, amely 3 500 méter hosszú, és 45 méter széles. Az előterekben 22 parkolóhely áll rendelkezésre. A repülőtér kapacitása 1 300 nemzetközi és 500 belföldi utas óránként. A repülőtér teher terminállal is rendelkezik.

(31) 2007-től 2009-ig, tehát a vizsgált időszakban forgalom szempontjából a temesvári nemzetközi repülőtér volt Románia második legnagyobb repülőtere (1. táblázat). Az 1. táblázat bemutatja a forgalom alakulását 2017-ig.

1. táblázat: A temesvári nemzetközi repülőtér forgalma 2007 és 2018 között

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

Forrás: Román hatóságok

(32) A jelen határozat meghozatalának időpontjában a temesvári nemzetközi repülőteret számos diszkont légitársaság használja menetrendszerű járataihoz. A legtöbb európai úticélt a Wizz Air szolgálja ki, míg a Ryanair és a Blue Air kínálata korlátozottabb. A repülőteret két teljes szolgáltatást nyújtó légitársaság is használja: a Tarom és a Lufthansa. Ezeken felül fogad szezonális charter járatokat és kiszolgál számos teherfuvarozót is.

(33) 2007-től 2009-ig a repülőtér a Carpatair nevű, teljes szolgáltatást nyújtó regionális légitársaság regionális csomópontja volt. Ez a társaság mintegy 32 belföldi és európai célállomásra repült. Ebben az időszakban további légitársaságok, többek között a Tarom, a Lufthansa, az Austrian Airlines, a Malév, az Alitalia és a Moldavian Airlines is használta a repülőteret.

(34) A temesvári nemzetközi repülőtérhez legközelebb eső repülőterek:

– Az aradi repülőtér, amely 50 km-re található. Közúton ez 40 perc utazási időt jelent. Románia nyugati részén az aradi repülőtér rendelkezik a legnagyobb teher terminállal. Az utasforgalma a 2007. évi 67 183 utasról 2018-ig 11 367-re esett vissza; valamint

([7]) Statutul Societății Naționale „Aeroportul Internațional Timișoara – Traian Vuia" - S.A. din 2008.9.18. – A temesvári nemzetközi repülőtér üzemeltetőjének alapokmánya, 2008. október 15. (a továbbiakban: 2008. évi alapokmány), 8. cikk.

([8]) A Fondul Proprietatea ingatlanalapot a román állam azzal a céllal hozta létre, hogy kártérítést adjon azoknak a személyeknek, akik a kommunista rendszer alatt elveszítették az ingatlanjaikat, és akiknek a tulajdonjogra irányuló kérelmét nem lehet természetben teljesíteni. Miután az állam tulajdonában álló részvényeket átadták a jogos igénylőknek, a román állam a Fondul Proprietatea (0,04 %-os) kisebbségi részvényese lett.

([9]) Statutul Societății Naționale „Aeroportul Internațional Timișoara" - S.A. din 1998.8.24. – A temesvári nemzetközi repülőtér üzemeltetőjének alapokmánya, amely 1998. október 7-től 2008. október 14-ig volt érvényben (a továbbiakban: 1998. évi alapokmány), és amelyet az 521/1998. számú kormányhatározat 7. cikke hagyott jóvá.

– a karánsebesi repülőtér, amely 107 km-re található. Közúton ez 1 óra és 14 perc utazási időt jelent. Ez magánkézben lévő repülőtér, amely nem szolgál ki menetrendszerű járatokat. Általános légi közlekedési célokra, valamint mentési és rendőrségi repülési feladatokra használják.

(35) A 2. táblázat összefoglalja a repülőtér-üzemeltető pénzügyi helyzetét ([10]) a vizsgált időszakban:

2. táblázat: Fő pénzügyi mutatók (ezer RON)

Ezer RON	2007	2008	2009
Bevételek	23 473	30 545	41 067
Árbevétel növekedése	n. a.	+ 30,1 %	+ 34,4 %
EBITDA	7 318	10 646	12 212
EBITDA marzs	31,2 %	34,9 %	29,7 %
EBIT	3 249	5 809	5 655
Nettó eredmény	2 417	4 874	3 508
Nettó haszonkulcs	10,3 %	16,0 %	8,5 %

2.2. A temesvári nemzetközi repülőtér fejlesztési terve a 2006 és 2015 közötti időszakra

(36) A 2006 és 2015 közötti időszakra szóló fejlesztési terv (a továbbiakban: fejlesztési terv) az utasforgalom növekedését irányozta elő, mégpedig a 2005. évben mért 611 705 főről 2010-ig 1 661 332 főre, majd 2015-ig 2 565 494 főre. Románia 2007-ben megvalósult uniós csatlakozásától azt várták, hogy 16–18 %-kal nő majd a forgalom.

(37) A fejlesztési terv megállapította, hogy a 2001 és 2005 közötti időszakban az utasforgalom és a légi járművek forgalma 250 %-kal nőtt. Azt is megállapították, hogy 2006-ban a meglévő kapacitás elérte a kritikus szintet az utasterminál, az előtér, a kifutópálya, a bevezető út és a parkoló tekintetében, és ez veszélyeztette az újabb járatok megindításának lehetőségét, valamint az utasszámnak a meglévő járatokon történő növelését. 2003-ban megkezdődtek az utasterminál bővítésére irányuló munkák, 2004-ben pedig az előtér bővítése. A fejlesztési terv megerősítette azt az igényt, hogy folytatni kell az infrastruktúra bővítését és fejlesztését, hogy kezelni lehessen a tervezett forgalomnövekedést.

3. A VITATOTT INTÉZKEDÉSEK

3.1. 1. intézkedés – A repülőtér-üzemeltetőnek biztosított éves támogatás

(38) A repülőtér-üzemeltető éves támogatásokat kapott az államtól (1. intézkedés). Románia tájékoztatása szerint a repülőtér-üzemeltetőnek 2007 és 2009 között nyújtott támogatás az alábbi beruházásokra vonatkozott és az alábbi összegeket tette ki (3. táblázat).

3. táblázat: A repülőtér-üzemeltetőnek biztosított éves támogatás 2007-től 2009-ig

Év	Tételszám	Összeg (ezer RON)	Beruházási projekt	Az infrastruktúra tulajdonosa
2007	1	500	Bevezető út és parkoló fejlesztése	Repülőtér
	2	1 758	Nem schengeni terminál fejlesztése (eredetileg belföldi légi járatok terminálja)	Repülőtér
	3	6 846	A kifutópálya fejlesztése és az előtér bővítése	Román állam
		9 104	**Részösszesen**	

([10]) 2011. február 7-i keltezésű elemző jelentés a Fondul Proprietatea, IEBA Tröszt pénzügyi és befektetési szolgáltatásairól.

2008	4	10 236,65	A kifutópálya fejlesztése és az előtér bővítése	Román állam
	5	242	Nem schengeni terminál fejlesztése (eredetileg belföldi légi járatok terminálja)	Repülőtér
	6	97,24	Biztonsági kapuk fémdetektorai	Repülőtér
	7	4 598,4	Robbanóanyag-detektor rendszer	Repülőtér
	8	703,99	Hordozható robbanóanyag-detektorok	Repülőtér
	9	1 344,00	Világítóberendezések	Repülőtér
	10	1 773,61	Röntgen átvilágító rendszer	Repülőtér
	11	511,81	EMS önjáró karosszéria	Repülőtér
		19 507,7	**Részösszesen**	
2009	12	2 387,99	A kifutópálya fejlesztése és az előtér bővítése	Román állam
	13	6 379,96	Nem schengeni terminál fejlesztése (eredetileg belföldi légi járatok terminálja)	Repülőtér
		8 767,95	**Részösszesen**	
2007-2009		**37 379,65**	**Összesen**	

(39) Románia szerint a beruházások finanszírozásának jogi alapja a következő volt:

(1) A biztonsági berendezések vonatkozásában a repülőtéri biztonsági berendezések beszerzési programjának finanszírozásáról szóló 1461/2007. számú kormányrendelet, amely magában foglalta a temesvári nemzetközi repülőtéren szükséges biztonsági berendezés 2008-ban történő finanszírozását is. A finanszírozást a 666/2008. számú kormányrendelettel jóváhagyott 2008. évi költségvetési tervezet irányozta elő 2008. június 24-től.

(2) A többi beruházás vonatkozásában a 615/2002. számú kormányhatározat hagyta jóvá a temesvári nemzetközi repülőtér repülőtéri infrastruktúrájának fejlesztésére vonatkozó stratégiai programot a 2002-től 2015-ig tartó időszakra. Ezt a 1212/2007. számú kormányhatározat módosította, amely a 2007-től 2015-ig tartó időszakra hagyta jóvá a stratégiai programot. A stratégiai programban konkrétan felsorolták a beruházások listáját. A beruházásokra előirányzott összegeket a 2007-re, 2008-ra és 2009-re vonatkozó költségvetéseket jóváhagyó jogi aktusok tartalmazták ([11]).

3.2. **2. intézkedés – A 2007., 2008. és 2010. évi AIP**

3.2.1. *A 2007. évi és a 2008. évi AIP*

(40) A Romániától kapott tájékoztatás szerint a vonatkozó nemzeti jogi keret értelmében minden repülőtér-üzemeltető jogosult arra, hogy meghatározza az általa felszámított repülőtéri díjakat. A repülőtér-üzemeltető által megállapított díjakat a nemzetközi légiforgalmi szabályok szerint hivatalosan közzé kell tenni a légiforgalmi tájékoztató kiadványban (AIP). Ennek megfelelően a temesvári nemzetközi repülőtér használatára vonatkozó díjszabályzat kizárólag erre az adott repülőtérre érvényes, és nem vonatkozik a régió vagy az ország más részein található repülőterekre. Az AIP-ket a repülőtér-üzemeltető ügyvezetése javasolja, majd az Igazgatótanács jóváhagyja a vállalat alapító okirata által kifejezetten ráruházott előjogok szerint.

(41) A vonatkozó díjakat az AIP-ben 2007. június 7-én tették közzé GEN 4.1-17 hivatkozási számmal (a továbbiakban: 2007. évi AIP) az alábbiak szerint:

([11]) A Közlekedési Minisztérium, a Pénzügyminisztérium és a Munkaügyi Minisztérium 2007. február 21-i 289. sz. rendelete a 2007.évi költségvetésről, a 2008. június 24-i, a 2008. évi költségvetésről szóló 666. sz. kormányhatározat, és a 2009. június 17-i, a 2009. évi költségvetésről szóló 721. sz. kormányhatározat.

4. táblázat: 2007. évi AIP repülőtéri díjak (EUR)

Díj	Minimális díj	Egységdíj
Leszállás	50	7/tonna;
Világítás	50	2,10/tonna;
Parkolás	15	0,15/tonna/óra
Utaskiszolgálás		
– ***nemzetközi légi járatok***		8/utas
– ***belföldi légi járatok***		3/utas
– ***biztonság***		7/utas
– ***1.tranzit vagy átszálló***		5/utas

(42) A 2007. évi AIP lehetővé teszi a leszállási díjak csökkentését a leszállások száma alapján az alábbi táblázat szerint:

5. táblázat: 2007. évi AIP, repülőtéri díjak csökkentése

Nemzetközi légi járatok	
Leszállások száma/év	**Kedvezmény (%)**
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) Ezen felül hat hónapig 50 %-os engedményt kapnak a leszállási díjból azok az új légifuvarozók, akik hetente legalább két járatot üzemeltetnek, méghozzá olyan új úticélokra, amelyek eddig nem álltak összeköttetésben a temesvári nemzetközi repülőtérrel.

(44) A 2008-ra vonatkozó díjakat az AIP-ben 2008. október 23-án tették közzé GEN 4.1-17 hivatkozási számmal (a továbbiakban: 2008. évi AIP) az alábbiak szerint:

6. táblázat: Alkalmazandó repülőtéri díjak (2008. évi AIP) EUR

Díj	Minimális díj	Egységdíj
Leszállás	50	7/tonna;
Világítás	50	2,10/tonna;
Parkolás	15	0,15/tonna/óra
Utaskiszolgálás		
– ***nemzetközi légi járatok***		8/utas
– ***belföldi légi járatok***		5/utas
– ***biztonság***		10/utas
– ***tranzit vagy átszálló***		1,50/utas
– ***3.csökkent mozgásképességű személyek***		0,20/utas

(45) A 2008.évi AIP az utasok biztonsági díját a 2007. évi 7 EUR-ról 10 EUR-ra növelte utasonként. A tranzit- vagy átszálló utasok díja utasonként 5 EUR-ról 1,50 EUR-ra csökkent. Ezen felül a csökkent mozgásképességű személyek számára a repülőtér-üzemeltető 0,20 EUR összegű díjat vezetett be.

(46) A 2008. évi AIP lehetővé teszi a leszállási díjak csökkentését az előző évi leszállások száma alapján, az alábbiak szerint:

7. táblázat: Repülőtéri díjak csökkentése (2008. évi AIP)

Nemzetközi légi járatok	
Leszállások száma/év	**Kedvezmény (%)**
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) A 2008. évi AIP szintén 50 %-os engedményt nyújt a leszállási díjakból 12 hónapig az új légitársaságok számára a temesvári nemzetközi repülőtéren, ha legalább heti három járatot üzemeltetnek, legalább 70 férőhelyes légi járművel. Minden újonnan megnyitott úticélhoz hat hónapig 50 %-os engedmény jár a leszállási díjból.

(48) A korábbi engedményeken és kedvezményeken felül a repülőtér-üzemeltető részben visszatéríti azokat a befizetéseket, amelyek a beszállási díjból erednek (8. táblázat).

8. táblázat: A beszállási díjból eredő bevétel visszatérítése a 2008. évi AIP szerint

A felhasználó által szállított beszállított utasok száma évente	**Visszatérítés**
150 001 – 300 000	10 %
300 001 – 500 000	20 %
> 500 001	30 %

3.2.2. *A 2010. évi AIP*

(49) 2010. augusztus 26-án közzétették a temesvári nemzetközi repülőtéren alkalmazott díjak módosítását (2010. évi AIP). A repülőtér-üzemeltető újfajta engedményt vezetett be a 70 tonna maximális felszállótömeget meghaladó légi járművekre.

9. táblázat: 70 tonna maximális felszállótömeget meghaladó légi járművekre érvényes 2010. évi AIP engedmények

A felhasználó által szállított beszállított utasok száma havonta	**Engedmény (%)**
0 – 10 000	0
10 001 – 18 000	72
18 001 – 36 000	82
> 36 000	85

3.3. **A 3. intézkedés – A repülőtér-üzemeltető és a Wizz Air között létrejött 2008. évi megállapodások**

(50) 2008 közepén a repülőtér-üzemeltető és a Wizz Air több megállapodást is aláírtak, melyekben meghatározták az együttműködésük alapelveit, valamint a repülőtéri infrastruktúra és szolgáltatások légitársaság által történő használatának feltételeit. Az aláírt megállapodások tartalmaztak i. egy egyetértési megállapodást, ii. egy marketing-megállapodást, iii. egy működési megállapodást és iv. egy földi kiszolgálási megállapodást (a továbbiakban együttesen: a 2008. évi megállapodások). A 2008. évi megállapodások alapján a Wizz Air 2008 végén megkezdte járatainak üzemeltetését a temesvári nemzetközi repülőtéren. 2009-ben a vállalat fokozatosan növelte az A320-as típusú (280 ülőhelyes) repülőgépekkel kiszolgált nemzetközi úticéljainak számát.

3.3.1. *A 2008. június 25-i egyetértési megállapodás*

(51) A repülőtér-üzemeltető és a Wizz Air 2008. június 25-én írták alá az egyetértési megállapodást (a továbbiakban: egyetértési megállapodás). A megállapodást három éves kezdő időszakra plusz egy évre kötötték, ebben az időszakban a feleknek lehetőségük volt a megállapodást szerződésszegés miatt megszüntetni. Az egyetértési megállapodás meghatározta az együttműködés általános alapelveit, valamint a repülőtéri infrastruktúra és szolgáltatások Wizz Air által történő használatának szerződési feltételeit.

(52) A repülőtér-üzemeltető vállalta, hogy bővíti az utasterminált annak érdekében, hogy legkésőbb 2011. január 1-től akár évente három millió utast is kezelni tudjon. Vállalta továbbá a kifutópálya leszállási és felszállási kategóriájának III. kategóriára történő korszerűsítését mindkét irányban 2009 vége előtt, és azt, hogy a Wizz Air kérése szerint időréseket biztosít.

(53) A Wizz Air vállalta, hogy marketing tevékenységeket fog végezni a repülőtér-üzemeltető számára. Így különösen vállalta, hogy reklámozza a Wizz Airnek a repülőtérről induló és oda érkező járatait, hogy ezzel is növelje a repülőtérről induló és oda érkező utasok számát. Ennek fejében a repülőtér-üzemeltető vállalta, hogy a leszállások számától és a szállított utasok számától függően marketingdíjat fizet.

3.3.2. *A 2008. július 30-i marketingmegállapodás*

(54) A marketingmegállapodást (a továbbiakban: marketingmegállapodás) a felek 2008. július 30-án írták alá három éves kezdő időtartamra, mely 2008. december 11-én kezdődött. A marketingmegállapodás időtartamát az első három év után egy évvel meg lehetett hosszabbítani.

(55) A marketingmegállapodás meghatározta a Wizz Air által végzett olyan marketingtevékenységek szerződési feltételeit, amelyeknek az volt a céljuk, hogy növeljék a repülőtér induló és érkező utasainak a számát.

(56) A marketingmegállapodás az alábbi, a Wizz Air által ellátandó marketingtevékenységeket tartalmazta:

- a temesvári nemzetközi repülőtér és a Wizz Air oda érkező és onnan induló járatainak promóciója a légitársaság on-line és fedélzeti újságjában;
- a temesvári nemzetközi repülőtér reklámozása a weboldalán;
- marketingstratégia kidolgozása a temesvári nemzetközi repülőtér és a Wizz Air számára;
- a temesvári nemzetközi repülőtér légiforgalmi szolgáltatásaival kapcsolatos hirdetési promóciók; valamint
- egyéb olyan tevékenységek, amelyek elősegítik az utasszám növelését a temesvári nemzetközi repülőtéren.

(57) A marketingtevékenységeket a román és a külföldi médiában kellett végrehajtani.

(58) A Wizz Air által végzett marketingtevékenységek fejében a repülőtér-üzemeltetőnek marketingdíjat kellett fizetnie a Wizz Airnek, a díj mértéke pedig a megszerzett induló utasok számától függött.

(59) A marketingmegállapodás kimondta, hogy a működési megállapodásban vagy a földi kiszolgálási megállapodásban szabályozott díjak növekedése esetén a marketingdíjat is módosítani kell a repülőtéri díjak változásával azonos mértékben.

(60) Ezen felül a repülőtér-üzemeltető az alábbi kötelezettségeket vállalta a Wizz Air felé:

– engedélyezi, hogy a Wizz Air használja a temesvári nemzetközi repülőtér infrastruktúráját kereskedelmi és marketingtevékenységek céljára;

– támogatja a Wizz Air által a helyi állami szervekkel és vállalkozásokkal történő kapcsolatfelvételt;

– a Wizz Air rendelkezésére bocsátja a helyi marketingszolgáltatásokkal és médiával kapcsolatos tapasztalatait, tudását és kapcsolatait;

– bevonja a Wizz Airt a promóciós és marketingtevékenységeibe; és

– hirdetési helyet ad a Wizz Airnek a temesvári nemzetközi repülőtéren;

– különböző PR-feladatok ellátásával támogatja a Wizz Airt.

(61) A marketingmegállapodás előírta, hogy a Wizz Airnek a marketingdíjról szóló számlát a repülőtér-üzemeltető által a működési megállapodásban és a földi kiszolgálási megállapodásban meghatározott díjakról kiállított pro-forma számla kézhezvételét követően kell kiállítania.

(62) A marketingmegállapodás értelmében a Wizz Air köteles a repülőtér-üzemeltetőnek legalább évente jelentést készíteni, melyben leírja az általa végzett marketingtevékenységeket (tehát a marketingtevékenységeket, a célcsoportokat, a hirdetéseket, a gyakoriságot, a kiválasztott médiát, és a marketingtevékenységekre költött összegeket).

3.3.3. *A marketingmegállapodás megszűnése és a marketingdíjaknak a repülőtér-üzemeltető által történő megfizetése*

(63) 2010. február 11-én a repülőtér-üzemeltető úgy határozott, hogy felbontja a marketingmegállapodást.

(64) A közbeszerzési szabályokra való tekintettel a közbeszerzések szabályozásáért és monitorozásáért felelős román hatóság arra a következtetésre jutott, hogy a marketingmegállapodás anélkül történő megkötése, hogy alkalmazták volna a nemzeti jogszabályokban lefektetett pályázati eljárásokat, a szabályok megsértését jelentette, és 70 000 és 100 000 RON közötti bírsággal büntethető.

(65) A 2008 októbere és 2010 januárja közötti időszakban végzett marketingtevékenységről a repülőtér-üzemeltető összesen 2 560 992,90 EUR összegben kapott számlákat a Wizz Airtől. A román hatóságok szerint a repülőtér-üzemeltető nem fizette ki ezt az összeget, és a marketingmegállapodásból eredő fizetési kötelezettséget az üzleti jog szerint kell teljesíteni.

(66) A Wizz Air által a repülőtér-üzemeltető számára kiállított számlákból az derül ki, hogy a marketingdíjakat néhány hónapos késéssel számlázták ki.

3.3.4. *A 2008. augusztus 1-i működési megállapodás*

(67) A működési megállapodást 2008. augusztus 1-jén kötötték a 2008. december 11. és 2009. december 10. közötti időszakra, azzal, hogy a hatálybalépésének minden évfordulóján további 12 hónapra automatikusan megújul (a továbbiakban: működési megállapodás) ([12]). A működési megállapodás részletesen meghatározta a repülőtér-üzemeltető által a Wizz Airnek nyújtandó szolgáltatásokra vonatkozó követelményeket (utasszolgáltatások, biztonsági szolgáltatások, tranzit/transzfer szolgáltatások), valamint a Wizz Air által fizetendő repülőtéri díjakat és az azokra vonatkozó engedményeket és mentességeket.

(68) A díjak lényegében ([13]) azonosak voltak a 2008. évi AIP-ben meghatározott díjakkal. Ezen felül a légitársaság hat hónapra 50 %-os engedményt kapott a gyakoriságok növelésére.

(69) A szolgáltatásokért járó díjak megfizetése a számla kézhezvételétől számított 30 napon belül volt esedékes „*bármilyen állítólagos viszontkereset vagy egyéb követelés levonása nélkül*”. A késedelmi kamat mértékét évi 6,5 %-ban határozták meg. A kötbéreket számlában kellett felszámítani.

([12]) Ez a működési megállapodás a marketingmegállapodásban említett működési megállapodás.

([13]) A belföldi járatokra vonatkozó díjak kivételével, mivel a Wizz Air nem üzemeltetett belföldi járatokat.

(70) A szerződésre vonatkozó titoktartás megszegését 10 000 EUR összegű büntetéssel lehetett szankcionálni.

(71) 2010. június 25-én a működési megállapodást egy új diszkontdíjszabással bővítették, amely a 2011. február 6-ig hátralévő időszakra vonatkozott. Ez az új diszkontdíjszabás megegyezik a 2010. évi AIP-ben leírt díjszabással.

3.3.5. *A 2008. augusztus 1-i földi kiszolgálási megállapodás*

(72) A földi kiszolgálási megállapodás a 2004. áprilisi standard földi kiszolgálási megállapodás mellékletét képezte, és 2008. december 11-től 2009. december 10-ig volt hatályban azzal, hogy a hatálybalépésének minden évfordulóján automatikusan további 12 hónappal megújul ([14]).

(73) A földi kiszolgálási megállapodás 150 EUR-ban határozta meg az A320-as utasszállító repülőgép kiszolgálási költségét egyetlen alkalomra, amely egy érkezésből és egy ezt követő indulásból állt. A kérésre nyújtott szolgáltatásokat nem tartalmazta, azokat külön számították fel.

(74) A kiszolgálási szolgáltatásokról legkésőbb a következő hónap ötödik napján ki kellett állítani a számlákat. A fizetési határidő a számla kézhezvételétől számított 30 nap volt. A késedelmi kamat mértékét évi 6,5 %-ban határozták meg.

(75) 2010. február 1-jén a földi kiszolgálási megállapodást 2010. február 6-tól kezdődően egy éves időszakra meghosszabbították. A marketingmegállapodásnak azt a rendelkezését, amely lehetővé tette a földi kiszolgálási megállapodás és a működési megállapodás azonnali és kártérítés nélküli megszüntetését a marketingmegállapodás lejárata vagy megszüntetése esetén, érvénytelenítették.

(76) 2010. június 25-én a földi kiszolgálási megállapodást a kiszolgálási díjakra és a kérésre nyújtott szolgáltatásokra vonatkozó új diszkontdíjszabással módosították a 2011. február 6-ig tartó időszakra. Az új diszkontdíjszabást a repülőtér-üzemeltető Igazgatótanácsának határozatával vezették be 2010. június 15-én. Ez az új diszkontdíjszabás megegyezik a 2010. évi AIP-ben leírt díjszabással.

3.4. **4. intézkedés – A Wizz Airnek a 2009. október és 2010. február közötti tartó időszakra kiszámlázott repülőtéri díjak beszedésének halasztása**

(77) 2010. április 28-án a repülőtér-üzemeltető fizetési felszólítást küldött a Wizz Airnek, mely szerint a légitársaságnak 2 825 360 EUR-t kellett megfizetnie a működési megállapodás és a földi kiszolgálási megállapodás keretében 2009. októbere és 2010 februárja között felszámított díjakból.

(78) Az eljárás megindításáról szóló határozat meghozatalának időpontjáig a Wizz Air csak 264 367,10 EUR-t fizetett meg 2010 első felében, és úgy tűnt, hogy a repülőtér-üzemeltető nem tett további intézkedéseket az esedékes összegek behajtása érdekében.

4. **A VIZSGÁLATI ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁNAK INDOKAI**

(79) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a 2007. évi AIP-ben, a 2008. évi AIP-ben és a 2010. évi AIP-ben feltüntetett repülőtéri díjak alapdíja nem minősül állami támogatásnak.

(80) Az eljárás megindításáról szóló határozat azonban felvetette azt a kérdést, hogy az alábbi intézkedések piaci feltételekkel történtek-e, tehát állami támogatás igénybe vétele nélkül. Ha pedig nem, az ilyen állami támogatást összeegyeztethetőnek lehet-e tekinteni a belső piaccal:

– a repülőtér-üzemeltetőnek biztosított éves működési támogatás 2007-ben, 2008-ban és 2009-ben;

– a 2007. évi AIP, a 2008. évi AIP és a 2010. évi AIP szerinti engedmények és kedvezmények;

– a Wizz Air és a repülőtér-üzemeltető között 2008-ban létrejött megállapodások;

– a Wizz Airnek a 2009. október és 2010. február közötti tartó időszakra kiszámlázott repülőtéri díjak beszedésének halasztása.

([14]) Ez a földi kiszolgálási megállapodás a marketingmegállapodásban említett földi kiszolgálási megállapodás.

4.1. **1. intézkedés – A repülőtér-üzemeltetőnek biztosított éves működési támogatás 2007-től 2009-ig**

(81) A Bizottság azt az előzetes álláspontot képviselte, hogy a repülőtér-üzemeltetőnek nyújtott éves támogatás nem felel meg a piacgazdasági szereplő elvének, mivel nem nyújtottak be sem üzleti tervet, sem pedig nyereségességi előrejelzéseket, a kisebbségi részvényes (Fondul Proprietatea) látszólag nem ugyanazokkal a feltételekkel járult hozzá a finanszírozáshoz, és nem volt világos, hogy a repülőtér-üzemeltető következetesen kifizette-e a megfelelő osztalékot a részvényeseknek.

4.2. **2. intézkedés – a 2007. évi AIP, a 2008. évi AIP és a 2010. évi AIP szerinti engedmények és kedvezmények**

(82) A Bizottság azt az előzetes álláspontot képviselte, hogy a 2007. évi AIP-ben foglalt engedmények és kedvezmények állami támogatásnak minősültek, és nem lehet kizárni, hogy a 2008. évi és a 2010. évi AIP is tartalmazott állami támogatást. A Bizottság nem tudta kizárni azt, hogy a temesvári nemzetközi repülőteret használó felek közül néhányan szelektív előnyökhöz jutottak az ilyen engedményeken és kedvezményeken keresztül. A 2010. évi AIP-ben a 70 tonna maximális felszállótömeget meghaladó repülőgépekre előirányzott új kedvezmény vonatkozásában a Bizottság azt az álláspontot képviselte, hogy az állami támogatásnak minősült, mivel az prima facie nem volt elegendő a repülőtér-üzemeltető költségei fedezésére. Ezen felül a belföldi és a nemzetközi utasoknak, valamint a tranzitutasoknak felszámított díjak közötti különbség alapján a Bizottság megkérdőjelezte a rendszer hátrányos megkülönböztetéstől mentes jellegét.

4.3. **3. intézkedés – a Wizz Air és a repülőtér-üzemeltető között 2008-ban létrejött megállapodások**

(83) A Bizottság azt az előzetes álláspontot képviselte, hogy a Wizz Airrel 2008-ban kötött megállapodásokat nem a szokásos piaci feltételekkel kötötték, ezért a Wizz Air szelektív gazdasági előnyhöz jutott. Ennek alapján a Bizottság előzetes álláspontja az volt, hogy a 2008. évi megállapodások állami támogatásnak minősültek.

4.4. **4. intézkedés – A Wizz Airnek a 2009. október és 2010. február közötti tartó időszakra kiszámlázott repülőtéri díjak beszedésének halasztása**

(84) A Bizottság előzetesen azt az álláspontot képviselte, hogy nem zárható ki, hogy a repülőtéri díjak beszedésének halasztása állami támogatást jelent, mivel nem történtek lépések a végrehajtás érdekében.

5. **ROMÁNIA ÉSZREVÉTELEI**

5.1. **1. intézkedés – A repülőtér-üzemeltetőnek 2007-től 2009-ig biztosított éves támogatás**

(85) Románia kifejtette, hogy a repülőtér-üzemeltetőnek juttatott állítólagos működési támogatás valójában a beruházási költségekhez kapcsolódott, és nem állami támogatás volt. A beruházási projekteket a jelen határozatban a 3. táblázat tartalmazza.

(86) A *kifutópálya fejlesztésére és az előtér bővítésére* 2007-ben, 2008-ban és 2009-ben nyújtott finanszírozást illetően Románia azzal érvelt, hogy a finanszírozás a piacgazdasági szereplő elvének megfelelően történt. Románia szerint a piacgazdasági szereplő elvét nem sértik meg abban az esetben, ha olyan eszközökbe fektetnek be, amelyek állami tulajdonban vannak és osztalékokból és koncessziós díjakból eredő bevételeket generálnak. Ebben az esetben Románia a koncesszióból származó bruttó bevétel 2 %-ának megfelelő koncessziós díjat számított. Románia úgy nyilatkozott, hogy a 2006-ban készült fejlesztési terv és a temesvári nemzetközi repülőtér kapacitásfelmérése (a továbbiakban: kapacitásfelmérés) a beruházások gazdasági fenntarthatóságát mutatták. Románia szerint a gazdasági fenntarthatóságot el is lehetett várni, mivel a megnövekedett utasszámok és a hatékonyságból eredő nyereségek növelik a repülőtéri infrastruktúra üzemeltetéséből származó bevételt. Románia szerint a beruházások a légi közlekedés biztonságára vonatkozó előírások teljesítéséhez (különösen a repülőgépekhez való illetéktelen hozzáférés elkerülése érdekében), valamint a megnövekedett forgalomból eredő működési igények kiszolgálásához is szükségesek voltak. Románia közölte továbbá, hogy a kereskedelmi tevékenységek mellett az infrastruktúrát katonai célokra, hivatalos kiküldetésekhez, kutató és mentőakciókhoz, humanitárius és sürgősségi segélyezéshez kapcsolódó repülésekhez, valamint az ENSZ, a Vöröskereszt és Vörös Félhold, illetve a hasonló szervezetek járataihoz is használták. Románia kifejtette, hogy a nemzet érdekeit szolgáló tevékenységek (hadsereg és nemzetvédelem, humanitárius és mentőakciók és hasonlók) a közszolgálat kategóriájába tartoznak. Románia közölte, hogy a román törvények szerint a repülőtér-üzemeltető köteles a repülőtéri infrastruktúrát a fenti nem kereskedelmi tevékenységek céljára díjmentesen rendelkezésre bocsátani.

(87) A *biztonsági berendezések* 2008-ban történő finanszírozását illetően Románia álláspontja az volt, hogy az a közszolgálat kategóriájába tartozó tevékenységekhez kapcsolódott. Románia közölte, hogy ezeket a beruházásokat a 2320/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet, a 622/2003/EK bizottsági rendelet és nemzeti jogszabályok tették szükségessé. Ezen felül Románia közölte, hogy a repülőtér-üzemeltető a biztonsági berendezéseknek köszönhetően tudta teljesíteni az 562/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben foglalt határvédelmi előírásokat.

(88) A *nem schengeni terminál 2007-ben, 2008-ban, 2009-ben és 2010-ben történő bővítésének és fejlesztésének* finanszírozását illetően Románia azzal érvelt, hogy ezt a finanszírozást vagy a piacgazdasági szereplő elve szerint végezték, vagy a közszolgálat körébe tartozó tevékenységekhez kapcsolódott. Románia szerint ezek a fejlesztések gazdasági megfontolásokon alapultak, és az volt a céljuk, hogy felkészítsék a repülőteret a magasabb utasszámok kezelésére. Románia közölte, hogy az állam a hosszabb távú nyereségesség reményében járt el. Románia rámutatott továbbá arra is, hogy a beruházások azért is szükségesek voltak, hogy Románia teljesíteni tudja a schengeni övezethez történő csatlakozás feltételeit. Románia különösen azt emelte ki, hogy a beruházások célja a 2320/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és az 562/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet teljesítése volt.

(89) A *bevezető út és a parkoló fejlesztésének* 2007-ban történő finanszírozását illetően Románia azzal érvelt, hogy a finanszírozás a piacgazdasági szereplő elvének megfelelően történt. Románia közölte, hogy 2005-ben megvalósíthatósági tanulmány készült a beruházásról, és ez tartalmazott egy üzleti tervet és a beruházás nyereségességi értékelését. Románia szerint a nyereségességi elemzés jelentős bevételek megszerzésének lehetőségét mutatta.

(90) A *világítóberendezések* 2008-ban történő finanszírozását illetően Románia azzal érvelt, hogy a finanszírozás a piacgazdasági szereplő elvének megfelelően történt. Románia szerint a világítóberendezésekre fordított befektetés szükséges volt a repülőtéri infrastruktúra optimális kihasználásához és az utasok és a repülőgépek biztonsága érdekében. Románia állítása szerint ez a befektetés utólag nyereségesnek bizonyult.

5.2. **2. intézkedés – a 2007. évi AIP, a 2008. évi AIP és a 2010. évi AIP szerinti engedmények és kedvezmények**

5.2.1. *A 2007. évi és a 2008. évi AIP*

(91) Románia bemutatta, hogy a repülőtér-üzemeltető 2007 óta nyereségesen működik, ráadásul folyamatosan nő a nyereség. Ebben az összefüggésben a repülőtér-üzemeltető által alkalmazott díjszabások fedezték a nyújtott szolgáltatások költségeit.

(92) Románia kifejtette, hogy a repülőtéri díjak alkalmazásáról hozott döntések a repülőtér-üzemeltető egyik szakosztálya által felvázolt gazdasági és pénzügyi háttérelemzés alapján születtek meg.

(93) Románia állítása szerint a repülőtéri díjakat közzétették az AIP-ben, és hátrányos megkülönböztetés nélkül minden felhasználóra érvényesek voltak.

(94) Románia pontosította, hogy a 2007. évi és a 2008. évi AIP-t a repülőtér- üzemeltető Igazgatótanácsa hagyta jóvá, megközelítőleg két hónappal az egyes AIP-k hatálybalépése előtt.

(95) Románia szerint a Carpatair üzleti modellje, nevezetesen a hub-and-spoke (gyűjtő-elosztó) modell olyan helyzetet eredményezett, amelyben azokban az időpontokban, amikor a Carpatair legtöbb utasa érkezett, a repülőtér kapacitásait szinte teljes mértékben kimerítették. Ugyanakkor a csúcsidőn kívül a kapacitások kihasználatlanul maradtak. Ezért a temesvári nemzetközi repülőtér növekvő utasforgalmához kapcsolódó költségnövekedés – legalábbis a Carpatair működési modellje miatt kialakult csúcsidőn kívüli időszakokban – meglehetősen alacsony volt, ugyanis a legtöbb költség fix tétel volt. Következésképpen a becslések szerint még az alacsony légi forgalmi díjak is többletnyereséget hoztak. Ezt a repülőtér-üzemeltető által a 2008 és 2010 közötti időszakban a működési bevételekben megfigyelt 39 %-os növekedés is jól mutatta, mivel azt a működési költségek mindössze 22 %-os emelkedésével sikerült elérni.

(96) Románia szerint a 2007. évi és a 2008. évi AIP-ben foglalt engedmények és kedvezmények a repülőtér-üzemeltető számára fennálló méretgazdaságosságról tanúskodnak, ami abból ered, hogy a repülőtér működésében magas a fix költségek aránya. Ez azt jelenti, hogy érdemes a volumenek növelésére törekedni. Az engedmények és kedvezmények célja a gazdasági tevékenység olyan módon történő ösztönzése és bővítése, ami a lehető leghatékonyabban kihasználja a repülőtér infrastruktúráját.

5.2.2. *A 2010. évi AIP*

(97) Románia szerint a repülőtér-üzemeltető önállóan járt el, amikor megállapította a 2010. évi AIP-ben jelzett díjakat és díjcsökkentéseket. Románia közölte, hogy a díjakat és a díjcsökkentéseket nem az állam határozta meg.

(98) Románia közlése szerint a 2010. évi AIP-t a piacgazdasági szereplő elvének megfelelően fogadták el. Románia szerint a légi forgalommal nem összefüggő tevékenységből származó bevételeket, a hálózat kiszervezését és a vállalat értékének a növekedését is számításba kell venni a piacgazdasági szereplő elvének való megfelelés elemzése során. A repülőtér-üzemeltető bevételeinek kb. 14 %-a légi forgalommal nem összefüggő tevékenységből ered. Románia szerint a diszkont légitársaságok utasai közül többen vásárolnak újságokat, ételt és italokat vagy hasonló termékeket a repülőtéri üzletekben, mint más utasok, mivel a diszkont légitársaságok általában nem biztosítják ezeket a cikkeket a fedélzeten.

(99) Románia véleménye szerint a 2010. évi AIP ösztönözte a légitársaságokat arra, hogy növeljék az utasszámot. Románia közölte, hogy a 2010. évi AIP alkalmazása során a repülőtér forgalma kedvezően alakult (lásd a 10. táblázatot).

10. táblázat: Temesvári repülőtér – Bevétel és utasszámok

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

(100) Románia kifejtette, hogy a Carpatair számára felszámított repülőtéri díjakat 70 %-kal csökkentették a leszállások, és 50 %-kal a világítás esetében. Az átszálló utasok után mindössze 1,5 EUR-t számítottak fel. A 2010. évi AIP szerint a Wizz Air számára a repülőtéri díjakból adott maximális engedmény 67 % és 72 % között mozgott. 72 % és 85 % közötti engedményeket a Wizz Air soha nem kapott, mert soha nem érte el az ehhez szükséges küszöböket. Románia szerint más légitársaságok is jogosultak voltak a díjcsökkentésre az elért utasszámok és a forgalom alapján.

(101) Románia kijelentette, hogy a repülőtéri díjaknak a 2010. évi AIP-ben történő csökkentése azt tükrözi, hogy a repülőtér-üzemeltető számára alternatív költséget jelentett a kisebb repülőgépekkel és hosszabb fordulási idővel működő társaságok kiszolgálása, szemben a nagyobb repülőgépeknek nyújtott szolgáltatásokkal, amelyek leszállásonként több utast hoznak. A 2010. évi AIP célja az volt, hogy a rövidebb fordulási idővel működő légitársaságokat vonzza, hogy óránként nagyobb legyen a rotációk száma, és ezzel javuljon a repülőtér-üzemeltető működési kapacitásainak kihasználása az óránkénti leszállások száma szempontjából.

(102) Románia közölte, hogy a Wizz Air esetében alkalmazott engedmények szintén a kevesebb igénybe vett szolgáltatást tükrözik. A Wizz Air csak közvetlen járatokat kínált, így nem igényelt átszálláshoz szükséges létesítményeket és szolgáltatásokat. A tranzitjáratokhoz a repülőtér-üzemeltetőnek meg kell kettőznie a biztonsági létesítményeket. Románia szerint a Wizz Air utasainak 60 %-a online jelentkezik be, ami azzal jár, hogy jelentősen kevesebb személyzet szükséges a bejelentkezéshez. A Wizz Air utasai kevesebb poggyásszal utaznak, így a poggyászkezeléséhez is kevesebb személyzet és létesítmény szükséges. Románia szerint a Wizz Air saját dolgozói végezték a gépek rutinszerű takarítását a fordulási idő alatt.

5.3. **3. intézkedés – a Wizz Air és a repülőtér-üzemeltető között 2008-ban létrejött megállapodások**

(103) Románia közölte, hogy a gurulópálya helyreállításával vagy az előtér bővítésével kapcsolatos beruházások egyike sem kifejezetten a Wizz Air jelenléte miatt történt. Románia szerint az állam mint fő részvényes által végrehajtott beruházások már az előtt megkezdődtek, hogy a Wizz Air bejelentette azt a szándékát, hogy a temesvári nemzetközi repülőtérre repüljön. Románia elmondta, hogy a repülőtér-üzemeltető saját forrásaiból végrehajtott beruházások és javítások sem a Wizz Airnek vagy bármilyen más légitársaságnak a temesvári nemzetközi repülőtéren való megjelenése miatt történtek, hanem inkább azért, hogy megteremtsék azokat a biztonsági feltételeket, amelyek szükségesek a repülőtéri tevékenységek megfelelő ellátásához. A javításokra a rendes elhasználódás miatt került sor, és nem valamelyik légitársaság kedvéért vagy érdekében.

(104) Románia szerint, ahogyan azt a preambulum is tartalmazza, az egyetértési megállapodás olyan elvi megállapodás volt, amely semmilyen jogi kötelezettséget nem rótt a felekre. Románia közlése szerint a titoktartási záradék megsértésének esetén kívül a megállapodás nem határozott meg szankciókat esetleges szerződésszegések esetére. Amellett, hogy nem volt érvényes kötelezettség az egyetértési megállapodásban felsorolt szolgáltatások nyújtására, a repülőtér-üzemeltető nem végzett semmilyen munkálatot az infrastruktúrán az érintett időszakban, csak olyat, ami teljesen független volt a Wizz Air működésétől.

(105) Románia szerint az egyetértési megállapodás a felek azon szándékát fejezi ki, hogy jóhiszeműen tárgyalásokat kezdjenek egy olyan potenciális együttműködésről, amely kötelező megállapodásokra épül. Románia közölte, hogy valóban létrejöttek ilyen kötelező megállapodások, amelyek gyakorlatilag felváltották az egyetértési megállapodást: ezek a működési megállapodás, földi kiszolgálási megállapodás és marketingmegállapodás.

(106) Románia szerint a repülőtér-üzemeltető a piacgazdasági szereplő elvével összhangban járt el, amikor aláírta a 2008. évi megállapodásokat a Wizz Airrel. Érvelése alátámasztása érdekében Románia elküldte a Bizottságnak az utólag rekonstruált előzetes üzleti tervet, amely bemutatta, hogy a Wizz Airrel kötött 2008. évi megállapodások magasabb utasszámot és nagyobb nyereséget irányoztak elő.

5.4. **4. intézkedés – A Wizz Airnek a 2009. október és 2010. február közötti tartó időszakra kiszámlázott repülőtéri díjak beszedésének halasztása**

(107) Románia kijelentette, hogy a repülőtér-üzemeltető önállóan cselekedett a Wizz Air által a repülőtér-üzemeltetőnek fizetendő repülőtéri díjakat illetően. Románia szerint ebben az összefüggésben a döntést tehát nem a román állam hozta meg.

(108) Románia közölte, hogy a Wizz Air által a repülőtér-üzemeltetőnek fizetendő repülőtéri díjak megfizetésével kapcsolatban a repülőtér-üzemeltető által hozott döntés megfelelt a piacgazdasági szereplő elvének.

(109) Románia szerint a Wizz Airnek visszatérítendő és a Wizz Airtől behajtandó összegeket 2014. március 1-jén számolták el a repülőtér-üzemeltető és a Wizz Air között létrejött 20310. számú megállapodásban ([15]) (a továbbiakban: elszámolási megállapodás).

(110) Románia közlése szerint 2014. november 20-án a repülőtér-üzemeltetőnek a Wizz Air felé fennálló tartozása 0 EUR volt, míg a Wizz Airnek a repülőtér-üzemeltető felé fennálló tartozása 122 861,67 EUR-t tett ki a 2014. október 1. és 2014. október 31. közötti működésére vonatkozóan, és 1 256,12 EUR-t a temesvári nemzetközi repülőtéren bérelt adminisztratív terület után. Románia szerint ezek az összegek 2014. november 30-án voltak esedékesek.

([15]) Az elszámolási megállapodás az alábbi intézkedéseken alapult. A repülőtér-üzemeltető választott bírósági keresetet nyújtott be a Kolozsvári Kereskedelmi és Iparkamara mellett működő Választott bírósághoz (a továbbiakban: Kolozsvári Választott bíróság) a Wizz Air ellen 24/2011. szám alatt. A Kolozsvári Választott bíróság 2012. május 16-án hozta meg 3. sz. ítéletét (a továbbiakban: választott bírósági ítélet). A 2012. június 11-i határozattal a Kolozsvári Választott bíróság kijavított néhány hibát. A Választott bíróság ítélete elrendelte, hogy a Wizz Air fizesse ki a repülőtér-üzemeltető bizonyos számláit, a fennmaradó összeget pedig a működési megállapodás és a földi kiszolgálási megállapodás alapján kell rendezni. A repülőtér-üzemeltető késedelmi kamat megfizetését is előírta a Wizz Air számára. A Wizz Air keresetet nyújtott be a repülőtér-üzemeltető ellen, melyben kérvényezte, hogy kötelezzék a repülőtér-üzemeltetőt a Wizz Air által a marketingmegállapodás alapján kiállított számlák megfizetésére. A Kolozsvári Szakosított Törvényszék kiadta a 2012. október 3-án kelt, 3597. számú határozatot, melyben részben jóváhagyta a Wizz Air által a repülőtér-üzemeltető ellen indított keresetet.

6. **HARMADIK FELEK ÉSZREVÉTELEI**

6.1. **Carpatair**

6.1.1. *3. intézkedés – a Wizz Air és a repülőtér-üzemeltető között 2008-ban létrejött megállapodások*

(111) A Carpatair szerint a Wizz Airnek a temesvári nemzetközi repülőtéren történő működése érdekében hozott különböző intézkedések állami támogatást jelentenek. A Wizz Airnek juttatott vélt támogatás a Carpatair becslése szerint 2008 októbere és 2010 decembere között 5,5 millió EUR-t tett ki. A támogatás állítólag a marketingmegállapodáson keresztül juttatott 2,6 millió EUR összeg, valamint az AIP és a működési megállapodás alapján adott 2,9 millió EUR összegű engedmények formájában valósult meg. Ezen felül a Carpatair állítása szerint a repülőtér-üzemeltető 2011-ben is biztosította a támogatásokat a Wizz Air számára, azok összege pedig 2011 végére elérte a 8,3 millió EUR-t.

(112) A Carpatair a piacgazdasági szereplő elvéről is véleményt nyilvánított. A Carpatair szerint egy piacgazdasági befektető a repülőtér egyedi sajátosságai alapján hozta volna meg a döntéseit. A repülőtér elhelyezkedésének és a Carpatair tevékenységének köszönhetően 2000 óta fokozatosan kialakult egy hub-and-spoke (gyűjtő-elosztó) rendszer, melynek eredményeképpen a Carpatair 2008-ban, amikor a Wizz Air megjelent, a repülőtér-üzemeltető bevételeinek 38 %-át adta. Ennek lényegében az volt az oka, hogy a Carpatair tartósan meg tudta szerezni a Romániából, Olaszországból, Moldovából, Ukrajnából és Magyarországról érkező üzleti utazókat.

(113) A Carpatair közölte továbbá, hogy a temesvári nemzetközi repülőtér forgalma 2007-ben 836 574 fő, 2008-ban pedig 890 704 fő volt. Normális esetben egy magánbefektető számára ez lett volna a kiindulási és hivatkozási alap, amelyre a határbevételeit építeni kívánja. A repülőtér-üzemeltetőnek arra kellett volna törekednie, hogy ne tegye tönkre a meglévő üzleteket és bevételeket. A Carpatair szerint azonban a repülőtér-üzemeltető ezt nem vette figyelembe, és ennek következtében 2013-ban a temesvári nemzetközi repülőtéren már csak 757 009 utas fordult meg. Ez 15 %-kal kevesebb volt, mint a Wizz Air megjelenése előtt. Egy körültekintő befektető tehát figyelembe vette volna azt a tényt, hogy éppen ez a meglévő forgalom hozta a biztos hasznot, és a Wizz Air számára adott előnyöket az új útvonalakra korlátozta volna. Nem ez történt. A marketingmegállapodás három évre 85 %-os kedvezményt adott minden díjra, kiszolgáló szolgáltatásra, sőt még a felhasznált anyagokra is, mégpedig minden útvonalon, beleértve azokat is, amelyek felén a Carpatair már repült. Egy bölcs befektető tudta volna, hogy a fő ügyfél, tehát a Carpatair gyengítése tönkreteszi a meglévő csomópontot és a hozzá tartozó erőforrásokat. Egy bölcs befektető tisztában lett volna az iparágban és különösen a hub-and-spoke (gyűjtő-elosztó) modellt alkalmazó légitársaságoknál elérhető tényleges haszonkulcsokkal. Tekintettel arra, hogy az állítólagos támogatás megvalósulását követően a temesvári nemzetközi repülőtéren folyó tevékenységből eredő bevételeknek mindössze a fele (a Carpatair összes bevételeinek 20 %-a) veszett volna el, a nyereségesség visszaesése a teljes bevétel 15 %-ának és a nyereség 5 %-ának elvesztését jelentette volna. Abszolút értékben kifejezve a szóban forgó veszteség évente 10–15 millió EUR negatív hatást jelentett.

(114) A Carpatair kijelentette, hogy egy körültekintő befektető közzétette volna a 2006-ban megrendelt tanulmány eredményeit, melyekből kiderült, hogy a kifutópálya javítást igényelt, aminek a költsége 30 millió EUR. Ezt az információt a repülőtér új igazgatója bocsátotta rendelkezésre 2010-ben. Egy körültekintő magánbefektető a hosszabb távú nyereségességre törekszik, és ennek során nem foglalkozik a rövid távú határnyereséggel, amelyet a rendkívül alacsony, 1 EUR/utas többletbevétel eredményez. Egyértelmű, hogy a repülőtér-üzemeltető, amikor figyelmen kívül hagyta a javítás költségeit, sőt beengedett egy olyan légitársaságot, amely várhatóan túlterheli és tönkreteszi majd a kifutópályát, nem a hosszú távú nyereségességet tartotta szem előtt. A légi közlekedési iparágban egy körültekintő befektető felárat számított volna fel ilyen légitársaságoknak minden túlterheléssel járó művelet után.

(115) A Carpatair állítása szerint 2012 elején a repülőtér-üzemeltető ahhoz kötötte a Carpatairrel fennálló szerződése megújítását, hogy a Carpatair elfogadja-e a Wizz Airrel kötött megállapodásokat és azok feltételeit.

(116) A Carpatair szerint nem érvényesült a piacgazdasági szereplő elve. A Carpatair állítása szerint nem készült előzetes elemzés, és nem mutattak be semmilyen üzleti tervet a Bizottságnak a repülőterek finanszírozására és a regionális repülőterekről közlekedő légitársaságoknak nyújtott indulási célú állami támogatásokra vonatkozó 2005. évi közösségi iránymutatásoknak ([16]) (a továbbiakban: 2005. évi légi közlekedési iránymutatások) megfelelően.

([16]) A Bizottság közleménye: A repülőterek finanszírozására és a regionális repülőterekről közlekedő légitársaságoknak nyújtott indulási célú állami támogatásokra vonatkozó közösségi iránymutatások (HL C 312., 2005.12.9., 1. o).

(117) A Carpatair elutasította Románia érveit azzal kapcsolatban, hogy a piacgazdasági szereplő elvének vizsgálata során a légi forgalmi tevékenységgel nem összefüggő bevételeket is figyelembe kell venni. A Carpatair szerint Románia nem tudta részletes gazdasági elemzésben alátámasztani azt, hogy a Wizz Airnek nyújtott támogatásokat a légi forgalmi tevékenységgel nem összefüggő nyereség növekedése igazolta volna.

6.1.2. *A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás*

(118) A Carpatair állítása szerint a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás megerősíti, hogy az intézkedések állami támogatást jelentettek. A piacgazdasági szereplő elve nem teljesült, mert nem volt előzetes üzleti terv, ezért a román hatóságok nem is nyújtottak be ilyen tervet a Bizottságnak, sem pedig a 2008. évi megállapodásokhoz tartozó nyereségességi előrejelzéseket.

(119) A Carpatair állítása szerint a repülőtér-üzemeltető legfrissebb pénzügyi adatai is megerősítik, hogy a támogatás nem összeegyeztethető. A Carpatair azzal érvelt, hogy az állami támogatás rontotta a repülőtér-üzemeltető nyereségességét, és nem felelt meg az indulási támogatás kumulatív feltételeinek.

(120) A Carpatair tájékoztatta a Bizottságot továbbá arról is, hogy benyújtott egy panaszt a román versenyhivatalhoz, melyben nehezményezi, hogy a repülőtér-üzemeltető visszaélt a domináns pozíciójával, és egyes légitársaságoknak diszkriminatív feltételeket biztosított.

6.2. **Wizz Air**

6.2.1. *2. intézkedés – a 2007. évi AIP, a 2008. évi AIP és a 2010. évi AIP szerinti engedmények és kedvezmények*

(121) A Wizz Air állítása szerint 85 %-ot is elérő engedményt soha nem kapott a 2010. évi AIP szerint. Ehelyett átlagosan legfeljebb 73 %-os volt az engedmény, miután a román közlekedési minisztérium ellenezte a fenti díjrendszert.

(122) Ezen felül a Wizz Air szerint a 2007. évi AIP, a 2008. évi AIP és a 2010. évi AIP nem tartalmazott neki kedvező szelektivitást és előnyöket. Más légitársaságok is üzemeltetnek a Wizz Air gépeivel azonos méretű és maximális felszállótömegű gépeket, ezért ők is élvezhették ugyanezeket az engedményeket.

(123) A Wizz Air azt állította, hogy megjelenése óta a repülőtér-üzemeltető támogatta a nagyobb repülőgépek használatának általános tendenciáját, és az utasszámok a 2007 és 2010 közötti időszakban 36 %-kal emelkedtek, miközben a gépek forgalma csak 2 %-kal nőtt.

(124) A Carpatairrel ellentétben a Wizz Air alacsony viteldíjakat kínált és hatékonyan működött. Ennek következtében gazdasági szempontból logikus volt, hogy a kevésbé drága infrastruktúra és szolgáltatások biztosítása alacsonyabb díjak alkalmazásához vezetett egy piacgazdasági szereplőként működő repülőtér számára. A Wizz Air állítása szerint a légi forgalommal összefüggő és nem összefüggő tevékenységekből származó bevételek növelésével fellendítette a repülőtér forgalmát.

6.2.2. *3. intézkedés – a Wizz Air és a repülőtér-üzemeltető között 2008-ban létrejött megállapodások*

(125) A Wizz Air érvelése szerint az előzetes üzleti terv hiánya nem bizonyítja, hogy a román hatóságok nem a piacgazdasági szereplő elve szerint jártak el.

(126) A Wizz Air megbízott egy gazdasági tanácsadót, az Oxera Consulting Ltd-t azzal, hogy végezzen piacgazdasági befektetői tesztet (MEIP) a repülőtérrel kapcsolatban. Az Oxera jelentése, amelyet 2011. október 27-én nyújtottak be a Bizottságnak, azt vizsgálta, hogy a repülőtér-üzemeltető és a Wizz Air között létrejött megállapodások megfeleltek-e a piacgazdasági szereplő elvének.

(127) Az Oxera elemzése a 2008. évi megállapodásokra és a 2007. évi AIP-re, a 2008. évi AIP-re és a 2010. évi AIP-re összpontosított.

(128) Az Oxera véleménye szerint a Wizz Air által a temesvári nemzetközi repülőtéren fizetett díjakat a Wizz Air által más hasonló repülőtereken fizetett díjakkal kell összehasonlítani egy megfelelő időszakot vizsgálva.

(129) Az Oxera az elemzésében három repülőteret választott referenciaalapnak az elemzés céljaira. Az Oxera állítása szerint ezeknek a repülőtereknek a tulajdonosi és finanszírozási szerkezete olyan, hogy valószínűleg mindannyian a magánbefektetői repülőterekre jellemző módon járnának el, ezen felül Wizz Air úticélok is, így több szempontból is alkalmasak az összehasonlításra.

(130) A Wizz Airtől kapott adatok alapján az Oxera arra a következtetésre jutott, hogy a légitársaság által a temesvári nemzetközi repülőtéren fizetett díjak összege összehasonlítható a három referenciaalapként szolgáló repülőtéren 2008 és 2009, valamint 2010 és 2011 között utasonként és fordulásonként fizetett díjakkal.

(131) Az Oxera szerint az elemzésből az derült ki, hogy a Wizz Air által a temesvári nemzetközi repülőtéren fizetett díjak átfogó szintje, a megállapodásokban meghatározottak szerint, átlagosan magasabb, mint a légitársaság által a referenciaalapként szolgáló repülőtereken fizetett díjak. A Wizz Air által a másik három repülőtéren fizetett alacsonyabb díjak arra engednek következtetni, hogy egy magánbefektető valószínűleg szerződött volna olyan feltételekkel, amilyeneket a repülőtér-üzemeltető és a Wizz Air között létrejött szerződés tartalmaz.

(132) A megállapodások nyereségességi elemzéséből az derül ki, hogy egy észszerűen gondolkodó magánbefektető hajlandó lenne ugyanezt a megállapodást megkötni a Wizz Airrel. A nyereségesség elemzése alapján tehát az látható, hogy a Wizz Airrel megkötött különféle megállapodásokban a repülőtér-üzemeltető a piacgazdasági szereplő elvét követte.

(133) Összességében az Oxera arra a következtetésre jutott, hogy az összehasonlító elemzés eredménye és a megállapodások nyereségességének elemzése szerint a Wizz Air által a temesvári nemzetközi repülőtéren fizetett díjak hasonlók azokhoz a díjszintekhez, amelyeket a Wizz Airnek egy repülőtértulajdonos piacgazdasági befektető ajánlott volna hasonló körülmények között.

6.2.3. *4. intézkedés – A Wizz Airnek a 2009. október és 2010. február közötti tartó időszakra kiszámlázott repülőtéri díjak beszedésének halasztása*

(134) A Wizz Air véleménye szerint egyértelmű, hogy a repülőtér-üzemeltető felé fizetendő, fennálló összeg nem volt támogatás. A Wizz Airnek is voltak a repülőtér-üzemeltetővel szemben követelései, melyek a repülőtér-üzemeltető és a Wizz Air közötti elszámolási eljárásból erednek.

(135) A Wizz Air érvelése szerint az államnak való betudhatóság nem volt bizonyított, mert a Bizottság nem állapította meg, hogy az államnak szerepe lett volna az esedékes díjak meg nem fizetésében.

(136) A repülőtér-üzemeltető által a légitársaságoknak nyújtott állítólagos támogatás nem annak tudható be, hogy a román állam a Stardust Marine-nal kapcsolatos ügyben hozott ítéletben kialakított ítélkezési gyakorlatra hivatkozott ([17]). A Wizz Air úgy látta, hogy a repülőtér-üzemeltető önállóan cselekedett, a román állam jóváhagyása, sőt tudta nélkül. A román kormány beavatkozása mindössze annyiból állt, hogy utasítást adott a repülőtér-üzemeltető bizonyos intézkedéseinek visszavonására, melyeket a kormány utólag nem hagyott jóvá.

6.2.4. *A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás*

(137) A Wizz Air megismételte, hogy a repülőtér-üzemeltetővel kötött 2008. évi megállapodások a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás szerint nem minősültek állami támogatásnak.

(138) A Wizz Air véleménye szerint a repülőtér-üzemeltető és a Wizz Air között létrejött megállapodások megfeleltek a piacgazdasági szereplő elvének. Ebben az esetben a piaci árral való összehasonlítást és az előzetes nyereségességi elemzést – melyet a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás ír le – alkalmazták, ahogyan azt az Oxera jelentése is bizonyította.

(139) A Wizz Air úgy látja, hogy a repülőtér-üzemeltetőnek juttatott állítólagos állami támogatás, ha egyáltalán volt ilyen, nem jutott el a Wizz Airhez. A Wizz Air a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 11. és 65 pontjára hivatkozott, melyek szerint ha egy repülőtér támogatásban részesül, akkor az abból eredő előnyt nem egy konkrét légitársaság élvezi abban az esetben, ha az érintett infrastruktúrát minden légitársaság használhatja, és nem egy konkrét légitársaságot szolgál, és a légitársaságok olyan díjakat fizetnek, amelyek legalább a repülőtéri működésük többletköltségeit fedezik.

(140) A Wizz Air szerint ezek a feltételek teljesültek. A Wizz Air nem az egyetlen olyan légitársaság volt, amely 70 tonnánál nagyobb maximális felszállótömegű repülőgépeket üzemeltetett a temesvári nemzetközi repülőtéren a tárgyalt időszakban, ezért valószínűleg más légitársaságok is élvezték a repülőtéri díjakból adott hasonló vagy nagyobb kedvezményeket.

([17]) A Bíróság C-482/99. sz., *Franciaország kontra Bizottság (Stardust Marine)* ügyben 2002. május 16-án hozott ítélete, EU:C:2002:294.

(141) A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 172. pontja alapján a Wizz Air arra a következtetésre jutott, hogy ha ki is derülne, hogy a repülőtér-üzemeltető támogatást kapott, annak az összeegyeztethetőségét a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás alapján kell értékelni, a 700 000 utas alatt repülőterek támogatási intenzitásai szerint.

6.3. **A repülőtér-üzemeltető**

6.3.1. *3. intézkedés – a Wizz Air és a repülőtér-üzemeltető között 2008-ban létrejött megállapodások*

(142) A repülőtér-üzemeltető kijelentette, hogy az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében meghatározott értelemben a 2008. évi megállapodás nem tartalmazott állami támogatást.

(143) A repülőtér-üzemeltetője szerint nem volt szelektivitás. A Wizz Airnek biztosított állítólagos támogatás minden hasonló légitársaság számára elérhető volt, átlátható módon és hátrányos megkülönböztetés nélkül.

(144) A repülőtér-üzemeltető állítása szerint a marketingmegállapodás a Wizz Air által a repülőtér-üzemeltető számára végzett marketingszolgáltatásokra vonatkozott. A repülőtér-üzemeltető más légitársaságoknak is felajánlotta volna ilyen megállapodás megkötését, de nem állt módjában, mert korlátozott összeget költhetett hirdetésre.

(145) A repülőtér-üzemeltető azt állította, hogy nem fért hozzá állami forrásokhoz. Állami forrásokat kizárólag a nem diszkriminatív jellegű infrastruktúrára fordítottak, például a gurulópályákra, az előterekre, a biztonsági berendezésekre és a terminálok épületeire és berendezéseire.

(146) A repülőtér-üzemeltető a saját állítása szerint önállóan járt el. Abból a tényből, hogy Románia 80 %-os részesedést birtokol a repülőtérben, nem következik az, hogy az állam közvetlen vagy közvetett irányítást gyakorolna a szóban forgó források felett.

(147) A piacgazdasági szereplő elvét a 2008. évi megállapodások minden vonatkozásban betartották. A repülőtér-üzemeltető kijelentette, hogy a 2008. évi megállapodások megkötése előtt számításokat végzett. A repülőtér-üzemeltető szerint a törvény nem írta elő az üzleti terv készítésének kötelezettségét. A repülőtér-üzemeltető nem látott okot arra, hogy megőrizze a dokumentumokat.

(148) A repülőtér-üzemeltető által küldött RBB ([18]) jelentés megkísérelte felbecsülni a repülőtér-üzemeltető számára a 2008. évi megállapodások keretében jelentkező többletköltségeket és előnyöket. A jelentés szerint a 2008. évi megállapodások még abban a három évben is pozitív megtérülést hoztak a repülőtér-üzemeltető számára, amelyben a repülőtér-üzemeltető viselte a marketingköltségeket.

(149) Az RBB jelentése szerint a repülőtér hatékonyságának javulása a Wizz Air tevékenységének köszönhető. Az adatokból kiderült, hogy a Wizz Air repülőgépenként jelentősen több utast szállított, mint a repülőtéren működő más légitársaságok. Ennél fogva a Wizz Airnek a repülőtér-üzemeltető ügyfélkörébe való felvétele jelentős növekedést hozott az utasok számában, miközben a repülőgépek forgalma csak kismértékben nőtt.

(150) Ez a növekedési minta javította a repülőtér nyereségességét: a 2008 és 2010 közötti időszakban a repülőtér-üzemeltető 39 %-kal növelte a teljes működési bevételeit, miközben a teljes működési költségei mindössze 22 %-kal növekedtek.

(151) Az RBB jelentése szerint az adatokból az látszik, hogy a Wizz Air részesedése a légi forgalommal összefüggő tevékenységből származó bevételekből arányban áll az utasforgalomban és a gépek forgalmában a temesvári nemzetközi repülőtéren elért részesedésével, vagy meghaladja azt. Ezzel szemben az RBB jelentése arra is rámutatott, hogy a Carpatair folyamatosan kisebb mértékben járult hozzá a repülőtér-üzemeltető bevételeihez, és ez nem állt arányban a temesvári nemzetközi repülőtér létesítményeinek általa történő használatával az utasszámok és a gépek forgalma alapján.

(152) A jelentés felvetette, hogy a Carpatair kedvezőbb feltételeket kapott a repülőtér-üzemeltetőtől, mint más légitársaságok, köztük a Wizz Air. Ez a kapacitások használatához mért folyamatos alulfizetés jól tükrözi a Carpatair üzleti modelljének relatív hatékonytalanságát a repülőtér kihasználását illetően, mely modellben nagy számú légi jármű közlekedik, de viszonylag kevés utassal.

([18]) Az RBB Economics LLP londoni székhelyű gazdasági tanácsadó. A versenyjoggal kapcsolatos gazdasági tanácsadásra szakosodott.

(153) A temesvári egyetem által készített tanulmány szerint a repülőtér-üzemeltető által végrehajtott beruházások nyereségesek és hasznosak voltak. A tanulmány állítása szerint a repülőtér-üzemeltető a piacgazdasági szereplő elve szerint járt el.

(154) A tanulmány megállapította, hogy a repülőtér-üzemeltető helyes stratégiával növelni tudta az utasszámokat és a légi járművek forgalmát is. Ehhez, az ország más repülőterein és külföldön alkalmazott költségeket véve alapul, előnyös diszkontdíjszabást dolgoztak ki, különösen a nagy számú utast szállító és nagy kapacitású légi járműveket alkalmazó légitársaságok számára. Ezen felül a terminál épületén belül a bérleti díjak a piaci árakat tükrözik, mivel a díjak összhangban álltak a város más részeiben található hasonló típusú helyek bérleti díjaival.

6.3.2. *A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás (1. és 3. intézkedés)*

(155) A repülőtér-üzemeltető úgy nyilatkozott, hogy a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás szerint nem volt törvénytelen állami támogatás. Ha lett is volna támogatás, az az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének (c) pontja értelmében összhangban állt volna a belső piaccal.

(156) A repülőtér-üzemeltető véleménye szerint a repülőtér-üzemeltető számára biztosított támogatás jól körülhatárolt közérdekű célt szolgált, mivel javította az európai uniós polgárok mobilitását és Temes megye összeköttetését azáltal, hogy hozzáférési pontokat alakított ki Unión belüli járatok számára, csökkentette a légi forgalomban fennálló zsúfoltságot az EU fő reptéri csomópontjain, és elősegítette Temes megye regionális fejlődését.

(157) A repülőtér-üzemeltető kijelentette, hogy a beruházásnak az volt a célja, hogy új kapacitásokat hozzon létre a temesvári nemzetközi repülőtéren, és az új infrastruktúra középtávon feleljen meg a légitársaságok, az utasok és a teherfuvarozók előrejelzett igényeinek a temesvári nemzetközi repülőtér vonzáskörzetében.

(158) A repülőtér-üzemeltető szerint a Wizz Air és a repülőtér-üzemeltető között létrejött megállapodások a piacgazdasági szereplő elve szerint nem tekinthetők állami támogatásnak.

(159) A repülőtér-üzemeltető a 2014. évi légi közlekedési iránymutatásban a piacgazdasági szereplő elvének ellenőrzésére leírt két különböző eljárást alkalmazta.

(160) A repülőtér-üzemeltető érvelése szerint a repülőtér által egy konkrét légitársaságnak felszámított díj megfelel a piaci árnak: a repülőtér-üzemeltető emlékeztetett arra, hogy az RBB jelentése kimutatta, hogy a Carpatair által 2010-ben fizetett légi forgalmi díjak alacsonyabbak voltak, mint a Wizz Airnek felszámított díjak.

(161) A repülőtér-üzemeltető véleménye szerint a megállapodások hozzájárultak a repülőtér nyereségességéhez, mivel számszerűsítették a többletköltségeket és előnyöket: az RBB jelentése szerint a 2008 és 2010 közötti időszakban a Wizz Airrel kötött megállapodások többletnyereséget hoztak a repülőtér-üzemeltető számára.

(162) Ezen felül, míg a Wizz Air számára felszámított légi közlekedési díjak folyamatos bevételt jelentettek a repülőtér-üzemeltető számára a folyamatos tevékenység miatt, a repülőtér-üzemeltető számára felmerülő többletköltségek 50 %-át a 2009-ben teljesített egyszeri marketing kifizetés tette ki.

(163) Következésképpen a 2008. évi megállapodások nem minősültek állami támogatásnak.

6.4. **Az Európai Regionális Légitársaságok Szövetsége (ERA)**

6.4.1. *3. intézkedés – a Wizz Air és a repülőtér-üzemeltető között 2008-ban létrejött megállapodások*

(164) Az ERA ([19]) állítása szerint a Wizz Air számára hozott intézkedések állami támogatások voltak az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében.

(165) Az ERA véleménye szerint a pénzügyi adatok a szabálysértés fontos bizonyítékai, ezért közzé kell őket tenni.

([19]) Az Európai Regionális Légitársaságok Szövetsége (ERA) az európai légiforgalmi iparágat (légitársaságok, repülőterek, gyártók és szállítók) képviselő szakmai szövetség.

(166) Az ERA szerint egy világos üzleti terv megléte nélkülözhetetlen eleme minden támogatás elemzésének. Egy ilyen terv világosan bemutatja a választott út pénzügyi életképességét.

(167) Az ERA rámutatott, hogy a légforgalmi iparágat hagyományosan alacsony árrések és magas tőkeberuházási igények jellemzik. Ennél fogva az ilyen nagyságrendű előnyök, amelyeket állami forrásokból finanszíroznak, gyorsan azt eredményezhetik, hogy azok a fuvarozók, akik nem részesülnek ilyen előnyben, kiszorulnak a piacról.

(168) Az ERA véleménye szerint az eredmény nem csak a verseny torzulása, hanem a megmaradó, támogatott repülőtér-üzemeltető potenciális monopolhelyzete is. A fogyasztó számára a hosszú távú hatás az árak emelkedése és a választék szűkülése lesz.

6.5. **Eurojet**

6.5.1. *2. intézkedés – a 2007. évi AIP, a 2008. évi AIP és a 2010. évi AIP szerinti engedmények és kedvezmények*

(169) Az Eurojet, a Romániában is működő üzleti charter légitársaság egyetértett azzal, hogy engedményt kapjon egy légitársaság, ha a légi forgalommal nem összefüggő tevékenységek jelentős részét adják a repülőtér bevételeinek.

(170) Ugyanakkor az Eurojet véleménye szerint a 70 tonnát meghaladó tömegű légi járműveket használó fuvarozóknak nyújtott 85 %-os engedményt egyértelműen és kizárólag egy bizonyos fuvarozó érdekében vezették be.

7. AZ 1. INTÉZKEDÉS ÉRTÉKELÉSE – A REPÜLŐTÉR-ÜZEMELTETŐNEK BIZTOSÍTOTT ÉVES MŰKÖDÉSI TÁMOGATÁS

7.1. **A támogatás megléte**

(171) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében *„a belső piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.”*

(172) Az említett rendelkezés értelmében tehát egy intézkedés a következő feltételek egyidejű teljesülése esetén minősül támogatásnak:

a) a kedvezményezett egy vállalkozás;

b) az intézkedést állami forrásokból finanszírozzák és az államnak betudható;

c) gazdasági előnyt ad a kedvezményezettnek;

d) az előny szelektív; valamint

e) a szóban forgó intézkedés torzítja a versenyt, vagy a verseny torzításával fenyeget, és befolyásolhatja a tagállamok közötti kereskedelmet.

(173) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság azt az előzetes álláspontot képviselte, hogy a repülőtér-üzemeltetőnek adott állami finanszírozás állami támogatást jelentett. Az eljárás megindításáról szóló határozat közzétételének időpontjában rendelkezésre álló információk alapján a Bizottság ezt az állami finanszírozást működési támogatásnak tekintette.

(174) Az eljárás megindításáról szóló határozatot követően Románia közölte, hogy az éves támogatás nem jelentett működési támogatást, hanem a temesvári nemzetközi repülőtéren szükséges beruházásokra irányozták elő. Románia elmondta továbbá, hogy a végrehajtott beruházások nem minősültek állami támogatásnak, mivel vagy közszolgálati feladatok voltak, vagy megfeleltek a piacgazdasági szereplő elvének.

(175) A Bizottság felhívja a figyelmet arra, hogy különbséget kell tenni a beruházási támogatás és a működési támogatás között. A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás szerint a beruházási támogatás „rögzített tőkeeszközökbe történő beruházás finanszírozására, különösen pedig a beruházási kiadás finanszírozási rése fedezésére szolgáló támogatás”. A működési támogatás pedig a „működésfinanszírozási hiány” fedezésére szolgáló támogatás, vagy előzetes fizetés formájában, vagy a várható működési költségek fedezésére szolgáló időszakos részletek (időszakos egyösszegű kifizetések) formájában;

(176) A Bizottság megállapítja, hogy a Románia által benyújtott beruházási projektek (3. táblázat) rögzített tőkeeszközök finanszírozására vonatkoznak, és a repülőtér-üzemeltető könyvelésében a beruházások között számolták el őket. A Románia által az eljárás megindításáról szóló határozatot követően átadott információk, különösen a beruházási projekteket jóváhagyó jogi aktusok alapján a Bizottság úgy látja, hogy ez a finanszírozás beruházási projektek finanszírozása volt.

(177) A Bizottság elemezni fogja, hogy a Románia által benyújtott beruházások (3. táblázat) állami támogatásnak minősülnek-e. Ezt követően a Bizottság le fogja vonni az állami támogatásnak nem minősülő beruházások teljes összegét a beruházások teljes éves összegéből. A kettő közötti különbség – ha lesz – a repülőtér-üzemeltető számára nyújtott éves beruházási támogatás összege lesz.

(178) Ezt követően a Bizottság meg fogja vizsgálni, hogy a repülőtér-üzemeltető számára nyújtott beruházási támogatás – ha volt egyáltalán – összeegyeztethető-e a szabályokkal.

7.1.1. *Gazdasági tevékenység és a vállalkozás fogalma*

7.1.1.1. Általános elvek

(179) Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a Bizottságnak mindenekelőtt meg kell állapítania, hogy a repülőtér-üzemeltető az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vállalkozás-e. A vállalkozás fogalma minden gazdasági tevékenységet végző jogalanyra kiterjed, azok jogállásától és finanszírozásának módjától függetlenül ([20]). Bármely, az adott piacon áruk vagy szolgáltatások kínálásából álló tevékenység gazdasági tevékenységnek minősül.

(180) Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a repülőtéri infrastruktúra működtetése és felépítése olyan gazdasági tevékenységnek tekintendő, amely 2000. december 12., az Aéroports de Paris ügyében hozott ítélet óta az állami támogatások ellenőrzésének hatálya alá tartozik ([21]). Amennyiben egy repülőtér üzembentartója gazdasági tevékenységet folytat azáltal, hogy repülőtéri szolgáltatásokat kínál díjazás ellenében, akkor tekintet nélkül a jogi státuszára, illetve finanszírozásának módjára, az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett vállalkozásnak minősül, így a Szerződésben foglalt, állami támogatásra vonatkozó szabályok alkalmazhatók az állam által vagy állami forrásból az adott repülőtér-üzembentartónak nyújtott előnyök tekintetében.

(181) Bár az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerint a repülőtér-üzemeltetőket vállalkozásoknak kell tekinteni, nem szabad elfelejteni, hogy nem feltétlenül minden tevékenységük gazdasági jellegű ([22]).

(182) A Bíróság rámutatott, hogy az állam közhatalmi jogosítványainak gyakorlása során rendesen hatáskörébe tartozó tevékenységek nem gazdasági jellegűek, és nem tartoznak az állami támogatásokra vonatkozó szabályok hatálya alá ([23]).

(183) Ennélfogva az állami hatáskörbe tartozó tevékenységek vagy az ilyen tevékenységekhez közvetlenül kapcsolódó infrastruktúra finanszírozása általában nem számítanak állami támogatásnak ([24]). Egy repülőtéren az olyan tevékenységek, mint a légiforgalmi irányítás, a rendészeti, vámügyi, tűzoltói tevékenységek, a polgári légi közlekedés jogellenes cselekményekkel szembeni védelmét szolgáló tevékenységek, valamint ezen tevékenységek végrehajtásához kapcsolódó infrastruktúrába és felszerelésekbe történő beruházások általában nem gazdasági természetű tevékenységeknek minősülnek ([25]).

([20]) A Bíróság C-41/90. sz., *Höfner és Elser kontra Macrotron* („*Höfner és Elser*") ügyben 1991. április 23-án hozott ítéletének (EU:C:1991:161) 21. pontja; a Bíróság C-160/91. sz., *Poucet és Pistre kontra AGF és Cancava* ügyben 1993. február 17-én hozott ítéletének (EU:C:1993:63) 17. pontja; a Bíróság C-35/96. sz., *Bizottság kontra Olaszország* ügyben 1998. június 18-án hozott ítéletének (EU:C:1998:303) 36. pontja.

([21]) A Bíróság T-128/98. sz., *Aéroports de Paris kontra Bizottság* ügyben 2000. december 12-én hozott ítélete (EU:T:2000:290), melyet a Bíróság C-82/01. sz., *Aéroports de Paris kontra Bizottság* ügyben 2002. október 24-én hozott ítéletének (EU:C:2002:617) 75-79. pontja erősített meg. Ezt a Bíróság T-443/08. és T-455/08. sz., *Mitteldeutsche Flughafen AG és Flughafen Leipzig Halle GmbH kontra Bizottság* („Leipzig-Halle Airport") ügyekben 2011. március 24-én hozott ítélete (EU:T:2011:117) erősítette meg, különösen annak 93. és 94. pontja; megerősítés: a Bíróság C-288/11. P. sz., *Leipzig-Halle* ügyben 2012. december 19-én hozott ítélete, EU:C:2012:821.

([22]) 2014. évi légi közlekedési iránymutatás, 34. pont. Lásd még a Bíróság *SAT Fluggesellschaft kontra Eurocontrol* („*Eurocontrol*") C-364/92. sz. ügyben 1994. január 19-én hozott ítéletét, EU:C:1994:7.

([23]) A Bíróság C-118/85. sz., *Bizottság kontra Olaszország* ügyben 1987. június 16-án hozott ítéletének (EU:C:1987:283) 7. és 8. pontja, valamint a C-30/87. sz., *Bodson kontra Pompes funèbres des régions libérées* ügyben 1988. május 4-én hozott ítéletének (EU:C:1988:225) 1. pontja.

([24]) A Bizottság 2003. március 19-i N 309/2002. számú határozata, A légi közlekedés védelme – a 2001. szeptember 11-i merényletek következtében felmerülő költségek kompenzálásáról (HL C 148., 2003.6.25., 7. o.).

([25]) 2014. évi légi közlekedési iránymutatás, 35. pont. Lásd még a *Eurocontrol* ügy 30. pontját; a Bíróság *Selex Sistemi Integrati kontra Bizottság*, C-113/07. P. sz. ügyben 2009. március 26-án hozott ítéletének (EU:C:2009:191) 71. pontját és a klagenfurti repülőtér, a Ryanair és a repülőteret használó egyéb légitársaságok javára Ausztria által nyújtott SA.24221(2011/C) (ex 2011/NN) számú állami támogatásról szóló, 2016. november 11-i (EU) 2018/628 bizottsági határozatot, HL L 107., 2018.4.26., 1. o.

(184) A nem gazdasági tevékenységek közfinanszírozása azonban nem vezethet a légitársaságok és a repülőtér-üzemeltetők közötti jogtalan hátrányos megkülönböztetéshez. Amint azt az ítélkezési gyakorlat is megállapítja, előny jelentkezik akkor, amikor a hatóságok mentesítik a vállalkozásokat a gazdasági tevékenységeikhez szervesen kapcsolódó költségek alól ([26]). Ennélfogva, ha egy adott jogi rendszerben normálisnak számít, hogy a légitársaságok vagy repülőtér-irányítók viselik bizonyos szolgáltatások költségeit, miközben más légitársaságoknak és repülőtér-üzemeltetőknek, amelyek ugyanezen állami hatóságok nevében ugyanilyen szolgáltatásokat nyújtanak, nem kell viselniük ezeket a költségeket, az utóbbiak előnyt élvezhetnek akkor is, ha maguk a szolgáltatások nem gazdasági természetűek ([27]).

7.1.1.2. A jelen esetre történő alkalmazás

(185) A repülőtér-üzemeltető feladata a repülőtéri infrastruktúra felépítése, karbantartása és üzemeltetése. A repülőtér-üzemeltető repülőtéri szolgáltatásokat kínál, és díjat számít fel a felhasználóknak – a kereskedelmi légi fuvarozóknak és a nem kereskedelmi, általános légi közlekedési felhasználóknak egyaránt – a repülőtéri infrastruktúra használatáért, ezáltal kereskedelmi célra használja az infrastruktúrát. Ebből azt a következtetést lehet levonni, hogy a repülőtér-üzemeltető a vizsgált időszakban gazdasági tevékenységet végzett, ezért az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vállalkozásnak minősül.

(186) Románia közölte, hogy az alábbi tevékenységekből eredő költségeket úgy kell tekinteni, hogy azok a közszolgálati feladatok körébe tartoznak ((87) és (88) preambulumbekezdések):

– a kifutópálya helyreállításával és az előtér bővítésével kapcsolatos beruházások a temesvári nemzetközi repülőtér nem kereskedelmi tevékenységeihez kapcsolódnak (mint például a katonai tevékenységek, a hivatalos kiküldetések, a kutató és mentőműveletek, a humanitárius és vészhelyzeti repülések);

– biztonsági berendezésekbe történő beruházások;

– a nem schengeni terminál fejlesztésére irányuló beruházások célja az uniós követelményeknek való megfelelés biztosítása volt, hogy a terminál nem schengeni járatokat is fogadni tudjon – akkoriban Románia arra számított, hogy 2011-ben már a schengeni övezet tagja lesz.

(187) A 2007-ben, 2008-ban és 2009-ben a *kifutópálya helyreállításával és az előtér bővítésével* kapcsolatban végzett beruházásokat illetően a Bizottság emlékeztetett arra, hogy ha az infrastruktúrát mind gazdasági, mind nem gazdasági tevékenységekhez használják, akkor az állami finanszírozásra csak akkor érvényesek az állami támogatások szabályai, ha az a gazdasági tevékenységekhez kapcsolódó költségeket fedezi.

(188) Ebben az esetben azonban a gurulóút helyreállítására és az előtér bővítésére vonatkozó beruházások elsősorban a repülőtéri létesítmények kereskedelmi célú használatához voltak szükségesek. Románia érvelése szerint a beruházások azért voltak szükségesek, hogy meg lehessen felelni az előrejelzett megnövekedett kereskedelmi forgalom igényeinek, további bevételt lehessen termelni a repülőtér-üzemeltető számára, és növelni lehessen a nyereségességét ((86) preambulumbekezdés). A Bizottság emlékeztet arra, hogy egy repülőtér nem gazdasági tevékenységének finanszírozása nem eredményezheti a repülőtér gazdasági tevékenységének keresztfinanszírozását. A jelen határozat esetében a Bizottság a kifutópálya helyreállítására és az előtér bővítésére vonatkozó beruházásokat úgy tekinti, hogy azok teljes mértékben a gazdasági tevékenységekhez kapcsolódnak, ezért kívül esnek a közszolgálati feladatok körén.

(189) A *biztonsági berendezésekkel* kapcsolatos beruházásokat illetően a Bizottság rámutat arra, hogy a polgári repülés jogellenes beavatkozások elleni védelméhez szükséges tevékenységek és az ilyen tevékenységek végzéséhez szükséges infrastruktúrával és berendezésekkel összefüggő beruházások általában nem gazdasági természetű tevékenységeknek számítanak. A Bizottság véleménye szerint a feladott poggyász, az utasok, a kézipoggyász és a nagyközönségnek a repülőtér biztonsági területére történő beléptetésének ellenőrzése a polgári repülés jogtalan beavatkozások elleni védelmének minősül ([28]).

(190) Románia megerősítette, hogy a román jogrendben az 1661. sz. kormányhatározat szerint 2007. december 6-tól az állam finanszírozza minden repülőtér biztonsági berendezéseit.

([26]) A Bíróság C-172/03. sz., *Wolfgang Heiser kontra Finanzant Innsbruck*, ügyben 2005. március 3-án hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2005:130) 36. pontja, és az idézett ítélkezési gyakorlat.

([27]) 2014. évi légi közlekedési iránymutatás, 37. pont.

([28]) A Bizottság (EU) 2015/1226 határozata (2014. július 23.) az Angoulême-i Kereskedelmi és Iparkamara, az SNC-Lavalin, a Ryanair és az Airport Marketing Services javára Franciaország által nyújtott az SA.33963 (2012/C –korábbi 2012/NN) számú állami támogatásról, HL L 201., 2015.7.30., 48. o.

(191) A Bizottság véleménye szerint a biztonsági berendezésekbe 2008-ban végrehajtott és Románia által ismertetett beruházások szükségesek voltak a polgári repülés jogellenes beavatkozásoktól való védelméhez. A beruházások tehát közszolgálati feladatnak minősülnek, ezért nem tekinthetők állami támogatásnak.

(192) A *nem schengeni terminál fejlesztésével kapcsolatos beruházásokat* illetően Románia azt állítja, hogy a kezdeti terminálbővítési beruházásokat gazdasági megfontolások indokolták, de ahhoz is nélkülözhetetlenek voltak, hogy létrejöjjön egy olyan terminál, amely megfelel az EU-nak a polgári repüléssel és a schengeni határellenőrzéssel kapcsolatos biztonsági előírásainak. Ezek az intézkedések különösen az utasok elkülönítésére vonatkoznak. Azt viszont nem határozták meg pontosan, hogy mely beruházások kellettek szigorúan azért, hogy teljesíteni lehessen az említett szabályokat, és ezzel gyakorolni lehessen az állami jogköröket.

(193) A Bizottság emlékeztet arra, hogy egy repülőtér nem gazdasági tevékenységének finanszírozása nem eredményezheti a repülőtér gazdasági tevékenységének keresztfinanszírozását. A Románia által közöltek alapján a Bizottság úgy látja, hogy a terminálokon végrehajtott beruházások jelentős részben gazdasági célokat szolgáltak. A Bizottság úgy látja, hogy a jelen határozat alkalmazásában a nem schengeni terminálokra fordított beruházások nem tartoztak a közszolgálati feladatok körébe.

(194) Összegzésképpen a Bizottság az alábbiakat állapítja meg:

i. a kifutópálya helyreállítására és az előtér bővítésére 2007-ben, 2008-ban és 2009-ben fordított beruházások nem tartoztak a közszolgálati feladatok körébe, tehát gazdasági tevékenységnek minősültek;

ii. a 2008-ban a biztonsági berendezésekre fordított beruházások a közszolgálati feladatok körébe tartoztak, ezért nem tekinthetők állami támogatásnak;

iii. a nem schengeni terminál fejlesztésére 2007-ben, 2008-ban és 2009-ben fordított beruházások nem tartoztak a közszolgálati feladatok körébe, tehát gazdasági tevékenységnek minősültek.

7.1.2. *Állami források és az államnak való betudhatóság*

7.1.2.1. Általános elvek

(195) Ahhoz, hogy a szóban forgó intézkedéseket állami támogatásnak lehessen tekinteni, azokat állami forrásból kell finanszírozni, és az intézkedésekre vonatkozó döntésnek az államnak betudhatónak kell lennie.

(196) Az állami támogatás fogalma minden olyan előnyre vonatkozik, amelyet állami források révén nyújt vagy maga az állam, vagy valamely közvetítő szervezet a rá ruházott hatáskör alapján eljárva ([29]). A helyi hatóságok forrásai a Szerződés 107. cikke értelmében állami forrásoknak tekintendők ([30]).

7.1.2.2. A jelen esetre történő alkalmazás

(197) A repülőtér-üzemeltető számára nyújtott állami finanszírozásról a 615/2002. és a 1212/2007. számú kormányhatározatokban született döntés ((39) preambulumbekezdés), és ezek az országos hatóság, nevezetesen a román közlekedési minisztérium költségvetéséből adott közvetlen támogatások voltak. A forrásokat a beruházási projektekre adták, és tőkeberuházásként könyvelték el őket. A beruházás során a forrásokat az érintett évre jóváhagyott költségvetés alapján irányozták elő.

(198) Ezért a Bizottság úgy látja, hogy ezeket állami forrásokból finanszírozták, így az államnak tudhatók be.

([29]) Stardust Marine, 53–56. pontok

([30]) A Bíróság T-267/08. és T-279/08. sz., *Nord-Pas-de-Calais* egyesített ügyekben 2011. május 12-én hozott ítéletének (EU:T:2011:209) 108. pontja.

7.1.3. *Szelektivitás*

7.1.3.1. Általános elvek

(199) Az állami intézkedések akkor tartoznak az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének hatálya alá, ha *„bizonyos vállalkozásokat vagy bizonyos áruk termelését”* előnyben részesítik. Ennek alapján az állami támogatás fogalma csak a vállalkozásokat előnyben részesítő olyan intézkedésekre terjed ki, amelyek szelektíven juttatják előnyhöz e vállalkozásokat.

(200) Ahogyan azt a Bíróság is megerősítette, az a tény, hogy a megkötött megállapodások szerződési feltételeit az állam szelektív módon egy vagy több társaságnak ajánlotta fel, nem pedig olyan objektív kritériumok alapján, melyeket egy általános szöveg tartalmazott minden társaságra érvényesen más elemekkel együtt, állami támogatásra utaló jelnek tekinthető ([31]).

7.1.3.2. A jelen esetre történő alkalmazás

(201) A tárgyalt esetben az állam csak egyetlen vállalkozásnak – a repülőtér-üzemeltetőnek – ajánlotta fel és adta a pénzügyi támogatást. Ez tehát egyedi intézkedés. Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerint tehát az 1. intézkedés szelektív volt.

7.1.4. *Gazdasági előny*

7.1.4.1. Általános elvek

(202) Az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének alkalmazásában az előny olyan gazdasági előny, amelyet egy adott vállalkozás rendes piaci körülmények között – azaz állami beavatkozás nélkül – nem szerzett volna meg. Csak az intézkedésnek az adott vállalkozásra gyakorolt hatása releváns, az állami beavatkozás oka és célja azonban nem. Ha egy vállalkozás pénzügyi helyzete állami beavatkozás eredményeképpen javul, minden esetben megállapítható az előny megléte.

(203) Ugyanakkor azt, amikor az állam a normál piaci feltételeknek megfelelő körülmények között közvetlen vagy közvetett módon állami forrásokat biztosít egy vállalkozás számára, nem lehet állami támogatásnak nevezni ([32]) (a piacgazdasági szereplő elve).

(204) A piacgazdasági szereplő elve csak akkor érvényes, ha az állam magán piaci szereplőként járt el, összehasonlítható körülmények között.

(205) A piacgazdasági szereplő elve teljesülésének vizsgálata során nem lehet figyelembe venni regionális vagy politikai megfontolásokat. A gazdaságra vonatkozó pozitív visszahatásokat vagy a vállalkozás régiójának a megközelíthetőségét félre kell tenni ([33]).

(206) Ezt a vizsgálatot az állami finanszírozás nyújtásának időpontjában rendelkezésre álló információk, valamint az előrelátható fejlődési tendencia alapján kell lefolytatni; nem vehető azonban figyelembe olyan elemzés, amely az ezt követő időszakon alapul ([34]).

(207) Repülőterek állami finanszírozása esetén a piacgazdasági szereplő elve teljesülésének vizsgálatát megbízható előzetes nyereségességi kilátások alapján kell lefolytatnia a finanszírozást nyújtó szervezetnek ([35]). Az ilyen célból felhasznált bármilyen forgalom-előrejelzésnek realisztikusnak kell lennie és azt megfelelő érzékenységi elemzésnek kell alávetni. Az üzleti terv hiánya jelzés lehet arra vonatkozóan, hogy a piacgazdasági szereplő elve nem teljesül maradéktalanul ([36]).

([31]) A Bíróság C-15/14 P. sz., *Bizottság kontra MOL* ügyben 2015. június 4-én hozott ítéletének (EU:C:2015:362, 91) pontja.

([32]) 2014. évi légi közlekedési iránymutatás, 49. pont. Lásd még a Stardust Marine ügyben hozott ítélet 69. pontját.

([33]) 2014. évi légi közlekedési iránymutatás, 49. pont. Lásd még a Bíróság *Belgium kontra Bizottság*, 40/85. sz. ügyben 1986. július 10-én hozott ítéletét, EU:C:1986:305.

([34]) 2014. évi légi közlekedési iránymutatás, 48. pont. Lásd még a Stardust Marine 71. pontját és a Bíróság *Európai Bizottság kontra Électricité de France* („*EDF*”), C-124/10. P. sz. ügyben 2012. június 5-én hozott ítéletének (EU:C:2012:318) 85. pontját.

([35]) A C 25/2007 sz., *Finnország kontra Tampere Pirkkala repülőtér és a Ryanair* ügyben hozott bizottsági határozat, HL L 309., 2013.11.19., 27. o.

([36]) EDF, 84., 85. és 105. pont.

(208) Üzleti terv hiányában a tagállamok a hatóságoktól vagy az érintett repülőtértől kapott olyan elemzést vagy belső dokumentumokat is benyújthatnak, amelyekből egyértelműen kiderül, hogy az előzetes elemzés szerint teljesült a piacgazdasági szereplő elve ([37]).

(209) A bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint magának a tagállamnak kell igazolnia, hogy körültekintő magánbefektetőként járt el ([38]), és be kell nyújtania a Bizottságnak az erre vonatkozó bizonyítékot ([39]).

7.1.4.2. A jelen esetre történő alkalmazás

(210) A jelen esetben annak megállapításához, hogy az állami finanszírozással a repülőtér-üzemeltető olyan előnyhöz jutott-e, amelyhez rendes piaci körülmények között nem jutott volna, a Bizottságnak össze kell hasonlítania a közvetlen beruházási támogatásokat és tőkeinjekciókat biztosító állami hatóságok eljárását egy olyan piaci szereplő eljárásával, aki a társadalmi, regionális politikai és ágazati szempontokat félretéve a hosszú távú nyereségesség érdekében cselekszik a beruházás teljes élettartama során ([40]). Ezek a megfontolások különösen érvényesek infrastrukturális beruházások esetén, amelyek gyakran nagy összegű pénzügyi forrásokat emésztenek fel, és nyereséget csak sok év elteltével termelnek. A repülőtér nyereségességére irányuló minden felmérésnek figyelembe kell vennie a repülőtéri bevételeket.

(211) A Bizottság megállapítja, hogy kezdetben a kormány a repülőtér-üzemeltető részvényeinek 100 %-át birtokolta ((28) preambulumbekezdés). 2008 végére azonban a kormány részesedése a részvények 80 %-ára esett vissza. A piacgazdasági szereplő elve szerinti értékelés céljaira azt kell figyelembe venni, hogy a kormány részesedésének mérete hogyan aránylik az általa finanszírozott költségekhez.

(212) A Bizottság értékelésének azokon az információkon és feltételezéseken kell alapulnia, amelyek az illetékes román hatóságok rendelkezésére álltak az állami finanszírozás odaítélésnek időpontjában ([41]).

(213) Románia szerint az alábbi beruházások a piacgazdasági szereplő elvével ((86) preambulumbekezdés) összhangban történtek:

– a kifutópálya helyreállításának és az előtér bővítésének finanszírozása 2007-ben, 2008-ban és 2009-ben;

– a nem schengeni terminál fejlesztésének finanszírozása 2007-ben, 2008-ban és 2009-ben;

– a bevezető út és a parkoló fejlesztésének finanszírozása 2007-ben; valamint

– a világítóberendezések finanszírozása 2008-ban.

(214) Románia szerint ezeket a beruházásokat a hosszabb távon elérhető nyereségesség lehetősége vezérelte, amely az állam számára két szempontból is előnyös lehet: egyrészt osztalékot felvevő részvényesként, másrészt koncessziós díjat szedő tulajdonosként (melynek mértéke a koncesszióból származó teljes bruttó bevétel 2 %-a) ((86) preambulumbekezdés). Románia úgy nyilatkozott, hogy a 2006-ban készült fejlesztési terv és a temesvári nemzetközi repülőtér 2006-os kapacitásfelmérése a beruházások gazdasági fenntarthatóságát mutatták. Románia szerint a gazdasági fenntarthatóságot el is lehetett várni, mivel a megnövekedett utasszámok és a hatékonyságból eredő nyereségek növelik a repülőtéri infrastruktúra üzemeltetéséből származó bevételeket ((86) preambulumbekezdés).

(215) A Bizottság először azt fogja megvizsgálni, hogy a Románia által a fenti beruházásokra vonatkozóan benyújtott előzetes megvalósíthatósági tanulmányok megfelelően bizonyítják-e a piacgazdasági szereplő elvének teljesülését.

([37]) 2014. évi légi közlekedési iránymutatás, 51. pont.
([38]) Henrik Saugmandsgaard Øe főtanácsnok véleménye, 2019. október 24., *Larko kontra Bizottság*, C-244/18. P. sz. ügy, EU:C:2019:896, 53. pont. Lásd még a Bíróság *Larko kontra Bizottság*, T-423/14. sz. ügyben 2018. február 1-én hozott ítéletét, EU:T:2018:57; a Bíróság *SACE és Sace BT kontra Bizottság*, T-305/13. sz. ügyben 2015. június 25-én hozott ítéletét, EU:T:2015:435 és EDF.
([39]) EDF, 104. pont.
([40]) A Bíróság 1991. március 21-i ítélete, *Olaszország kontra Bizottság („Alfa Romeo”)* C-305/89, EU:C:1991:142, 23. pont; A Bíróság 2000. december 12-i ítélete, *Alitalia kontra Bizottság*, T-296/97, EU:T:2000:289, 84. pont.
([41]) 2014. évi légi közlekedési iránymutatás, 3.4. pont Lásd még a Stardust Marine ügyben hozott ítélet 71. pontját.

Megvalósíthatósági tanulmányok

(216) Románia megvalósíthatósági tanulmányokat nyújtott be a kifutópálya felújításával és az előtér bővítésével, a nem schengeni terminál fejlesztésével, a bevezető út és a parkoló fejlesztésével és a világítóberendezések fejlesztésével kapcsolatos beruházásokra vonatkozóan. A megvalósíthatósági tanulmányok célja az állami beruházási forrásokból részesedő projektek átfogó nyereségességének felmérése. Ennél fogva ezek alapján lehet elemezni, hogy Románia olyan projektekbe ruházott-e be, amelyek várhatóan nyereséget fognak termelni.

(217) A *kifutópálya felújítására és az előtér bővítésére* vonatkozó megvalósíthatósági tanulmány 3,791 millió EUR nettó jelenértéket állapított meg, valamint 10,56 %-os belső megtérülési arányt (5 %-os diszkontrátával). A Bizottság megállapította, hogy a tanulmány számos hiányosságot mutat. Így különösen a nettó jelenérték jelentős eltéréseket mutat akkor, amikor az utólagos megvalósíthatósági tanulmányokban szereplő nettó jelenértékkel vetjük össze. Az előrejelzésben vizsgált 25 év túl hosszú idő a Románia által végrehajtott felújítási beruházások korlátozott jellegét tekintve, különösen a teljes utasszám növekedésére gyakorolt korlátozott hatást tekintve. Az utólagos megvalósíthatósági tanulmány ezzel szemben jelentősen rövidebb időszakra vizsgálja a beruházást (6 évre). A tanulmány nem említ továbbá olyan forgalmi fejlődést, ami az előrejelzett bevételek alapjául szolgálhatott volna. Az előre jelzett inflációs rátákat nem magyarázzák, azok nagyon alacsonyak (a 11. évtől 1,5 %), tekintettel az akkori inflációra (2007-ben 4,7 %, 2008-ban pedig 7,9 %). Az 5 %-os diszkontrátát sem magyarázzák meg, és túl alacsonynak tűnik, különösen más akkori beruházásokhoz, például a parkoló modernizálásához és bővítéséhez képest. A Bizottság tehát a tanulmányt nem tartja reálisnak. Ráadásul, noha a beruházások jelentős része 2007-ben valósult meg, a tanulmány 2008 júliusában készült. A megvalósíthatósági tanulmány ezért nem tudja megerősíteni a beruházások nyereségességét, ahogyan az a piacgazdasági szereplő elvének teljesítéséhez szükséges lenne ([42]).

(218) A *nem schengeni terminál fejlesztésére* vonatkozó megvalósíthatósági tanulmány vonatkozásában a Bizottság megállapította, hogy a terminál nettó jelenértékének kiszámítása során a tanulmány nem vette figyelembe a beruházásokat mint költségeket. A Bizottság ezért nem tudja elfogadni, hogy a megvalósíthatósági tanulmány alátámasztja a piacgazdasági szereplő elvének teljesülését. Ezen felül a tanulmány 2008 júniusában készült, és úgy tűnik, hogy csak a 2009. évi beruházásokra vonatkozik.

(219) A *parkoló modernizálására és bővítésére* vonatkozó megvalósíthatósági tanulmányt illetően, melynek alapján elvégezték a bevezető út és a parkoló fejlesztésére irányuló beruházásokat, a Bizottság észszerűnek tartja a tanulmányt. A tanulmány az utasszámok emelkedéséhez kapcsolódva 15 %-os bevételnövekedést feltételez a parkoló használóinak számában várható növekedésből. A tanulmány a beruházás várható nyolc éves élettartamára pozitív nettó jelenértéket állapított meg 15 %-os diszkontrátával. A Bizottság megállapította, hogy a 15 %-os diszkontráta elfogadható, és a beruházás élettartama konzervatívan rövid. A tanulmány kimutatta, hogy a beruházást öt év alatt fogják amortizálni. A tanulmány 2005 novemberében készült, ezért alkalmas arra, hogy bemutassa a piacgazdasági szereplő elvének a beruházás által 2007-ben történő teljesítését. A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a parkoló modernizálásának és bővítésének finanszírozásáról szóló döntés meghozatalakor még a kormány birtokolta a repülőtér-üzemeltető részvényeinek 100 %-át. A projekt nettó jelentértékét tehát nem szükséges arányosan kiigazítani.

(220) Románia közölte, hogy a világítóberendezésre vonatkozó megvalósíthatósági tanulmány tárgynapja az a nap, amikor a tanulmányt az IPTANA SA elkészítette. Az IPTANA SA 2007 augusztusában kezdte meg a tanulmány elkészítését a 1016/2007.8.22. számú szerződés keretében, és a közlekedési minisztérium műszaki és gazdasági tanácsa kedvező véleményt fogalmazott meg róla a 33/1998. számú, 2007-ben felülvizsgált véleményében. Mindazonáltal a tanulmány készítésének pontos dátuma nem ismert. Mindenesetre a *világítóberendezés* megvalósíthatósági tanulmánya nem tartalmazott nyereségességi elemzést, de kidolgozta a projekt költségbecslését. Ezért nem mutatta be, hogy a repülőtér-üzemeltető magatartását hogyan befolyásolták a hosszabb távú nyereségességi kilátások. A Bizottság ezért nem tudja elfogadni, hogy a megvalósíthatósági tanulmány alátámasztja a piacgazdasági szereplő elvének teljesülését.

(221) A fentiek alapján a Bizottság úgy látja, hogy a bevezető útra és a parkolóra vonatkozó beruházásokkal kapcsolatban készített előzetes megvalósíthatósági tanulmány megfelelően bizonyította a piacgazdasági szereplő elvének való megfelelést. A Bizottság megállapítja, hogy a gurulóút helyreállítására és az előtér bővítésére, a világításra és a nem schengeni terminálra vonatkozó megvalósíthatósági tanulmányok nem bizonyítják a piacgazdasági szereplő elvének teljesülését.

([42]) Stardust Marine, 71. pont és EDF 85. és 104. pontok.

Utólag rekonstruált előzetes nyereségességi tanulmányok

(222) A repülőtér-üzemeltető is benyújtott utólag rekonstruált előzetes nyereségességi tanulmányokat a (213) preambulumbekezdésben felsorolt beruházásokhoz.

(223) A *kifutópálya helyreállítására és az előtér bővítésére* fordított beruházásokat illetően az utólag rekonstruált nyereségességi tanulmány 1 784 600,12 EUR nettó jelenértéket és 13,12 %-os belső megtérülési rátát állapított meg. Az alkalmazott diszkontráta 9,1 % volt. A rekonstruált utólagos tanulmány az utasforgalomra vonatkozóan más előrejelzést tartalmaz, mint ami a fejlesztési terv alapján előzetesen rendelkezésre állt. Ezek az utasszám-előrejelzések konzervatívabbak, és a becsült utasszámok alacsonyabbak mint a fejlesztési tervben feltüntetett számok. Ebben a vonatkozásban a várható nyereségesség tehát még nagyobb lett volna, ha a fejlesztési tervben előrejelzett utasszámot vették volna figyelembe. A Bizottság mindazonáltal megjegyzi, hogy a becsült beruházási költségek eltérnek a 2008 júliusában készített előzetes megvalósíthatósági tanulmányban jelzettektől. A Bizottság nem tudja megállapítani, hogy a feltételezett beruházási költségek azonosak-e azzal, amit előzetesen várni lehetett. Következésképpen nem vonható le az a következtetés, hogy a figyelembe vett feltételezések azonosak azokkal, amelyek az állami finanszírozás megadása előtt is rendelkezésre álltak volna, és a rekonstruált tanulmánytól nem várható el, hogy megbízható előzetes nyereségességi elemzést készítsen.

(224) A *világítóberendezésekre* fordított beruházásokat illetően a repülőtér-üzemeltető által benyújtott, utólag rekonstruált nyereségességi tanulmány 226 066,84 EUR nettó jelenértéket, és 26,9 %-os belső megtérülési rátát állapított meg. Az alkalmazott diszkontráta 9,1 % volt. A rekonstruált utólagos tanulmány más utasforgalom-előrejelzést tartalmaz, mint ami a fejlesztési tervben előzetesen rendelkezésre állt. Ezek az utasszám-előrejelzések konzervatívabbak, és a becsült utasszámok alacsonyabbak mint a fejlesztési tervben feltüntetett számok. Ebben a vonatkozásban a várható nyereségesség tehát még nagyobb lett volna, ha a fejlesztési tervben előrejelzett utasszámot vették volna figyelembe. Az utólag rekonstruált előzetes jelentésben reálisnak tűnnek a világítóberendezésre 2008-ban fordított beruházás előzetes nyereségességi kilátásai.

(225) A repülőtér-üzemeltető benyújtott egy utólag rekonstruált nyereségességi számítást a *nem schengeni terminállal* kapcsolatos beruházáshoz. A tanulmány 2 536 094,92 EUR nettó jelenértéket, valamint 14,71 %-os belső megtérülési rátát állapított meg. Az alkalmazott diszkontráta 8,67 % volt. A rekonstruált utólagos tanulmány más utasforgalom-előrejelzést tartalmaz, mint ami a fejlesztési tervben előzetesen rendelkezésre állt. Ezek az utasszám-előrejelzések konzervatívabbak, és a becsült utasszámok alacsonyabbak, mint a fejlesztési tervben feltüntetett számok. Mindazonáltal a Bizottság nem tudja megállapítani, hogy a feltételezett beruházási költségek azonosak-e azzal, amit előzetesen várni lehetett. Ezen felül nem világos, hogy a rekonstruált tanulmányban feltüntetett beruházási költségek hogyan viszonyulnak a 2008 júniusában készített előzetes nyereségességi tanulmányban feltételezett beruházási költségekhez ((218) preambulumbekezdés). Következésképpen nem vonható le az a következtetés, hogy a figyelembe vett feltételezések azonosak azokkal, amelyek az állami finanszírozás nyújtása előtt rendelkezésre álltak, ezért a rekonstruált tanulmánytól nem várható el, hogy megbízható előzetes nyereségességi elemzést készítsen a nem schengeni terminálra vonatkozó beruházáshoz.

7.1.4.3. A gazdasági előnnyel kapcsolatos következtetés

(226) A fentiekben leírtak szerint a Bizottság úgy látja, hogy Románia a piacgazdasági szereplő elve szerint járt el, amikor beruházott a bevezető út és a parkoló fejlesztésére irányuló projektbe a temesvári nemzetközi repülőtéren a 3. táblázat szerint. A Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy a beruházással kapcsolatos finanszírozás nem juttatta gazdasági előnyhöz a repülőtér-üzemeltetőt.

(227) A másik három beruházási projektet illetően (gurulóút helyreállítása és előtér bővítése, nem schengeni terminál fejlesztése és a világítóberendezések), a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy ennek a három beruházási projektnek az állami finanszírozása gazdasági előnyhöz juttatta a repülőtér-üzemeltetőt.

7.1.5. *Versenytorzulás és a tagállamok közti kereskedelemre gyakorolt hatás*

7.1.5.1. Általános elvek

(228) Ha az állam által nyújtott támogatás valamely vállalkozás pozícióját megerősíti olyanokkal szemben, amelyek a Közösségen belüli kereskedelemben konkurensei, a támogatást olyannak kell tekinteni, mint amely érinti ezt a kereskedelmet is ([43]).

([43]) A Bíróság T-214/95. sz., *Het Vlaamse Gewest kontra Bizottság* ügyben 1998. április 30-án hozott ítélete, EU:T:1998:77 és a C-730/79. sz., *Philip Morris kontra Bizottság* ügyben 1980. szeptember 17-én hozott ítéletének (EU:C:1980:209) 11. pontja.

(229) mivel egy repülőtér üzemeltetése gazdasági tevékenység, verseny folyik, egyrészt a repülőterek között a légitársaságok és a velük járó légi forgalom (utasok és teher) megszerzéséért, másrészt pedig a repülőtér-üzemeltetők között, akik azért versenyezhetnek egymással, hogy megkapják az adott repülőtér üzemeltetésének a jogát. Ezenkívül, különösen a diszkont légitársaságok és charterjáratok üzemben tartói tekintetében, a más vonzáskörzetben, esetleg más tagállamban található repülőterek is versenyezhetnek egymással, hogy magukhoz vonzzák ezeket a légitársaságokat.

(230) Ezért egy repülőtér állami finanszírozása torzíthatja a *repülőterek között* folyó versenyt. A repülőterek közötti verseny a légitársaságok választási kritériumai – nevezetesen olyan tényezők – összehasonlításával mérhető fel, mint a nyújtott repülőtéri szolgáltatások fajtái és az érintett ügyfelek típusai, a lakosság, a gazdasági tevékenység, a forgalomtorlódás, a szárazföldi megközelíthetőség megléte, valamint a repülőtéri infrastruktúra és a szolgáltatások használatához kapcsolódó költségek szintje ([44]).

(231) Ahogy azt a 2005. évi légi közlekedési iránymutatás 40.pontja is említi és a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 45. bekezdése megerősíti, még a kis repülőterek sem zárhatók ki az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének alkalmazási köréből. A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 45. pontja továbbá kifejezetten kimondja, hogy *„még a támogatás viszonylag csekély összege vagy a kedvezményezett vállalkozás viszonylag kis mérete sem zárja ki a tagállamok közötti kereskedelem esetleges érintettségét”*.

7.1.5.2. A jelen esetre történő alkalmazás

(232) A vizsgált időszakban a temesvári nemzetközi repülőtér Románia második legnagyobb repülőtere volt ((31) preambulumbekezdés). Évente kb. 900 000 utast szolgált ki. A tőle 50 km-re található aradi repülőtér közelében helyezkedik el, Karánsebesről pedig közúton két óra alatt érhető el ((34) preambulumbekezdés). A temesvári nemzetközi repülőtérről nemzetközi járatok is indulnak az Unió más részeibe, ezeket számos különböző légitársaság üzemelteti, amelyek Románia és a tagállamok más repülőtereit is használják. A temesvári nemzetközi repülőtér kifutópályája megfelelő hosszúságú, és lehetővé teszi, hogy a légitársaságok közepes és nagy távolságra lévő nemzetközi célpontokra is repüljenek, így képes arra, hogy a más tagállamokban található hasonló repülőterekről is idevonzza a légitársaságokat. A közvetlen beruházás által biztosított gazdasági előny erősíti a repülőtér-üzemeltető gazdasági pozícióját, mivel úgy tudta elindítani a vállalkozását, hogy nem kellett viselnie az ezzel járó beruházási és működési költségeket.

(233) Ezért a vizsgált intézkedésekre mindenképpen úgy kell tekinteni, mint amelyek alkalmasak a verseny torzítására és a tagállamok közötti kereskedelem befolyásolására.

7.1.6. *Következtetés az állami támogatás meglétéről*

(234) A fentiek alapján a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy a bevezető út és a parkoló 2007-ben, valamint a biztonsági berendezésnek 2008-ban elvégzett fejlesztésének állami finanszírozása az EUMSZ 107.cikkének (1) bekezdése értelmében nem minősül állami támogatásnak

(235) Ugyanakkor a Bizottság úgy látja, hogy a nem schengeni terminál fejlesztésének, a gurulóút javításának, az előtér bővítésének és a világítóberendezésnek az állami finanszírozása az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében a repülőtér-üzemeltetőnek nyújtott állami támogatásnak minősül.

7.2. **A támogatás típusa: létező vagy új támogatás**

(236) A Bizottság megállapítja, hogy a Bolgár Köztársaság és Románia csatlakozási feltételeiről szóló törvény V. mellékletének rendelkezése szerint ([45]) *„a közlekedési ágazatnak nyújtott, az új tagállamokban a csatlakozás időpontja előtt bevezetett és azt követően is alkalmazandó támogatási programok vagy egyedi támogatások az EK-Szerződés 88. cikkének (1) bekezdése szerinti létező támogatásnak minősülnek, a következő feltétel mellett: a támogatásokról a csatlakozás időpontját követő négy hónapon belül tájékoztatni kell a Bizottságot […]. E támogatások a csatlakozás időpontját követő harmadik év végéig minősülnek az EK-Szerződés 88. cikkének (1) bekezdése érelmében »létező« támogatásnak.”*

(237) A fentiekből az következik, hogy Románia esetében az V. mellékletben előrejelzett rendszer csak akkor érvényes a 2007. január 1. előtt érvénybe léptetett és utána is folytatódó támogatásokra, ha ezeket a támogatásokat a csatlakozás napjától számítva négy hónapon belül bejelentették a Bizottságnak.

([44]) 2014. évi légi közlekedési iránymutatás, 43. pont.

([45]) Okmány a Bolgár Köztársaság és Románia csatlakozásának feltételeiről, valamint az Európai Unió alapját képező szerződések kiigazításáról, HL L 157./203., 2005.6.21.

(238) Románia közölte, hogy a temesvári nemzetközi repülőtéren 2007-ben végzendő beruházásokhoz szükséges állami finanszírozást 2006 novemberében hagyták jóvá, tehát Romániának az Európai Unióhoz történő csatlakozása előtt. Tekintettel azonban arra, hogy ezeket az intézkedéseket nem sorolták fel a Bizottsággal a fenti eljárás szerint közölt intézkedések között, nem tekinthetők meglévő támogatásnak. A Bizottság ezért azt a következtetést vonja le, hogy a nem schengeni terminál fejlesztésének, a gurulóút javításának és az előtér bővítésének, valamint a világítóberendezéseknek az állami finanszírozása új támogatásnak minősül.

7.3. **A támogatások jogszerűsége**

(239) A nem schengeni terminál fejlesztésének, a gurulóút javításának, az előtér bővítésének és a világítóberendezésnek az állami finanszírozása a Bizottság hivatalos előzetes jóváhagyása nélkül lépett hatályba. Az intézkedések nem felelnek meg a Szerződés 108. cikkében meghatározott értesítési kötelezettség alóli csoportmentesség követelményeinek. Ezeket Románia az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdésében előírt kötelezettségei megszegésével valósította meg.

(240) Így ezek az intézkedések jogellenes állami támogatásnak minősülnek.

7.4. **A belső piaccal való összeegyeztethetőség**

(241) A nem schengeni terminál fejlesztéséhez, a gurulóút javításához, az előtér bővítéséhez és a világítóberendezésekhez nyújtott állami támogatást (3. táblázat) 2014. április 4. előtt adták, tehát a 2014.évi légi közlekedési iránymutatás hatálybalépése előtt. A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás szerint a Bizottság a repülőtereknek adott jogszerűtlen beruházási támogatásokra a támogatás nyújtásának időpontjában érvényben lévő szabályokat alkalmazza ([46]).

(242) Ennek a beruházási finanszírozásnak az odaítélésekor a 2005. évi légi közlekedési iránymutatás volt érvényben. Ennél fogva a beruházási támogatás összeegyeztethetőségének megállapítása során a 2005. évi légi közlekedési iránymutatást kell alapul venni.

(243) A 2005. évi légi közlekedési iránymutatás 61. pontja alapján a Bizottság az alábbi kritériumok szerint fogja vizsgálni a támogatást:

- megfelel-e az infrastruktúra építése és üzemeltetése egy világosan meghatározott általános érdekű célkitűzésnek (regionális fejlesztés, hozzáférhetőség stb.);
- az infrastruktúra szükséges-e a kitűzött cél elérése érdekében, és arányos-e azzal;
- az infrastruktúra középtávon kielégítő kilátásokat biztosít-e a használat terén, nevezetesen a meglévő infrastruktúra használatának fényében;
- az infrastruktúrához való hozzáférés minden lehetséges felhasználó számára egyenlő feltételek mellett és megkülönböztetésmentesen biztosított-e; valamint
- nem sérül-e a kereskedelem fejlődése az uniós érdekkel ellentétes mértékben.

7.4.1. *Támogatható költségek*

(244) A 2005. évi légi közlekedési iránymutatás szerint egy repülőtérnek adott beruházási támogatás keretében a támogatásra jogosult költségeket a repülőtér infrastruktúrájára (kifutópályák, terminálok, előterek stb.) vagy az infrastruktúrát közvetlenül támogató létesítményekre (tűzoltó berendezések, biztonsági és védelmi berendezések) kell korlátozni. Az elszámolható költségek nem tartalmazhatják olyan kereskedelmi tevékenységek költségeit, amelyek nem közvetlenül kapcsolódnak a repülőtér alaptevékenységeihez, ideértve telkek kialakítását és ingatlanok megépítését, finanszírozását, működtetését és bérlését nemcsak az irodák és a tárolás céljára, hanem a repülőtér vonzáskörzetében működő szállodák és ipari vállalkozások, valamint üzletek, éttermek és parkolók céljára is.

(245) A 3. táblázatban felsorolt beruházás költségei, nevezetesen a 2., 3., 4., 5., 9., 12. és 13. tételek a 2005. évi légi közlekedési iránymutatás szerint beruházási támogatásra jogosultak, mivel a repülőtéri infrastruktúra részét képezik.

7.4.2. *Egyértelműen meghatározott általános érdekű célkitűzés*

(246) A repülőtér-üzemeltető állítása szerint az általa végzett beavatkozás világosan definiált és általános érdekű célkitűzést szolgált, nevezetesen a regionális fejlesztést, a régió elérhetőségét és a légi közlekedés biztonságát ((156) preambulumbekezdés).

([46]) 2014. évi légi közlekedési iránymutatás, 173. pont.

(247) Így különösen Románia kifejtette, hogy a 2007-től 2009-ig tartó időszakban a gurulóút helyreállításával és az előtér bővítésével kapcsolatban végrehajtott beruházásokat az indokolta, hogy javítani kellett a repülőtér működési kapacitását a csúcsidőszakokban, amikor a gurulóút és az előtér kapacitása korlátozott volt, különösen a 2015-ig várható jelentős forgalomnövekedés tükrében ((36) preambulumbekezdés). Ezen kívül Románia közölte, hogy a beruházásokat légi forgalmi biztonsági okok is indokolták, nevezetesen az az igény, hogy különválasszák a repülőgépek parkoló zónáit, valamint azok elérését, és biztosítsák a parkoló repülőgépek biztonságát ((86) preambulumbekezdés).

(248) A nem schengeni terminál fejlesztését illetően Románia elmondta, hogy eredetileg az volt a beruházások célja, hogy javítsák a temesvári nemzetközi repülőtér kapacitását, mivel a 2015-ig tartó időszakban jelentős növekedést vártak az utasforgalomban. A beruházás támogatásáról 2006-ban hozott döntés meghozatalának időpontjában a terminál kapacitása működési szempontból elérte a kritikus határt. A 2001-től a 2005-ig tartó időszakban ugyanis az utasforgalom 250 %-kal bővült, ami csúcsidőben torlódásokhoz vezetett. Az 1960-ban épült eredeti terminált nem ekkora forgalom kiszolgálására tervezték ((37) preambulumbekezdés).

(249) Románia közlése szerint ezt követően a nem schengeni terminálon szükséges további beruházások azt a célt szolgálták, hogy teljesíteni tudják a biztonsági követelményeket, és a terminál nem schengeni járatokat is fogadni tudjon. Akkoriban Románia arra számított, hogy 2011-ben csatlakozhat a schengeni övezethez. Elsősorban arra volt szükség, hogy külön lehessen választani a schengeni övezetből érkező és a nem schengeni övezetből érkező utasokat. Ez azt is biztosította volna, hogy a temesvári nemzetközi repülőtér Romániának a schengeni övezethez történő csatlakozását követően mind a schengeni övezetből, mind a máshonnan érkező járatokkal kapcsolatos kereskedelmi tevékenységét fenn tudta volna tartani ((88) preambulumbekezdés).

(250) Románia szerint a 2008-ban a világítóberendezésekre fordított beruházásoknak az volt a céljuk, hogy jobban ki lehessen használni a meglévő infrastruktúrát azáltal, hogy kedvezőtlen időjárási feltételek mellett is mindkét irányból le tudjanak szállni a gépek. Ezen kívül hozzájárult volna a légi közlekedés, valamint az utasok és a repülőgépek biztonságához is ((90) preambulumbekezdés).

(251) A fenti érvek tükrében a beruházásokat úgy tervezték meg, hogy a temesvári nemzetközi repülőtér meg tudjon birkózni az akkori csúcsidőszakokban felmerülő kapacitáskorlátokkal, valamint kezelni tudja az előrejelzett jelentős forgalomnövekedést. További cél volt a légi forgalom biztonságának elősegítése és a polgári légi forgalom biztonságára vonatkozó uniós szabályok és a schengeni határellenőrzési előírások betartása.

(252) Ezen felül a szomszédos repülőterek nem tudták volna felszívni a várható forgalmat. A legközelebbi repülőtér – az aradi – meglehetősen korlátozott forgalmat bonyolított, mind abszolút értelemben, mind pedig a temesvári nemzetközi repülőtérrel összehasonlítva. Az aradi repülőtéren az éves utasszám 67 183 és 128 835 között váltakozott a 2007 és 2009 közötti időszakban, míg a temesvári nemzetközi repülőtér forgalma évente 859 329 és 991 758 között mozgott, és a két repülőtér által kezelt utasszámok változása között nem volt korreláció ([47]). Az aradi repülőtér fizikailag nem lett volna képes kezelni az előre jelzett forgalomnövekedést, mivel a maximális kapacitása évi 200 000 utas alatt volt.

(253) A vizsgált időszakban a temesvári nemzetközi repülőtér Románia második legnagyobb repülőtere volt, jelenleg pedig a harmadik legnagyobb. A 2006-tól 2015-ig tartó időszakra vonatkozó fejlesztési terv szerint a temesvári nemzetközi repülőtér a nyugat-romániai régiót szolgálta ki, amely Románia egyik legfejlettebb régiója. Kiszolgálta továbbá a kelet-magyarországi régiókat, Szerbiát és Montenegrót is (DKMT eurórégió) ([48]). Ezzel a temesvári nemzetközi repülőtér fontos szerepet töltött be a régió fejlődésében. A 2006-tól 2015-ig tartó időszakra várt utasszámok tükrében a kapacitás bővítésére irányuló beruházások nélkül a kiszolgált régiók gazdasági fejlődése és elérhetősége hátrányt szenvedett volna, különösen annak alapján, hogy a régióban egyetlen más repülőtér sem tudta volna felszívni a meglévő és a várható forgalmat. Ráadásul Temesvárt nem érintette nagysebességű vasútvonal sem, ezért a légi járatoknak nem volt intermodális versenytársuk.

([47]) A szomszédos repülőterek forgalmának alakulása közötti korreláció hiánya volt az egyik kritérium, amelyet a Franciaország által a Pau-Béarn-i Kereskedelmi és Iparkamarának, a Ryanairnek, az Airport Marketing Servicesnek és a Transaviának nyújtott SA.22614. (C 53/07.) számú támogatás ügyében (HL L 201., 2015.7.30., 109. o.) a pau-i repülőtérnek nyújtott támogatás összeegyeztethetősége melletti érvként figyelembe vettek.

([48]) A Duna–Maros-Kőrös–Tisza (DMKT) eurorégió Magyarországon, Romániában, és Szerbiában helyezkedik el. A területen található négy folyóról nevezték el.

(254) A fentiek alapján a Bizottság levonhatja azt a következtetést, hogy a vizsgált finanszírozás hozzájárult a kiszolgált régiók elérhetőségéhez és a regionális gazdasági fejlődéshez, tehát jól meghatározott közös érdekű célkitűzést szolgált.

7.4.3. *A támogatás szükségessége és arányossága*

(255) A 2005. évi légi közlekedési iránymutatás szerint beruházási támogatás esetében a támogatás intenzitásának nincs korlátja. Az állami finanszírozás az alábbi támogatási intenzitásokat foglalta magában: 80,3 % a nem schengeni terminálra, 86,73 % a gurulóút javítására és az előtér fejlesztésére, és 100 % a világítóberendezésre.

11. táblázat A 2007 és 2009 közötti beruházások finanszírozása

	2007		2008		2009		**Összesen**	
	Repülőtér saját forrásai	Állami költségvetési juttatások	Repülőtér saját forrásai	Állami költségvetési juttatások	Repülőtér saját forrásai	Állami költségvetési juttatások	**Repülőtér saját forrásai**	**Állami költségvetési juttatások**
Nem schengeni terminál fejlesztése	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**
A gurulóút javítása és az előtér bővítése	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**
Világítóberendezések				1 344 000			**0**	**1 344 000**
Összesen	**823 397,9**	**8 604 000**	**3 133 537**	**11 822 650**	**1 072 670**	**8 767 950**	**5 029 605**	**29 194 600**

Forrás: A repülőtér-üzemeltető

(256) Tekintettel a repülőtér korlátozott mértékű nyereségére és a román államnak a 2007 és 2009 közötti időszakban fizetett osztalékokra, valamint ezekhez képest a szükséges beruházások méretére, észszerű az a feltételezés, hogy a repülőtér-üzemeltető nem lett volna képes nagyobb mértékű saját hozzájárulásra. Ez összhangban áll azzal, hogy a vizsgált időszakban általában nehéz volt a piacon finanszírozáshoz jutni az akkoriban fennálló pénzügyi válság miatt. A Bizottság elismeri továbbá, hogy a legfeljebb 1 millió utas/év forgalmat bonyolító repülőterek általában nem képesek a tőkeköltségeik jelentős részének fedezésére.

(257) Következésképpen szükség volt az állami finanszírozásra annak érdekében, hogy végre lehessen hajtani a beruházásokat. Más szavakkal kifejezve ösztönző hatása volt, mivel állami finanszírozás nélkül a repülőtér-üzemeltető nem vállalta volna ezeket a beruházásokat, vagy legalábbis nem ilyen mértékben. Ezen kívül megfelel az arányosság elvének is, mivel a repülőtér-üzemeltető nem lett volna képes jelentős mértékben növelni a saját hozzájárulását ezekhez a beruházásokhoz.

7.4.4. *Az infrastruktúra kielégítő középtávú kilátásokkal rendelkezik a kihasználtságra vonatkozóan*

(258) A fejlesztési terv megállapította, hogy a 2001 és 2005 közötti időszakban az utasforgalom és a légi járművek forgalma 250 %-kal nőtt. A fejlesztési terv az utasforgalom további növekedését irányozta elő, mégpedig a 2005. évben mért 611 705 főről 2010-ig 1 661 332 főre, majd 2015-ig 2 565 494 főre. Románia 2007-ben megvalósult uniós csatlakozásától azt várták, hogy 16–18 %-kal nő majd a forgalom.

(259) Ezek a kilátások tehát indokolták a várható forgalom kiszolgálásához szükséges beruházásokat. Következésképpen a finanszírozás odaítélésekor az infrastruktúra kielégítő középtávú kilátásokkal rendelkezett a kihasználtságra vonatkozóan.

7.4.5. *Az infrastruktúrához való egyenlő és hátrányos megkülönböztetéstől mentes hozzáférés*

(260) Románia megerősítette, hogy az infrastruktúra minden felhasználónak hátrányos megkülönböztetéstől mentesen rendelkezésére áll. Az infrastruktúra használatának egyetlen korlátja az előtér és a terminál fogadóképességének korlátozott volta lehet. Az infrastruktúra tehát a 2005. évi légi közlekedési iránymutatásban meghatározottak szerint egyenlő és hátrányos megkülönböztetéstől mentes módon használható.

7.4.6. *A kereskedelem fejlődése nem sérül a közösségi érdekkel ellentétes mértékben*

(261) A temesvári nemzetközi repülőtérnek a vizsgált időszakban történő állami finanszírozása a legközelebbi, tehát az aradi repülőteret érinthette volna. A Bizottság azonban megállapította, hogy a temesvári nemzetközi repülőtér üzemeltetőjének nyújtott finanszírozás a két repülőtér közötti versenyt csak korlátozott mértékben befolyásolta.

(262) Az aradi repülőtér korlátozott fizikai kapacitással rendelkezett az utasforgalom kiszolgálására. Csak 2014-ben készültek tervek arra vonatkozóan, hogy bővítsék az infrastruktúrát annak érdekében, hogy az utasterminál kapacitásai elérjék vagy némileg meghaladják az évi 200 000 utas küszöbértéket. Ugyanakkor még ez a megnövelt kapacitás sem tudta volna kezelni a temesvári nemzetközi repülőtér fejlesztési tervében előrejelzett keresletet.

(263) A tényleges forgalmi adatok is megerősítik, hogy az aradi repülőtér meglehetősen korlátozott utasforgalmat bonyolított. 2007-ben az aradi repülőtér forgalma a temesvári nemzetközi repülőtérhez képest csupán az utóbbi 7,8 %-át tette ki, 2008-ban a 14,5 %-át, 2009-ben pedig a 8,8 %-át. Ezenfelül úgy tűnik, hogy a két repülőtér forgalmának alakulása nem függ össze egymással ([49]).

(264) Ennél fogva a temesvári nemzetközi repülőtéren az utasforgalomban várt jelentős növekedést az aradi repülőtér nem is tudta volna felszívni.

(265) A fentiek miatt a Bizottság úgy véli, hogy a támogatás csak korlátozott mértékben torzította a versenyt, és ez a negatív hatás nem múlta felül a támogatásnak a regionális fejlődéshez és a biztonsághoz való hozzájárulását.

7.4.7. *Az 1. intézkedéssel kapcsolatos következtetés*

(266) A fenti (241) és (265) preambulumbekezdésekben említett okok miatt a Bizottság úgy látja, hogy a nem schengeni terminál fejlesztésének, a kifutópálya javításának, az előtér bővítésének és a világítóberendezéseknek a finanszírozására nyújtott állami támogatás az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében összeegyeztethető a belső piaccal.

8. **A 2. INTÉZKEDÉS ÉRTÉKELÉSE – A 2007., 2008. ÉS 2010. ÉVI AIP**

8.1. **A támogatás megléte**

(267) A 2. intézkedés értékelésére is az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében foglalt és a (171) és (172) preambulumbekezdésekben idézett elvek alkalmazandók.

8.1.1. *Gazdasági tevékenység és a vállalkozás fogalma*

8.1.1.1. Általános elvek

(268) A Bizottságnak mindenekelőtt azt kell megállapítania, hogy az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében a 2. intézkedés érvényes-e a vállalkozásokra. A vállalkozás fogalma minden gazdasági tevékenységet végző jogalanyra kiterjed, azok jogállásától és finanszírozásának módjától függetlenül ([50]). Bármely, az adott piacon áruk vagy szolgáltatások kínálásából álló tevékenység gazdasági tevékenységnek minősül ([51]).

8.1.1.2. A jelen esetre történő alkalmazás

(269) A légitársaságok által a repülőtéri infrastruktúra használatáért fizetendő díjakat az AIP-k határozzák meg.

(270) A légitársaságok légi fuvarozási szolgáltatásokat nyújtanak. E szolgáltatások nyújtásával a légitársaságok gazdasági tevékenységet végeznek, és ezért az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vállalkozásoknak minősülnek.

([49]) Lásd a 32. lábjegyzetet.
([50]) A Bíróság C-35/96. sz., *Bizottság kontra Olaszország* ügyben 1998. június 18-án hozott ítélete, EU:C:1998:303 és Höfner és Elser.
([51]) A Bíróság 118/85. sz., *Bizottság kontra Olaszország* ügyben 1987. június 16-án hozott ítélete, EU:C:1987:283; A Bíróság 35/96. sz., *Bizottság kontra Olaszország* ügyben 1998. június 18-án hozott ítélete, EU:C:1998:303.

8.1.2. *Állami források és az államnak való betudhatóság*

8.1.2.1. Általános elvek

(271) Az állami támogatás koncepciója kizárólag az állami forrásokon keresztül közvetlen vagy közvetett módon nyújtott előnyökre vonatkozik ([52]). Állami forrás a közszféra minden erőforrása, ([53]) ideértve az állami szint alatti (decentralizált, szövetségi, regionális vagy más) ([54]) jogalanyok erőforrásait és bizonyos körülmények között a magánjogi szervezetek erőforrásait is. A források eredete nem lényeges, feltéve, hogy a kedvezményezettnek történő közvetlen vagy közvetett átruházásukat megelőzően állami ellenőrzés alá kerülnek és ezért a nemzeti hatóságok rendelkezésére állnak, ([55]) még akkor is, ha ennek során nem válnak a hatóságok tulajdonává ([56]).

(272) Az állami támogatás fogalma továbbá kizárólag akkor érvényes, ha az előny nyújtása az államnak tudható be, tehát azt maga az állam, vagy valamely közvetítő szervezet a rá ruházott hatáskör alapján eljárva nyújtja.

(273) Az a tény, hogy egy vállalkozásnak az állam vagy egy állami gazdálkodó szervezet a kizárólagos vagy a többségi részvényese, nem elegendő alap annak kijelentésére, hogy a forrásoknak a vállalkozás által történő átruházása az állami részvényeseknek tudható be ([57]). A Bíróság azt is kimondta, hogy amennyiben az állam képes egy közvállalkozást ellenőrizni és annak tevékenységeire meghatározó befolyást gyakorolni, nem feltételezhető minden további nélkül, hogy az állam ezt az ellenőrzést konkrét esetben ténylegesen gyakorolni is fogja. Egy közvállalkozás az állam által megengedett önállóságának mértéke szerint többé-kevésbé függetlenül cselekedhet.

(274) Ezért önmagában az a tény, hogy egy közvállalkozás állami ellenőrzés alatt áll, nem elegendő alap annak kijelentéséhez, hogy a vállalkozás által tett intézkedések az államnak tudhatók be. Azt is meg kell vizsgálni, hogy a közigazgatási szervek bármilyen módon érintettnek tekintendők-e a kérdéses intézkedések meghozatalában. A Bíróság megállapította, hogy egy közvállalkozás által hozott intézkedés államnak való betudhatóságára az adott ügy körülményeiből származó jelek összességéből és abból az összefüggésből lehet következtetni, amelyben erre az intézkedésre sor került ([58]).

(275) Ilyen jelek lehetnek a vállalatnak az állami közigazgatás struktúrájába történő integrálása, a tevékenységének a jellege és annak a piacon történő gyakorlása magánvállalatokkal folytatott verseny szokásos körülményei között, a vállalkozás jogi státusza (abban az értelemben, hogy a közjog vagy a rendes vállalati jog irányadó-e rá nézve), az állami hatóságok által a vállalkozás vezetése felett gyakorolt felügyelet intenzitása, vagy bármilyen egyéb olyan mutató, ami a konkrét esetben azt jelzi, hogy a közigazgatási szervek szerepet játszottak egy intézkedés meghozatalában, vagy éppen azt, hogy valószínűleg nem játszottak ilyen szerepet, tekintettel az intézkedés irányára, tartalmára vagy a benne foglalt feltételekre is ([59]).

8.1.2.2. A jelen esetre történő alkalmazás

(276) A szóban forgó ügyben az állam mindenkor közvetlen vagy közvetett ellenőrzést gyakorolt a kérdéses források felett. A 2010. évi AIP jóváhagyásának időpontjában a 2008. évi alapokmány 8. cikkének megfelelően a repülőtér 80 %-ban közvetlenül a román közlekedési minisztérium tulajdonában állt ((28) preambulumbekezdés). A repülőtér-üzemeltető erőforrásai az állam ellenőrzése alatt álltak, tehát az állam rendelkezett velük. A repülőtér-üzemeltető felett gyakorolt meghatározó befolyásán keresztül így Románia képes volt a forrásainak a felhasználását úgy irányítani, hogy más vállalkozások javára konkrét előnyöket finanszírozzon. Ezen túlmenően,

([52]) A Bíróság 82/77. sz., *Van Tiggele* ügyben 1978. január 24-én hozott ítéletének (EU:C:1978:10) 25. és 26. pontja; a Bíróság T-358/94. sz., *Air France kontra Bizottság („Air France")* ügyben 1996. december 12-én hozott ítéletének (EU:T:1996:194) 63. pontja.

([53]) Air France, 56. pont

([54]) A Bíróság 248/84. sz., *Németország kontra Bizottság* ügyben 1987. október 14-én hozott ítéletének (EU:C:1987:437) 17. pontja; a Bíróság T-92/00. és 103/00. sz., *Territorio Histórico de Álava és mások kontra Bizottság* egyesített ügyekben 2002. március 6-án hozott ítéletének (EU:T:2002:61) 57. pontja.

([55]) A Bíróság C-206/06. sz., *Essent Netwerk Noord* ügyben 2008. július 17-én hozott ítéletének (EU:C:2008:413) 70. pontja; A Bíróság C-83/98. P. sz., *Franciaország kontra Ladbroke Racing Ltd és Bizottság („Ladbroke Racing")* ügyben 2000. május 16-án hozott ítéletének (EU:C:2000:248) 50. pontja.

([56]) Air France, 65., 66. és 67. pontok; Ladbroke Racing, 50. pont.

([57]) Stardust Marine, 51. és azt követő pontok.

([58]) Stardust Marine, 52. és 55. pont.

([59]) Stardust Marine, 56. pont.

a 2007. évi AIP és a 2008. évi AIP jóváhagyásának időpontjában ([60]) a román állam volt a repülőtér-üzemeltető egyedüli részvényese. Az 1998. évi alapokmány 7. cikke alapján ((28) preambulumbekezdés) a kezdő tőkét teljes egészében Románia jegyezte, és a temesvári nemzetközi repülőtér létrehozásának napján maradéktalanul be is fizette. Ebből következően a repülőtér-üzemeltető forrásait az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése alapján állami forrásoknak kell tekinteni.

(277) Ami a román államnak való betudhatóságot illeti, a román hatóságok azzal érvelnek, hogy a repülőtér-üzemeltető piacgazdasági befektetőként működik, és az állam befolyása a vállalat alapító okiratának és a vállalkozásokról szóló 31/1990. számú törvénynek megfelelően szigorúan a részvényesi szerepre korlátozódik. A repülőtér-üzemeltető árképzési politikáját a repülőtér-üzemeltető Igazgatótanácsa és az ügyvezetés határozza meg, a vállalat alapító okiratának megfelelően.

(278) Ami a repülőtér-üzemeltető tevékenységének állam által történő felügyeletét illeti, a Bizottság megállapítja, hogy a részvényesek közgyűlése a részvényesek képviselőiből és a közlekedési minisztérium által képviselt román államból áll, és az 1998. évi alapokmány szerint az egyedüli részvényes, a 2008. évi alapokmány szerint pedig a többségi részvényes (aki a részvények 80 %-át birtokolja), és jogosult arra, hogy döntéseket hozzon a repülőtér-üzemeltető által folytatott tevékenységek és gazdaságpolitika kérdéseiben. A 2008. évi alapokmány 19. cikke alapján a részvényesi közgyűlés a határozatait legalább a részvénytőke felét képviselő részvényesek szavazataival hozza, kisebbségi vétójogok nélkül.

(279) A 2008. évi alapokmány 20. cikke szerint a repülőtér-üzemeltetőt hét tagú Igazgatótanács irányítja, melynek tagjai közül ketten a közlekedési minisztérium képviselői, egy fő pedig a pénzügyminisztérium képviselője. A Bizottság megállapítja továbbá, hogy az Igazgatótanács tagjait a részvényesek közgyűlése választja (amelyben az 1998-as alapokmány szerint az állam volt az egyedüli részvényes, jelenleg pedig többségi részvényes). Az Igazgatótanácsot és annak elnökét a közlekedési minisztérium rendeletével nevezik ki.

(280) Az Igazgatótanács üléseit abban az esetben lehet megtartani, ha legalább a tagok fele plusz egy fő jelen van ([61]). Az Igazgatótanács a tagok legalább kétharmadának a jelenléte esetén tanácskozik, és az Igazgatótanács tagjainak többségével hoz döntéseket ([62]).

(281) Az Igazgatótanács elnöke egyben a repülőtér-üzemeltető ügyvezető igazgatói feladatait is ellátja. A szervezeti struktúra és a befolyásolási lánc is arról tanúskodnak, hogy a díjak és engedmények rendszerének a jóváhagyása az államnak tudható be. Mindenesetre az állam legalábbis folyamatos tájékoztatást kapott a díjak és engedmények rendszerében végrehajtott változtatásokról az Igazgatótanács tagjain keresztül.

(282) Ezen felül, az 1998. évi alapokmány 2. cikkének 2. pontja szerint a repülőtér-üzemeltető fő célja országos közérdeknek minősülő feladatok ellátása. Az 1998. évi alapokmány 5. cikke szerint a repülőtér-üzemeltető olyan szakosodott szakmai szervezet, amelyet a közlekedési minisztérium elsősorban nemzeti közérdekű feladatok ellátásával bízott meg annak érdekében, hogy a tevékenységi körének megfelelően segítséget és szolgáltatást nyújtson, valamint különböző feladatokat lásson el az állam tulajdonában álló vagy az állam által bérbe adott eszközök kezelése és hasznosítása érdekében a belföldi és a nemzetközi légi forgalom területén, biztosítva a személyek és áruk mozgását.

(283) Mindezen megfontolások fényében a Bizottság úgy látja, hogy elegendő jel támasztja alá azt, hogy a 2007. évi AIP, a 2008. évi AIP és a 2010. évi AIP az államnak betudhatók.

([60]) Románia pontosította, hogy a 2007. évi és a 2008. évi AIP-t a repülőtér-üzemeltető Igazgatótanácsa megközelítőleg két hónappal az egyes AIP-k hatálybalépése előtt hagyta jóvá.

([61]) Az 1998. évi alapokmány 20. cikkének 9. pontja.

([62]) Az 1998. évi alapokmány 20. cikkének 10. pontja.

8.1.3. *Szelektivitás*

8.1.3.1. Általános elvek

(284) Az állami intézkedések akkor tartoznak az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének hatálya alá, ha *„bizonyos vállalkozásokat vagy bizonyos áruk termelését”* előnyben részesítik. Ennek alapján az állami támogatás fogalma csak a vállalkozásokat előnyben részesítő olyan intézkedésekre terjed ki, amelyek szelektíven juttatják előnyhöz e vállalkozásokat.

(285) Állandó ítélkezési gyakorlat, hogy a szelektivitási feltétel értékeléséhez meg kell határozni, hogy egy adott jogrendszerben egy országos intézkedés kedvez-e bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk előállításának olyan vállalkozásokkal, illetve árukkal szemben, amelyek a rendszer céljainak fényében hasonló ténybeli és jogi helyzetben vannak. A szelektivitás vizsgálata előtt meg kell határozni azt a referenciakeretet, amelybe az érintett intézkedés beilleszthető ([63]). Egy intézkedés *„csak abban az esetben minősül szelektívnek, ha az valamely adott jogrendszer keretében előnyben részesít bizonyos vállalkozásokat más ágazatokhoz vagy ugyanezen ágazathoz tartozó, e jogrendszer céljára tekintettel hasonló jogi és ténybeli helyzetben lévő vállalkozásokhoz képest*.” ([64]) Az állami támogatás fogalma azonban nem alkalmazandó a vállalkozások között különbséget tevő állami intézkedésekre, ha ez a különbségtétel azon rendszer jellegéből vagy általános felépítéséből következik, amelynek a vállalkozások részét alkotják ([65]).

(286) Egy olyan intézkedés, amellyel egy állami vállalkozás lefekteti az áruinak vagy szolgáltatásainak használatára vonatkozó feltételeket, az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében nem feltétlenül szelektív intézkedés ([66]). Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése nem tesz különbséget az állami beavatkozás okai vagy célkitűzései szerint, hanem azt annak hatásai alapján, tehát az alkalmazott módszerektől függetlenül határozza meg ([67]).

8.1.3.2. A jelen esetre történő alkalmazás

(287) A 2007. évi, a 2008. évi és a 2010. évi AIP-k meghatározták a repülőtéri díjak alapdíj rendszerét ((41) és (44) preambulumbekezdés). Ezen túlmenően a 2007. évi AIP, a 2008. évi AIP és a 2010. évi AIP díjakra vonatkozó engedményeket és kedvezményeket is tartalmazott, az adott időszakban végrehajtott leszállások számától, az utasok számától és a repülőgép tömegétől, és/vagy a kiszolgált útvonal típusától függően ((42)–(43), (46)–(48) és (49) preambulumbekezdések).

(288) A 2007. évi, a 2008. évi és a 2010. évi AIP-ket a temesvári nemzetközi repülőtér ügyvezetése javasolta, értékelte és hozta létre, és az Igazgatótanács hagyta jóvá ((40) preambulumbekezdés). Ez összhangban áll azzal a követelménnyel, hogy a repülőtér üzemeltetője saját hatáskörben eljárva dolgozza ki az adott repülőtérre alkalmazandó repülőtéri díjszabást ([68]). A vonatkozó jogi keretet tehát a 2007. évi AIP-ben, a 2008. évi AIP-ben és a 2010. évi AIP-ben a temesvári nemzetközi repülőtérre meghatározott repülőtéri díjak, engedmények és kedvezmények alkották.

(289) Ennél fogva a referenciakeret, amely alapján vizsgálni kell, hogy a 2007. évi AIP, a 2008.évi AIP és a 2010. évi AIP kedvezett-e bizonyos légitársaságoknak a hasonló jogi és ténybeli helyzetben lévő más légitársaságokkal szemben, egyedül a temesvári nemzetközi repülőtérre vonatkozó rendszer volt.

(290) A repülőtéri díjak és engedmények és kedvezmények rendszere minden olyan légitársaságra érvényes volt, amely használta vagy használhatta a temesvári nemzetközi repülőteret, és amely megfelelt a 2007. évi AIP-ben, a 2008. évi AIP-ben és a 2010. évi AIP-ben leírt feltételeknek.

(291) A Bizottság azt is megvizsgálta, hogy a 2007. évi AIP, a 2008. évi AIP vagy a 2010. évi AIP által biztosított engedmények szelektíven kedveztek-e bizonyos, a temesvári nemzetközi repülőteret használó légitársaságoknak más légitársaságok kárára.

([63]) A Bíróság (Nagytanács) C-524/14. P. sz., *Bizottság kontra Hansestadt Lübeck („Lübeck”)* ügyben 2016. december 21-én hozott ítéletének (EU:C:2016:971) 40-67. pontja.

([64]) Lübeck, 58. pont

([65]) Lübeck, 40-67. pontok és az idézett ítélkezési gyakorlat.

([66]) Lásd ugyanott.

([67]) Ugyanott. A Bíróság C-106/09. P. és C-107/09. P. sz., *Bizottság és Spanyolország kontra Gibraltár és az Egyesült Királyság kormánya* ügyben 2011. november 15-én hozott ítéletének (EU:C:2011:732) 87. pontja és az abban idézett ítélkezési gyakorlat.

([68]) Lübeck, 61. pont

(292) Az alkalmazandó engedmények csúszó skála szerint működtek, a legalacsonyabb 10 %-kal kezdődött 250–500 leszállás/év esetén, ami megközelítőleg heti 5 leszállást jelent. A Bizottság megállapítja, hogy az értékelt időszakban a Wizz Airen kívül számos más légitársaság is használta a temesvári nemzetközi repülőteret, melyeknek a flottájában megfelelő méretű gépek voltak és/vagy megfelelő gyakorisággal repültek, ezért élvezték vagy élvezhették volna a szóban forgó engedményeket.

(293) Ebből következik, hogy a repülőtéri díjak rendszerét és az engedményeket hátrányos megkülönböztetéstől mentesen alkalmazták.

(294) Így a 2007. évi AIP-ben, a 2008. évi AIP-ben és a 2010. évi AIP-ben megállapított alapdíj, az engedmények és a kedvezmények nem voltak szelektívek.

(295) A Bizottság megállapítja, hogy ez a következtetés csak a közvetlenül a 2007. évi AIP-ből, a 2008. évi AIP-ből és a 2010. évi AIP-ből eredő díjakra, engedményekre és kedvezményekre vonatkozóan állja meg a helyét. Nem vonatkozik ugyanis a légitársaságokkal esetlegesen kötött egyedi megállapodásokban biztosított díjakra, engedményekre és kedvezményekre.

8.1.3.3. A szelektivitásra vonatkozó következtetés

(296) A fentiekből következik, hogy a 2. intézkedés nem felel meg az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében jelzett szelektivitási feltételnek.

(297) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében leírt feltételek kumulatívak. Ha a vizsgált intézkedés nem teljesíti az egyik feltételt, akkor az intézkedés nem minősül állami támogatásnak.

(298) A Bizottság ezért azt a következtetést vonja le, hogy a 2. intézkedés az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében nem minősült állami támogatásnak, mert nem volt szelektív.

(299) A Bizottság megállapítja, hogy az eljárás megindításáról szóló határozat felvetette azt a kérdést, hogy az AIP-k nem feltétlenül összeegyeztethetők a belső piaccal, mert előfordulhat, hogy különböző utastípusok között hátrányos megkülönböztetést alkalmaznak. Ez az elv azokra az intézkedésekre vonatkozik, amelyek állami támogatásnak minősülnek, és ezért nem tekinthetők összeegyeztethetőnek az állami támogatásokra vonatkozó szabályok szerint ([69]). Mivel az aktuális esetben az AIP-k nem minősülnek állami támogatásnak, nem szükséges tovább elemezni az eljárás megindításáról szóló határozatban felvetett tartós kapcsolat elemet.

9. A 3. INTÉZKEDÉS ÉRTÉKELÉSE – A WIZZ AIRREL KÖTÖTT 2008. ÉVI MEGÁLLAPODÁSOK

9.1. A támogatás megléte

(300) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében foglalt és a (171) és (172) preambulumbekezdésekben említett elvek alkalmazandók a 3. intézkedés értékelésére is, amely a repülőtér-üzemeltető és a Wizz Air között létrejött 2008. évi megállapodásokra vonatkozik.

9.1.1. *Gazdasági tevékenység és a vállalkozás fogalma*

(301) A Wizz Air légitársaság. Menetrendszerű légi utasszállítási szolgáltatásokat nyújt, és gazdasági tevékenységet folytat. Ennél fogva az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vállalkozásnak minősül.

9.1.2. *Állami források és az államnak való betudhatóság*

9.1.2.1. Általános elvek

(302) A (271)–(275) preambulumbekezdésekben ismertetett elvek is érvényesek erre az intézkedésre.

9.1.2.2. A jelen esetre történő alkalmazás

(303) Az állami forrásokra ugyanaz vonatkozik, mint amit a (276) preambulumbekezdés tartalmaz.

([69]) A Bíróság C-225/91. sz., *Matra kontra Bizottság* ügyben 1993. június 15-én hozott ítélete, EU:C:1993:239.

(304) Az 1998. évi repülőtéri alapokmány érvényességi ideje alatt aláírt 2008. évi megállapodások betudhatóságának vonatkozásában a (277)–(279) preambulumbekezdésekben a 2007. évi AIP-re, a 2008. évi AIP-re és a 2010. évi AIP-re vonatkozóan leírt indoklás *mutatis mutandis* érvényes.

(305) Mindezen szempontok fényében a Bizottság úgy látja, hogy a Wizz Air és a repülőtér-üzemeltető között 2008-ban létrejött megállapodások az államnak tudhatók be.

9.1.3. *Szelektivitás*

9.1.3.1. Általános elvek

(306) A (199) preambulumbekezdésben ismertetett elvek erre az intézkedésre is érvényesek.

9.1.3.2. A jelen esetre történő alkalmazás

(307) A jelen esetben a 2008. évi megállapodásokat csak egyetlen vállalkozással, a Wizz Airrel kötötték. Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében tehát a 3. intézkedés szelektív volt.

9.1.4. *Gazdasági előny*

9.1.4.1. Általános elvek

(308) A gazdasági előnyre vonatkozó elvek az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében meghatározottak szerint és a (202)–(206) preambulumbekezdésekben foglaltak szerint a repülőterek és a légitársaságok közötti megállapodásokra vonatkoznak. A piacgazdasági szereplő elvének ilyen megállapodásokra történő alkalmazását részletesen ismerteti a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás ([70]).

(309) A konkrét légitársaság és repülőtér helyzetében a Bizottság azt fogja felmérni, hogy a repülőtér számára rendelkezésre álló állami források előnyt jelentettek-e az adott repülőteret használó légitársaságok számára. A repülőteret használó valamely légitársaságnak nyújtott ilyen támogatás elvben kizárható, ha a repülőtér és a légitársaság közötti kapcsolat megfelel a piacgazdasági szereplő elvének.

(310) A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás szerint, a piacgazdasági szereplő elvének értelmében, a repülőteret használó légitársaságnak nyújtott állami támogatás elvben kizárható, amennyiben:

(1) a repülőtéri szolgáltatásokért felszámolt díjak összege megfelel a piaci árnak, vagy

(2) előzetes, vagyis a kérdéses intézkedésekről szóló döntés meghozatalának időpontjában rendelkezésre álló adatok alapján készült elemzéssel kimutatható, hogy a repülőtér és a légitársaság közötti megállapodástól elvárható volt, hogy többletnyereséget eredményezzen a repülőtér számára.

(311) A (310) preambulumbekezdésben felvázolt első módszert illetően (tehát a repülőtéri szolgáltatásokért felszámított díjaknak a piaci árakkal történő összehasonlítása) a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás szerint a referenciaérték meghatározásához először is ki kell választani elegendő számú olyan hasonló repülőteret, amelyek szokásos piaci körülmények között hasonló szolgáltatásokat nyújtanak. Erre vonatkozóan a Bizottság megállapítja, hogy jelenleg az uniós repülőterek jelentős többsége állami finanszírozást is igénybe vesz a beruházásokhoz és a működéshez szükséges költségek fedezésére. A hatóságok az állami tulajdonban álló repülőtereket hagyományosan a helyi fejlesztést elősegítő infrastruktúrának tekintették, és nem olyan vállalkozásoknak, amelyek a piaci szabályok szerint működnek. Az ezen repülőterek által felszámolt díjak ezért általában nem a piaci megfontolásokkal, valamint a megalapozott előzetes nyereségességi kilátásokkal összhangban kerülnek meghatározásra, hanem elsősorban a szociális vagy regionális szempontoknak megfelelően. Bár néhány repülőtér magántulajdonban áll, vagy üzemeltetését magánvállalkozás végzi a szociális vagy regionális szempontok figyelembevétele nélkül, az e repülőterek által felszámolt díjak összegét lényegesen befolyásolhatják az állami finanszírozásban részesülő repülőterek többsége által felszámolt díjak, mivel a légitársaságok ez utóbbiakat is figyelembe veszik a magántulajdonban álló vagy magánvállalkozás által üzemeltetett repülőterekkel történő tárgyalások során. Tekintettel e körülményekre, a Bizottság a 2014. évi légi közlekedési iránymutatásban foglaltak szerint kétségesnek tartja, hogy a repülőterek által nyújtott szolgáltatások valódi piaci árának meghatározására jelenleg megfelelő referenciaérték állapítható meg ([71]).

([70]) 2014. évi légi közlekedési iránymutatás, 53. pont.
([71]) 2014. évi légi közlekedési iránymutatás, 59. pont.

(312) A Bizottság véleménye szerint a megfelelő referenciaérték megállapítását a piaci szereplőként viselkedő repülőtér-üzemeltetők által üzemeltetett, elegendő számú megfelelő „referencia-repülőtér" által felszámított – a légitársaságnak nyújtott valamennyi juttatástól (például marketingtámogatástól, árengedményektől vagy más egyéb ösztönzőktől) mentes – repülőtéri díjak összehasonlításán alapuló vizsgálat alapján kell elvégezni. A felmérés során különösen fontos szem előtt tartani az alábbi tényezőket: a forgalom nagysága; a forgalom típusa (üzleti vagy szabadidős vagy külföldi célállomás); a teherszállítás relatív fontossága és az adott repülőtértípus nem légi forgalmi tevékenységből eredő bevételeinek fontossága és a nyújtott repülőtéri szolgáltatások szintje; a repülőtér nagyvároshoz való közelsége, a repülőtér vonzáskörzetében élő lakosok száma; a környező terület jólétére vonatkozó mutató (GDP/fő); milyen földrajzi területekről lehetne utasokat odavonzani.

(313) A fentiek alapján a Bizottság véleménye szerint a repülőterek által az egyes légitársaságokkal kötött megállapodások elemzésére a legmegfelelőbb kritérium az előzetes többletnyereségesség vizsgálata.

(314) Ezen kívül a Bizottság úgy véli, hogy a légitársaságok és a repülőtér között létrejött megállapodások akkor tekinthetők piacgazdasági alapon kötött megállapodásoknak, ha az előzetes helyzethez képest legalább hosszú távon növelik a repülőtér nyereségességét ([72]). A repülőtérnek a légitársasággal kötött megállapodás (például egyedi megállapodás, vagy átfogó repülőtéri díjjegyzék) kidolgozásakor megbízható középtávú kilátások alapján ki kell tudnia mutatni, hogy képes észszerű nyereségráta mellett fedezni a megállapodásból eredő díjakat a megállapodás időtartama alatt ([73]).

(315) E tekintetben a Bizottság úgy véli, hogy az árdifferenciálás szokásos üzleti gyakorlatnak tekinthető, amennyiben az megfelel a vonatkozó versenyjogi és ágazati jogszabályoknak. Ugyanakkor az árakat megkülönböztető politikáknak üzletileg igazoltnak kell lenniük annak érdekében, hogy megfeleljenek a piacgazdasági szereplő elvének ([74]).

9.1.4.2. A 2008. évi megállapodások közös értékelése

(316) A Bizottság véleménye szerint a piacgazdasági szereplő elvének alkalmazása szempontjából a 2008. évi megállapodásokat együtt, egyetlen intézkedésként kell vizsgálni. Ez több érvvel is alátámasztható.

(317) Először is, a megállapodásokat ugyanazok a felek kötötték.

(318) Másodszor, a 2008. június 25-én kelt egyetértési megállapodás felsorolja a repülőtér-üzemeltető által nyújtandó szolgáltatások körét, valamint a Wizz Air által nyújtandó marketingszolgáltatásokat is. Az egyetértési megállapodás ugyanazzal a képlettel számolja ki a marketingdíjat és az egy induló utas után megmaradó összeget, mint a 2008. július 30-án kelt marketingmegállapodás. Ebből következően az egyetértési megállapodás és a marketingmegállapodás tartalmilag szorosan és közvetlenül összekapcsolódnak. Az egyetértési megállapodás meghatározza a repülőtér-üzemeltető és a Wizz Air közötti együttműködés általános elveit, és ezeket a marketingmegállapodás, a működési megállapodás és a földi kiszolgálási megállapodás tovább részletezi. A marketingmegállapodás a preambulumában közvetlenül is hivatkozik az egyetértési megállapodásra ((55) preambulumbekezdés). Az egyetértési megállapodást később felváltotta a marketingmegállapodás, a működési megállapodás és a földi kiszolgálási megállapodás.

(319) Harmadszor, a működési megállapodást és a földi kiszolgálási megállapodást ugyanazon a napon (2008. augusztus 1.) és ugyanarra az időtartamra, tehát a 2008. december 11-től 2009. december 10-ig tartó időszakra írták alá azzal, hogy a hatálybalépés minden évfordulóján automatikusan további 12 hónapra megújulnak, és a marketingmegállapodás harmadik évfordulója előtt nem lehet őket megszüntetni. A marketingmegállapodás is ugyanazon a napon, tehát 2008. december 11-én lépett hatályba ((54) preambulumbekezdés).

([72]) 2014. évi légi közlekedési iránymutatás, 66. pont.
([73]) 2014. évi légi közlekedési iránymutatás, 63. pont.
([74]) 2014. évi légi közlekedési iránymutatás, 62. pont.

(320) Negyedszer, a 2008. évi megállapodások egymáshoz kapcsolódtak. A marketingmegállapodás többször hivatkozik a működési megállapodásra és a földi kiszolgálási megállapodásra: i) a marketingmegállapodás jelezte, hogy a felek haladéktalanul megszüntethetik a marketingmegállapodást, ha a működési megállapodás megújítás nélkül lejárt vagy megszüntették; ii) a marketingmegállapodás úgy rendelkezett, hogy ha a marketingmegállapodás lejárt vagy megszűnt, a felek haladéktalanul és kártérítés nélkül megszüntethetik a működési megállapodást és a földi kiszolgálási megállapodást; iii) a marketingmegállapodás kimondta, hogy a működési megállapodásban vagy a földi kiszolgálási megállapodásban szabályozott díjak növekedése esetén a marketingdíjat is módosítani kell a repülőtéri díjak változásával azonos mértékben ((59) preambulumbekezdés).

(321) A fenti érvek alapján a Bizottság úgy látja, hogy az egyetértési megállapodás, a marketingmegállapodás, a működési megállapodás és a földi kiszolgálási megállapodás egymástól nem elválaszthatók. A Bizottság ezért megállapítja, hogy annak eldöntéséhez, hogy az ügylet állami támogatásnak minősíthető-e, a 2008. évi megállapodásokat együtt kell elemezni.

9.1.4.3. Az általános elveknek az aktuális esetre történő alkalmazása

(322) Az aktuális esetben annak megállapításához, hogy a 2008. évi megállapodások olyan előnyhöz juttatták-e a Wizz Airt, amelyet rendes piaci körülmények között nem kapott volna meg, a Bizottságnak meg kell vizsgálnia, hogy hasonló körülmények között egy olyan repülőtér, amely a piagazdaság szokásos feltételei mellett működik és a hosszú távú nyereségességre törekszik ([75]), kötött volna-e ugyanilyen vagy hasonló megállapodást egy légitársasággal. A Bizottságnak vissza kell helyezkednie arra az időpontra, amikor a repülőtér-üzemeltető és a Wizz Air közötti 2008. évi megállapodás megkötésére vonatkozó döntés született, és az értékelését azoknak az információknak és feltételezéseknek az alapján kell meghoznia, amelyek akkor a repülőtér-üzemeltető rendelkezésére álltak.

(323) A piacgazdasági szereplő elvének vizsgálatát illetően a Wizz Air közölte, hogy a piaci árral történő összehasonlítás módszerét, tehát a (310) preambulumbekezdés (1) pontjában ismertetett első módszert kell erre az esetre alkalmazni a (310) preambulumbekezdés (2) pontjában ismertetett második módszer (tehát a nyereségességi elemzés) mellett.

(324) A Wizz Air benyújtotta az Oxera által 2011. október 27-én készített, a „Piacgazdasági szereplő elvének gazdasági értékelése" című jelentést is, amely összehasonlította a Wizz Air által a temesvári nemzetközi repülőtéren fizetett díjakat a Wizz Air által három, az Oxera által hasonlónak vélt angliai repülőtéren fizetett díjakkal: Ezek a liverpooli, a prestwicki és a doncasteri repülőterek. A tanulmányban található elemzés a repülőtér-üzemeltető és a Wizz Air által megadott adatok alapján készült. Az Oxera tanulmánya szerint ezek a repülőterek a tulajdonosi szerkezetük és finanszírozási struktúrájuk szerint minden bizonnyal magánrepülőterekként viselkednek. A tanulmány összehasonlította továbbá a temesvári nemzetközi repülőtér és a három hasonló repülőtér általános jellemzőit (pl. az adott város népessége, a várostól való távolság, a 150 km-en belül található legnagyobb város népessége, legközelebbi nagy repülőtér), a bevételek szintjét egy főre jutó GDP és heti átlagbérek szerint, a forgalmi adatokban látható trendeket, az érintett repülőterek bevételeit és a finanszírozási státuszukat (azaz részesültek-e állami finanszírozásban vagy nem). A jelentés a Wizz Air által a temesvári nemzetközi repülőtéren fizetett díjakat összehasonlította a három egyesült királysági repülőtéren fizetett díjakkal (az elemzés a négy repülőtéren alkalmazott díjakat a Wizz Airnek nyújtott előnyök nélkül vizsgálta). Az elemzés a Wizz Air által a temesvári nemzetközi repülőtéren és a három referenciául szolgáló repülőtéren fizetett teljes díjösszeget mutatta euróban kifejezve, fordulásonként és egy utasra jutó euro összegben. Ennek alapján megállapította, hogy a Wizz Air által a temesvári nemzetközi repülőtéren 2008-tól 2011-ig fizetett díjak általános szintje mind fordulásonként, mind utasonként magasabb volt, mint a légitársaság által a másik három referencia repülőtéren fizetett díjak átlagos szintje. A Wizz Air által a másik három referencia repülőtéren fizetett alacsonyabb díjak arra engednek következtetni, hogy egy magánbefektető valószínűleg szerződött volna olyan feltételekkel, amilyeneket a repülőtér-üzemeltető és a Wizz Air között létrejött szerződés tartalmaz.

(325) Az Oxera által készített, a temesvári nemzetközi repülőteret három, a Wizz Air által használt egyesült királysági repülőtérrel összehasonlító jelentés vonatkozásában a Bizottság megállapítja, hogy a referenciaérték alkalmazása nem megfelelő módszer a piaci árak meghatározására abban az esetben, ha a rendelkezésre álló referenciaértékeket nem piaci megfontolások alapján határozták meg, vagy a meglévő folyamatokat az állami beavatkozások jelentősen torzítják. Ilyen torzítások a (311)–(312) preambulumbekezdésekben ismertetett okok miatt előfordulhatnak a légi forgalmi iparágban.

([75]) Alfa Romeo, 23. pont; A Bíróság T-296/97. sz., *Alitalia kontra Bizottság* ügyben 2000. december 12-én hozott ítéletének (EU:T:2000:289) 84. pontja.

(326) Ezen felül a Bizottság úgy látja, hogy nem teljesül az a feltétel, mely szerint elegendő számú, a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 55. pontjában leírt szokásos feltételek mellett hasonló szolgáltatásokat nyújtó referenciarepülőteret kell összehasonlítani. Tekintettel arra, hogy Európában ([76]) több száz repülőtér található, három repülőtér aligha elegendő arra, hogy azok alapján meg lehessen határozni egy megfelelő referenciaértéket a vonatkozó piaci árakra. Ráadásul a három alapul vett repülőtér közül kettőnek (Liverpool és Doncaster) ugyanaz a csoport, a Peel Airports Group a tulajdonosa. Ez még inkább megkérdőjelezi a megbízható referenciaérték meghatározásához szükséges referenciarepülőterek számát és sokféleségét.

(327) Ezen túlmenően mind a három alapul vett repülőtér az Egyesült Királyságban található, ráadásul kettő közülük (Liverpool és Doncaster) ugyanannak a nagyvárosnak, Manchesternek a közelében. Az Oxera jelentése arra sem tér ki, hogy a három alapul vett repülőtér és a temesvári nemzetközi repülőtér összehasonlítható szolgáltatásokat nyújtanak-e. A tanulmány csak arról az időpontról közöl információkat, amikor a Wizz Air megkezdte a működését ezeken a repülőtereken, és hogy milyen úticélokra, valamint elemzi a Wizz Air által ezeken a repülőtereken fizetett teljes díjakat (a marketingszolgáltatások díjának levonása nélkül). Ebből azonban még nem lehet felmérni, hogy a repülőterek hasonló szolgáltatásokat nyújtanak-e.

(328) Továbbá, ahogyan arra maga az Oxera jelentés is rámutat, a temesvári nemzetközi repülőtér és a másik két angliai repülőtér (Liverpool és Prestwick) sok szempontból különbözik egymástól. Nevezetesen, a liverpooli repülőtér lényegesen nagyobb, mint a temesvári nemzetközi repülőtér (2007-ben megközelítőleg 5,5 millió utast szolgált ki), a prestwicki repülőtér pedig 2 millió utast. A forgalom nagysága alapján tehát az egyetlen összehasonlításra alkalmas repülőtér a doncasteri repülőtér volt (maximum 1 millió utas). A Wizz Air által e repülőterekről szállított utasok száma eltérő.

(329) A környező terület prosperitására vonatkozó mutatót (GDP/fő) tekintve jelentős különbségek láthatók Temesvár (az egy főre jutó GDP indexe ([77]) 2007-ben 50 alatt volt) és az Egyesült Királyság között (a GDP index 2007-ben 120 körül mozgott), ahol a három összehasonlított repülőtér található. Az Oxera jelentés összehasonlító részében bemutatja a temesvári regionális munkaerőpiacon és a referencia-repülőtereknek otthont adó három angliai városban (Liverpool, Prestwick és Doncaster) érvényes heti átlagbéreket, és ezek között is jelentős a különbség (Temesváron 50 alatt, míg a másik három városban 500 felett).

(330) Ezen felül a jelentés nem vesz figyelembe bizonyos mutatószámokat, amelyeket a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 60. pontja határoz meg (pl. a forgalom típusa vagy a nyújtott repülőtéri szolgáltatások típusa és szintje).

(331) Végül pedig, ha el is fogadjuk azt, hogy egy érvényes összehasonlító elemzés alapján a jelen értékelésben tárgyalt különböző tranzakciókban alkalmazott „árak" azonosak voltak a „piaci árakkal" vagy meghaladták azokat, a Bizottság nem vonhatja le azt a következtetést, hogy azok a tranzakciók feltétlenül megfeleltek a piaci áraknak. Nem ez lenne ugyanis a piaci ár, ha a megállapodások megkötésének időpontjában az üzemeltető úgy látta volna, hogy a többletbevételt meghaladó többletköltségekhez vezetnek. Egy piacgazdasági szereplőnek ugyanis nem áll érdekében „piaci áron" kínálni az árukat vagy szolgáltatásokat, ha azzal növeli a veszteségeit.

(332) A Bizottság helyénvalónak tartja az elemzés kontextusában megemlíteni, hogy a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás elfogadását követően mind Románia, mind az érdekelt felek felszólítást kaptak arra, hogy nyújtsák be észrevételeiket az iránymutatásnak az aktuális esetre történő alkalmazásáról. A Wizz Airtől eltekintve sem Románia, sem egyéb érdekelt felek nem vitatták a Bizottság azon megközelítését, mely szerint ha a repülőterek által a légitársaságoknak nyújtott szolgáltatások valódi piaci árának meghatározásához nem lehet megfelelő referenciaértéket meghatározni, akkor a két fél között létrejött megállapodások értékelésében a többletnyereség előzetes értékelése lesz a legfontosabb kritérium.

([76]) A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 1. pontja kimondja, hogy az Európai Unió légi közlekedési rendszerét egy több mint 460 repülőtérből álló hálózat alkotja.

([77]) Az Oxera jelentésben leírtak szerint az egy főre jutó GDP indexét Romániában és az Egyesült Királyságban az Európai Unió (EU-27) átlagához viszonyított vásárlóerő-egységben (PPS) fejezik ki. Az Európai Unió átlaga (EU-27) 100-nak felel meg.

(333) Ezért a fentiek alapján a Bizottság úgy látja, hogy a 2014. évi légi közlekedési iránymutatásban a repülőterek és a légitársaságok közötti kapcsolatoknak a piacgazdasági szereplő elve szerinti értékelésére általánosan ajánlott módszert, tehát az előzetes többletnyereség elemzést kell alkalmazni ebben az esetben ([78]).

9.1.4.4. A 2008. évi megállapodások nyereségességének értékeléséhez meghatározott időkeret

(334) Amikor el kell dönteni, hogy célszerű-e megállapodásokat kötni egy adott légitársasággal, egy piacgazdasági szereplő a kérdéses megállapodások feltételei vagy az egyes megállapodásokban meghatározott időtartamok alapján választja meg az értékelés időkeretét. Másképpen kifejezve, a megállapodások alkalmazásának időtartamára határozza meg a többletköltségeket és -bevételeket. A megállapodások aláírásának napján egy körültekintő piacgazdasági szereplő nem számít arra, hogy a megállapodásokat a lejáratukat követően meg fogják újítani, akár azonos, akár új feltételekkel.

(335) A (334) preambulumbekezdésben vázolt módszer szerint a Bizottság a 2008. évi megállapodások többletköltségeit és -bevételeit a 2008. december 11. és 2011.december 10. közötti időszakra fogja felmérni, ami a marketingmegállapodás alkalmazásának kezdő időszaka. A marketingmegállapodásnak az első három év lejáratát követően további 12 hónappal történő meghosszabbításának lehetőségét nem fogják figyelembe venni. Ez csak egy lehetőség volt a hosszabbításra, tehát egy piacgazdasági szereplő nem támaszkodhatott arra, hogy ez a lehetőség meg is valósul.

(336) Mind a működési megállapodás, mind a földi kiszolgálási megállapodás először egy évre jött létre, tehát a 2008. december 11-től 2009. december 10-ig tartó időszakra. Mindkettő tartalmazta azt a lehetőséget, hogy a hatálybalépésük minden évfordulóján automatikusan megújulhatnak további 12 hónapra. A harmadik megújítási időszak előtt a repülőtér-üzemeltetőnek nem állt jogában egyoldalúan felmondani ezt a két szerződést ([79]). Mivel a repülőtér-üzemeltető szempontjából a működési megállapodás és a földi kiszolgálási megállapodás megújítása automatikusan történt, a Bizottság úgy véli, hogy egy körültekintő piacgazdasági szereplő azt feltételezte volna, hogy a működési megállapodás és a földi kiszolgálási megállapodás is legalább a marketingmegállapodás futamideje alatt érvényben marad, ha nem tovább.

(337) A contrario, nem lett volna logikus, ha a marketingmegállapodás esetében három éves, a működési megállapodás esetében pedig egy éves kezdő időszakot feltételeznek, mivel ha a légitársaság nem működik a repülőtéren, tárgytalanná válik a marketingmegállapodás. Ugyanígy, a földi kiszolgálási megállapodás időtartamát is a működési megállapodás időtartamát kell igazítani, mert a földi szolgáltatásokat is csak akkor lehet nyújtani, ha a légitársaság működik a repülőtéren. Ezen felül a (319) preambulumbekezdésben leírtak szerint a marketingmegállapodás, valamint a működési megállapodás és a földi kiszolgálási megállapodás futamideje egymáshoz kapcsolódnak.

(338) A Bizottság megjegyzi, hogy a 2008. június 25-én aláírt egyetértési megállapodás alkotta azt a keretet, amely meghatározta a repülőtér-kezelő és a Wizz Air közötti együttműködés alapelveit. Ezeket operatív szempontból is leírták a marketingmegállapodásban, a működési megállapodásban és a földi kiszolgálási megállapodásban. Ezért a Bizottság úgy látja, hogy a nyereségesség elemzése szempontjából az egyetértési megállapodás aláírását, tehát 2008. június 25-ét megelőző időszakot kell előzetes kiindulási pontként tekinteni.

(339) 2010. június 25-én mind a működési megállapodást, mind a földi kiszolgálási megállapodást módosították egy új diszkontdíjszabással, melyben a Wizz Air és a repülőtér-üzemeltető állapodtak meg, és amely a 2011. február 6-ig tartó időszakra vonatkozott (a továbbiakban: a 2010. évi módosított megállapodások). Ez az új diszkontdíjszabás megegyezik a 2010. évi AIP-ben leírt díjszabással. Tekintettel arra, hogy a módosítások következtében megváltoztak a megállapodások feltételei, a Bizottság a piacgazdasági szereplő elvét a 2010. évi módosított megállapodásokra külön fogja alkalmazni, hogy felmérje, hogy egy piacgazdasági szereplő megkötötte volna-e a módosított megállapodásokat. Az alábbi elemzésben tehát különbséget teszünk a 2008. évi megállapodások kezdeti időszakára végzett nyereségességi elemzés és a 2010. évi módosított megállapodások nyereségességi elemzése között.

([78]) 2014. évi légi közlekedési iránymutatás, 59. és 61. pont.

([79]) Kivéve a szerződés megszegésének esetét.

9.1.4.5. A 2008. évi megállapodások nyereségességének elemzése

A 2008. évi megállapodások többletköltségeinek és -bevételeinek elemzése

(340) A 2008. évi megállapodások olyan egyedileg tárgyalt megállapodások voltak, amelyek csak a két szerződő félre vonatkoztak. Nem átfogó repülőtéri díjjegyzékről volt szó, amely a repülőteret használó minden légitársaságra vonatkozik ([80]). A 2008. évi megállapodásokhoz képest azok a költségek és bevételek emelkedtek, amelyekre a repülőtér-üzemeltető számított a Wizz Airnek a temesvári nemzetközi repülőtéren történő működése miatt.

(341) A fő kérdés az, hogy vajon a légitársaság tevékenységéből eredő többletbevételek meghaladják-e a költségek növekedését. Ennél fogva a repülőtéren a megállapodások előtt végzett beruházások és a fix működési költségek nem játszanak szerepet.

(342) Azok a többletbevételek, amelyeket egy magánbefektető észszerűen elvárt volna a 2008. évi megállapodásokból, a Wizz Air által fizetett repülőtéri díjakból származó, légi forgalmi tevékenységgel összefüggő tevékenységből származó kiegészítő bevételekből, valamint a légi forgalommal nem összefüggő tevékenységből származó kiegészítő bevételekből, például a gépkocsi parkolásból, a franchise üzletekből vagy a közvetlenül üzemeltetett boltokból származnának.

(343) Ebben az esetben a többletköltségek a működési költségeket, a marketingköltségeket és a Wizz Airnek a temesvári repülőtéren való jelenlétének betudható bármilyen beruházási költségeket jelentik.

A 2008. évi megállapodásokkal kapcsolatban Románia által benyújtott előzetes nyereségességi elemzés

(344) A Bizottság kérését követően, 2014. december 9-én Románia benyújtott egy utólag rekonstruált előzetes nyereségességi elemzést, amely a 2008. évi megállapodások Wizz Airrel történő megkötése előtt rendelkezésre álló adatokon alapult. Az elemzés áttekintést adott azokról a többletbevételekről, amelyekre a megállapodások megkötésének időpontjában számítani lehetett.

(345) A becslések szerint a 2008. évi megállapodások a következő bevételeket eredményezhették:

12. táblázat: A 2008. évi megállapodások eredményeképpen keletkező bevételek előzetes becslése (a marketingmegállapodás nélkül)

Év (1)	Utasok száma (becslés) (2)	Egy Wizz Air utasra jutó, légi forgalommal összefüggő tevékenységből származó bevétel (EUR) (3)	Egy utasra jutó, légi forgalommal nem összefüggő tevékenységből származó bevétel (EUR) (4)	A légi forgalommal összefüggő tevékenységből származó bevételek (EUR) (5)=(2)x(3)	A légi forgalommal nem összefüggő tevékenységből származó bevételek (EUR) (6)=(2)x(4)	Összes bevétel (becslés) (EUR) (5)+(6)
2009	**200 000**	12	2,50	2 400 000	500 000	**2 900 000**
2010	**300 000**	12	2,50	3 600 000	750 000	**4 350 000**
2011	**350 000**	12	2,50	4 200 000	875 000	**5 075 000**

(346) Az elemzés a Wizz Air által 2009-re, 2010-re és 2011-re előrejelzett utasszámok alapján készült.

(347) Az egy utasra jutó légi forgalmi tevékenységből származó bevételeket a 13. táblázat szerint számították ki. Az egy Wizz Air utasra jutó légi forgalmi tevékenységből származó bevételeket Wizz Air induló utasonként számították (kb. 24 EUR), és elosztották kettővel, mivel a Wizz Air utasainak csak a fele induló utas. Az egység költségek a működési megállapodásban és a földi kiszolgálási megállapodásban meghatározott teljes költségeket mutatják (tehát engedmények nélkül).

([80]) 2014. évi légi közlekedési iránymutatás, 63. pont.

13. táblázat: Légi forgalmi tevékenységből származó bevételek járatonként és induló Wizz Air utasonként

		Maximális felszállótömeg	**72**
		Kapacitás	**180**
		Férőhelykihasználtsági mutató	**82 %**
	Egység költség	Egység díj (EUR)	Járatonként (EUR)
Leszállási díjak	Maximális felszállótömeg	7	504
Állomás díj	Maximális felszállótömeg	0,15	10,80
Világítási díj	Maximális felszállótömeg	2,10	151,20
Rámpa kezelési költsége	Járat	150	150
Beszállított utasok után fizetett díjak	Dpax	8	1 180,80
Biztonsági díj	Dpax	10	1 476
Csökkentett mozgásképességű utas díja	Dpax	0,20	29,52
Összes/járat	**Járat**		**3 502,32**
Összes/Dpax	**Dpax**		**23,73**

(348) Románia szerint a repülőtér korábbi években szerzett tapasztalatai alapján a légi forgalommal nem összefüggő tevékenységből származó bevételek a repülőtér-üzemeltető összes bevételének mindössze 15–20 %-át tették ki, ami utasonként 2,5 EUR légi forgalommal nem összefüggő tevékenységből származó bevételt jelent. Ezt az összeget feltételezték a Wizz Air utasok esetében is (ahogyan azt a 12. táblázat 4. oszlopa is mutatja).

(349) Ha a becslésekben figyelembe vesszük a marketingmegállapodásban meghatározott marketingdíjakat is, az alábbi bevételek voltak várhatók. A marketing célú kifizetéseket Románia „A repülőtér marketing célú beruházásai" címmel tüntette fel a táblázatban.

14. táblázat: A 2008. évi megállapodások eredményeképpen keletkező bevételek előzetes becslése (a marketingmegállapodással együtt)

Év	**Utasok száma/év**	**Beszállított utasok száma évente (2)/2**	**Légi forgalmi tevékenységből származó bevételek beszállított utasonként (EUR)**	**Nem légiforgalmi tevékenységből származó bevétel utasonként (EUR)**	**Beszállított utasonként a repülőtér-üzemeltető által megtartott díj (EUR)**	**A repülőtér által megtartott összeg (3) x(7) (EUR)**	**A légi forgalommal összefüggő tevékenységből származó bevételek (2)x(4) (EUR)**	**A repülőtéri marketing díj (8) – (7) (EUR)**	**Nem légiforgalmi tevékenységből származó bevételek (2)x(5) (EUR)**	**Repülőtér végső bevételei (7) + (10) (EUR)**
(1)	**(2)**	**(3)**	**(4)**	**(5)**	**(6)**	**(7)**	**(8)**	**(9)**	**(10)**	**(11)**
2009	200 000	100 000	12	2,5	5	500 000	2 400 000	1 900 000	500 000	**1 000 000**
2 010	300 000	150 000	12	2,5	4	600 000	3 600 000	3 000 000	750 000	**1 350 000**
2 011	350 000	175 000	12	2,5	4	700 000	4 200 000	3 500 000	875 000	**1 575 000**

(350) A repülőtér-üzemeltető által a beszállított utasok után megtartott összeget (a 14. táblázat 6. oszlopa) a marketingmegállapodás alapján számították ki. A marketingmegállapodás olyan összeg megtartását irányozta elő a repülőtér-üzemeltető számára, ([81]) ami a Wizz Air által a repülőtérre/repülőtérről szállított utasok havi számától függ, az alábbiak szerint.

([81]) A megtartott összeg a marketingdíjak és a repülőtéri díjak elszámolásához használt módszertan volt.

15. táblázat Induló utasonként megtartott összeg

A Wizz Air által a repülőtérre/repülőtérről szállított havi utasszám (induló és érkező)			Megtartott összeg induló utasonként, EUR
0	-	5 349	8
5 350	-	10 690	6
10 691	-	15 999	5
16 000	-	31 999	4
> 32 000			3,50

(351) Tekintettel arra, hogy a Wizz Air utasainak becsült száma évente 200 000 volt 2009-ben, 300 000 2010-ben, és 350 000 2011-ben, a becslések szerint a Wizz Air havi utasszáma 16 666 lett volna 2009-ben, 25 000 2010-ben, és 29 166 2011-ben. Ennek alapján az volt az elképzelés, hogy a repülőtér-üzemeltető 2009-ben minden beszállított utas után 5 EUR, 2010-ben és 2011-ben pedig 4 EUR összeget tart meg.

(352) A Románia által benyújtott elemzés nem tartalmaz többletköltség-számításokat. A román hatóságok szerint a repülőtéri költségek nagy része (kb. 80 %-a) fix költség. Ezen felül arra számítottak, hogy a repülőtéri költségek állandóak maradnak vagy csak csekély mértékben módosulnak a megnövekedett üzemanyag- és energiafogyasztás miatt, és esetleg a Wizz Air által a repülőtéren végzett tevékenységhez kapcsolódó berendezések fizikai elhasználódása miatt. Románia elmondta, hogy nem vártak egyéb többletköltséget a berendezések, az anyagok vagy az infrastruktúra vonatkozásában, mivel a Wizz Air a meglévő eszközöket és infrastruktúrát használta az addig kihasználatlan időszakokban. A temesvári nemzetközi repülőtér tevékenysége a Carpatair működésére összpontosított, amely csak a nap bizonyos időszakaiban jelentett feladatot. Hasonló okokból nem számítottak személyzeti többletköltségekre sem. Románia szerint nem rendeltek a Wizz Airhez beruházási költségeket, mert minden repülőtéri beruházást a Wizz Airrel folytatott tárgyalások megkezdése előtt terveztek meg. Következésképpen az elemzés szerint, tekintettel a fix költségek magas arányára, a repülőtér-üzemeltető még csökkentett díjtételek alkalmazása mellett is hasznot húzott volna a megnövekedett utasszám miatt bekövetkező nagyobb nyereségességből.

(353) A Bizottság elfogadhatónak tartja a becsült utasszámmal kapcsolatos módszert, mert az összhangban áll a fejlesztési tervvel. A fejlesztési terv 2008-tól 2009-ig az utasszám 244 348 fővel történő emelkedését vetítette előre. Mivel a Wizz Airrel kötött működési megállapodás 2008. december 11-én lépett hatályba, nagyjából elmondható, hogy a fejlesztési tervben jelzett 244 348 fős növekedésből 200 000 utas a Wizz Airnek köszönhető. A fejlesztési terv szintén az utasszámok növekedésével számolt, mégpedig 2009-től 2010-ig 253 423 fővel, 2010-től 2011-ig pedig 215 973 fővel. Ezért a Románia előzetes elemzésében szereplő, 2009-től 2010-ig elért 100 000 fős növekedés, majd a 2010-től 2011-ig elért 50 000 fős növekedés a Wizz Air esetében reálisnak tűnik.

(354) A Bizottság megállapítja, hogy a légi forgalmi tevékenységből származó bevételeket túlbecsülték, mivel nem vették figyelembe a működési megállapodásban a repülőtéri díjakra megállapított engedményeket. Mindazonáltal a marketing célú kifizetések számítására használt képlet miatt a légi forgalmi tevékenységből származó alacsonyabb bevételek pontosan ugyanannyival alacsonyabb marketingdíjakat eredményeztek volna ([82]). Ezért a bevételek és a költségek ugyanannyival lennének alacsonyabbak, és nem befolyásolnák a nyereségességet.

(355) A Bizottság azonban megállapítja, hogy a Románia által benyújtott utólag rekonstruált előzetes elemzés számos, az alábbiakban jelzett hiányosságot tartalmaz:

([82]) Ha például a légi forgalmi tevékenységből származó bevételek induló utasonként 24 EUR helyett 20 EUR-t tennének ki, a légi forgalmi tevékenységből származó bevételek 400 000 EUR összeggel lennének alacsonyabbak, tehát 2 millió EUR-t tennének ki. Ekkor a marketing célú kifizetés 1 500 000 EUR lenne (a 2 millió EUR légi forgalmi tevékenységből származó bevételből a repülőtér-üzemeltető által megtartott 500 000 EUR levonása után). Ezért ebben az esetben a marketing célú kifizetés 400 000 EUR összeggel alacsonyabb lenne, mint 24 EUR/utas díj esetén.

a) A biztonsági díjat ([83]) teljes egészében a repülőtér légi forgalmi tevékenységeiből származó bevételek között tüntették fel. Ezt a költséget vagy ki kellett volna hagyni, mivel nem gazdasági tevékenységet finanszíroz ([84]), vagy úgy kellett volna a légi forgalmi tevékenységből származó bevételekhez sorolni, hogy a megfelelő biztonsági költségeket elszámolják a költségoldalon (így a biztonsági díj és a költség elszámolása nem befolyásolta volna a nyereségességet) ([85]).

b) Az elemzés nem tartalmazza a működési többletköltségek számítását, jóllehet elismeri, hogy a repülőtér-üzemeltető számára fel fognak merülni további működési költségek (bár nem magasak) a Wizz Airnek a temesvári nemzetközi repülőtéren való jelenlétével összefüggésben ((352) preambulumbekezdés).

c) Az elemzés nem határoz meg nettó jelenértéket és diszkontrátát.

(356) A fentiek alapján a Bizottság úgy látja, hogy a Románia által utólag rekonstruált előzetes nyereségességi elemzés nem bizonyítja, hogy a 2008. évi megállapodások teljesítették a piacgazdasági szereplő elvét.

Az Oxera előzetes nyereségességi elemzése a 2008. évi megállapodásokhoz

(357) A Wizz Air benyújtott egy Oxera által készített, 2015. február 10-i keltezésű jelentést (a későbbi módosításával együtt a továbbiakban: Oxera jelentés), amely felmérte a Wizz Airrel kötött 2008. évi megállapodások várható nyereségességét, melyet utólag határoztak meg azon adatok alapján, amelyek a megállapodások aláírásának időpontjában rendelkezésre álltak volna. A „*Piacgazdasági szereplő elvének gazdasági elemzése: a temesvári repülőtér. Nyereségességi elemzés*” című Oxera jelentés a Románia által benyújtott elemzésen alapul ((344) preambulumbekezdés), kiegészítve a repülőtér-üzemeltető által az Oxerának adott adatokkal.

(358) A 2008. évi megállapodások figyelembe vett időkerete, tehát a marketingmegállapodásban jelzett kezdő időkeret a lehetséges hosszabbítás nélkül három év.

(359) 2015. május 14-én az Oxera ismét benyújtotta a várt nyereségességi számításokat, melyekkel a 2015. február 10-i jelentésben talált adathibát kívánták kijavítani. A javítás a teljes beruházási költség túlbecslését érintette, ami abból adódott, hogy az állam által finanszírozott beruházást az eredetileg benyújtott anyagban kétszer vették számításba. Ez az adathiba befolyásolta a 2008. évi módosított megállapodások várható nyereségességét, amit eredetileg alulbecsültek.

(360) Azokat a többletköltségeket, -bevételeket és -nyereséget, amelyekre a módosított Oxera jelentés szerint akkor lehetett volna számítani, amikor aláírták a 2008. évi megállapodásokat, az alábbi 16. táblázat foglalja össze. Az Oxera arra a következtetésre jutott, hogy a 2008. évi megállapodások várt nettó jelenértéke 7,62 millió RON volt.

([83]) A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 35. pontja szerint az olyan tevékenységek, amelyek ahhoz szükségesek, hogy megvédjék a polgári légi forgalmi tevékenységeket a jogtalan beavatkozástól, valamint megóvják az ilyen feladatok ellátásához szükséges infrastruktúrát és berendezéseket, nem gazdasági jellegűnek tekintendők, ezért nem érvényesek rájuk az állami támogatásokra vonatkozó szabályok.

([84]) A Bizottság tudomásul veszi, hogy a közlekedési minisztérium 2190/2005. sz. rendelete szerint a biztonsági díj kizárólag a biztonsághoz közvetlenül kapcsolódó beruházásokat, karbantartást és berendezéseket finanszírozhatja. Amennyiben a díj olyan infrastruktúrát és berendezéseket is finanszíroz, amelyeket kereskedelmi célokra is használnak (és ezért a repülőtér üzleti tevékenységéhez kapcsolódnak), a díjnak a bevételek számításából való teljes kihagyása konzervatív módszer lenne, és alábecsülné a bevételeket. Mindazonáltal ez a marketing célú kifizetések pontosan ilyen összeggel történő növekedéséhez vezetne, ezért nem befolyásolja a nyereségesség számítását.

([85]) A közlekedési minisztériumnak a repülőtéri biztonsági díj felhasználásáról szóló 2190/2005 sz. rendelete, amely hatályos volt a megállapodás aláírásának időpontjában, kimondta, hogy a biztonsági díjat kizárólag a következőkre lehet felhasználni: i. beruházásokra, állóeszközök javítására és a repülőtéri tevékenységek biztonságával közvetlenül összefüggő célokra használt eszközök karbantartási munkáira; ii. a repülőtéri tevékenységek biztonságához szükséges berendezések beszerzésére, iii. a repülőtér biztonsági személyzetének szakképzésére, iv. a repülőtér területét őrző biztonsági szolgáltatások finanszírozására és egyéb, a repülőtér biztonságával összefüggő célokra; v. kamatok, biztosítási díjak és a fenti tevékenységek finanszírozásához felvett hitelekkel kapcsolatos díjak kifizetésére.

16. táblázat: Az Oxera által jelzett többletbevételek, többletköltségek és többletnyereség, melyeket a 2008. évi módosított megállapodásokból vártak

(1000 RON)		**2008**	**2009**	**2010**	**2011**
Induló Wizz Air utasok száma	[A]	5 587	100 000	150 000	164 932
A légi forgalommal összefüggő tevékenységből származó bevételek	[B]	255	4 565	6 824	7 507
A légi forgalommal nem összefüggő tevékenységből származó bevételek	[C]	112	2 085	3 241	3 694
Többletbevételek összesen	*[D] = [B] + [C]*	*367*	*6 649*	*10 066*	*11 201*
Működési költségek	[E]	47	879	1 367	1 558
Marketingköltségek	[F]	165	2 956	4 411	4 854
Értékcsökkenés	[G]	9	171	617	688
Többletköltségek összesen	*[H] = [E] + [F] + [G]*	*222*	*4 006*	*6 394*	*7 099*
Többletnyereségek	*[I] = [D] - [H]*	*146*	*2 643*	*3 671*	*4 102*
Diszkonttényező		1,0	0,8	0,7	0,6
Nettó jelenérték		**7,620**			

(361) A 16. táblázatban feltüntetett eredmények az alábbi szempontokon alapulnak:

a) Mivel a 2008. évi megállapodásokban nem határoztak meg forgalom-előrejelzéseket, a Wizz Airnek a temesvári nemzetközi repülőtéren 2009-ben, 2010-ben és 2011-ben várható forgalmára vonatkozó előrejelzéseket a Wizz Air előrejelzései alapján készítették, ahogyan az a Románia által benyújtott előzetes elemzésben olvasható. A 2008-ra vonatkozó forgalom-előrejelzéseket a 2009-ben várható forgalom alapján határozták meg, levonva az Eurocontrol (2008) által becsült éves európai légi forgalmi növekedést ([86]).

b) A Wizz Air járatok fordulásaira vonatkozó előrejelzések a repülőtér-üzemeltető által közvetlenül az Oxerának adott információkon alapulnak. Az Oxera tudomása szerint a repülőtér-üzemeltetőtől kapott becslések a 2008. évi megállapodások előtt rendelkezésre álló adatokon alapulnak. Ezek az előrejelzések kb. 79–80 %-os férőhelykihasználtsági mutatót jeleznek (összhangban a Románia által benyújtott előzetes elemzésben jelzett 82 %-os terhelési tényezővel).

c) A légi forgalmi tevékenységből származó bevételek előrejelzései a 2008. évi megállapodásokban meghatározottakkal azonos szintű induló utasok szerinti és fordulások szerinti díjakon és engedményeken alapulnak. A 2008. évi megállapodások 10 % és 70 % közötti engedményt határoznak meg a leszállási díjakra az egy évben végrehajtott leszállások száma alapján, és 10 % és 30 % közötti engedményt adnak az utasdíjra az induló utasok éves száma alapján. A Wizz Airrel folytatott megbeszélések alapján az Oxera 50 %-os engedményt feltételez a leszállási díjakra. Az utasdíjakra 10 %-os engedményt feltételez. Az elemzés nem tartalmazza a biztonsági díjat, mivel az Oxera véleménye szerint az nem tartozik a piacgazdasági szereplő elvére vonatkozó elemzés hatálya alá, mert ezek a díjak olyan tevékenységeket finanszíroznak, amelyek az állam közhatalmi jogosítványai gyakorlásának körébe tartoznak. Ez a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 35. pontján alapult.

d) A légi forgalommal nem összefüggő tevékenységből származó bevételek előrejelzése a Wizz Air egy induló utasára jutó, a légi forgalommal nem összefüggő tevékenységből származó, Románia által az előzetes elemzésben megadott bevételek becslésén alapul (tehát 2,5 EUR/Wizz Air utas). Ezek a becslések román lejre (RON) vannak átszámítva, és felszorozták őket a várható inflációval, és a fenti a) és b) preambulumbekezdésekben jelzett forgalmi előrejelzésekre alkalmazták azokat.

([86]) Eurocontrol (2008), „Növekedési kihívások 2008”, összefoglaló jelentés, 14. oldal

e) A működési többletköltségek vonatkozásában (pl. személyzeti szolgáltatások, energia, anyagok) a repülőtér-üzemeltető úgy látja, hogy a működési költségek kb. 20 %-a tekinthető többletnek, tehát az utasszámok szerint változónak. Az Oxera jelentés az egy utasra jutó működési többletköltséget az egyes megállapodások aláírását megelőző működési költségekből becsüli meg ([87]) feltételezve, hogy a költségek 20 %-a többlet, és ezt felszorozzák a várható inflációval. Ezt az egy utasra jutó működési többletköltséget alkalmazták a Wizz Air forgalmi előrejelzéseire a fenti a) és b) preambulumbekezdések szerint. A biztonsági költségeket nem vették számításba.

f) Az Oxera jelentés a repülőtér-üzemeltető számára felmerült marketing többletköltségeket a marketingmegállapodás rendelkezései alapján, valamint a fenti c) preambulumbekezdésben ismertetett légi forgalommal összefüggő díjak összegének figyelembevételével becsülte fel.

(362) A beruházási többletköltségek tekintetében az alábbi feltételezésekkel éltek:

a) A várható beruházásra vonatkozó előrejelzések hiányában az Oxera jelentés a 2007-től 2011-ig tartó időszakra az éves beruházási költségeket a repülőtéren végrehajtott, mind állami finanszírozással, mind saját forrásokból fedezett tényleges beruházások alapján becsüli.

b) A repülőtér-üzemeltető által a terminál épületekhez és a biztonsági berendezésekhez kapott állami finanszírozást nem vették figyelembe, mert ez nem a Wizz Airnek a temesvári nemzetközi repülőtéren történő megjelenésének tudható be. Románia szerint ezeket az állam a schengeni csatlakozással összefüggésben finanszírozta, és nem a Wizz Air tevékenysége miatt voltak szükségesek. A jelentés azt feltételezi, hogy a Wizz Airnek a temesvári nemzetközi repülőtéren való működése miatt nem voltak várhatók további beruházások.

c) A repülőtér-üzemeltető saját forrásaiból finanszírozott egyéb beruházások értékcsökkenését annak megfelelően rendelték hozzá a Wizz Airrel kötött megállapodásokhoz, hogy a Wizz Air forgalma milyen részarányt képvisel a repülőtér kapacitásában.

d) Az értékcsökkenési költségek számításánál a lineáris értékcsökkenést alkalmazták, tehát az éves értékcsökkenést úgy számították ki, hogy a beruházás költségét egyenletesen elosztották minden évre az eszköz teljes élettartama során. ([88])

e) A becsült nyereséget a Bizottság referenciakamatlábával leszámították, plusz 100 bázispontos marzsot alkalmaztak, így 16,87 %-os diszkontráta jött létre.

(363) Az Oxera jelentése szerint a 2008. évi megállapodások nyereségességi elemzésének eredményei azt mutatták, hogy a Wizz Air által a temesvári nemzetközi repülőtéren a 2008. évi megállapodások keretében fizetett díjak összemérhetők voltak azokkal a díjszintekkel, amelyeket hasonló körülmények között egy piacgazdasági szereplő elve szerint működő repülőtér tulajdonos ajánlott volna a Wizz Airnek.

(364) Az Oxera tanulmányában feltüntetett becsült utasszámokat a Bizottság elfogadhatónak találta. A forgalomra vonatkozó előrejelzések láthatólag összhangban állnak a fejlesztési tervben található előrejelzésekkel. Az Oxera jelentésében szereplő becsült Wizz Air utasszámok 2008-tól 2009-ig 188 826 fővel növekedtek ([89]), 2009-től 2010-ig 100 000 fővel ([90]), 2010-től 2011-ig pedig 29 864 fővel ([91]). A fejlesztési terv 2008-tól 2009-ig 244 348 fős növekedést irányzott elő, 2009-től 2010-ig 253 423 fős növekedést, 2010-től 2011-ig pedig 215 973 fős növekedést. Következésképpen a fejlesztési tervben jelzett növekedéshez képest a Wizz Air utasainak számában az Oxera által feltételezett növekedés észszerűnek és konzervatívnak tűnik.

([87]) 2008-ra a teljes év adatait vették figyelembe. Mindazonáltal az Oxera megerősítette, hogy mivel a 2008. évi megállapodások csak 2008. december 11-én léptek hatályba, ez a feltételezés nem befolyásolja jelentősen az elemzés eredményét. Az Oxera megerősítette, hogy ha a 2008. évi megállapodások értékelésénél használt működési többletköltségek egyedül a 2007. évi tényleges működési költségeken alapulnának, akkor a működési többletköltségek becsült összege alacsonyabb lenne (tehát 8,0–8,9 RON induló utasonként, a 8,5–9,4 RON-hoz képest) a 2008. évi megállapodások időtartama alatt.

([88]) A Bizottság megállapítja, hogy ez a lineáris értékcsökkenés nem áll összhangban a nettó jelenérték gyakorlattal, ezért nem lehet elfogadni.

([89]) A 2008. évi 5 587 induló utasból 2009-ben 100 000 induló utas, megszorozva kettővel adja a teljes – induló és érkező – utasszámot.

([90]) A 2009. évi 100 000 induló utasból 2010-ben 150 000 induló utas, szorozva kettővel.

([91]) A 2010. évi 150 000 induló utasból 2011-ben 164 932 induló utas, szorozva kettővel.

(365) A Bizottság véleménye szerint a légi forgalmi tevékenységgel összefüggő bevételek számításához feltételezett engedmények reálisak. A működési megállapodás 50 %-os engedményt adott a leszállási díjakból az új légitársaságoknak vagy új úticélok, illetve a meglévő úticélokra vagy úticélokból közlekedő járatok gyakoriságának növelése esetén. Tekintettel arra, hogy a Wizz Air éppen akkor készült megkezdeni a működését a temesvári nemzetközi repülőtéren, észszerű volt azt feltételezni, hogy új úticélokat fog nyitni, és/vagy növeli a gyakoriságokat a 2008. évi megállapodások futamideje alatt, ezért élvezheti az 50 %-os engedményt.

(366) Az Oxera jelentés a 2008. évi megállapodások teljes időtartamára 10 %-os engedményt feltételez. A 2010-re és 2011-re feltételezett 10 %-os engedmény összhangban áll a Wizz Air által beszállított utasok becsült éves számára vonatkozóan a működési megállapodásban jelzett engedménnyel. Mindazonáltal 2008-ra és 2009-re nem kellett volna kedvezményt feltételezni, mivel a beszállított utasok becsült száma 150 000/év alatt volt (és az engedmény csak e felett adható). A 2008-ra és 2009-re feltételezett 10 %-os engedmény azonban csökkenti ezeknek az éveknek a bevételeit, ezért a módszer konzervatívnak nevezhető, és ezért elfogadható.

(367) A Bizottság egyetért a biztonsági díj kihagyásával is. A biztonsági díj ugyanis olyan tevékenységeket finanszíroz, amelyek nem gazdasági jellegűnek tekintendők, ezért nem is tartoznak az állami támogatásra vonatkozó szabályok hatálya alá, ami a fenti (354) preambulumbekezdésben leírt egyik lehetőség. A Bizottság tudomásul veszi, hogy a román jogszabályok szerint a biztonsági díj kizárólag a biztonsághoz közvetlenül kapcsolódó beruházásokat, karbantartási munkákat és berendezéseket finanszírozhatja. Amennyiben a díj olyan infrastruktúrát és berendezéseket is finanszíroz, amelyeket kereskedelmi célokra is használnak (és ezért a repülőtér üzleti tevékenységéhez tartoznak), a díjnak a bevételek számításából való kihagyása konzervatív, és ezért alábecsüli a bevételeket.

(368) Ezért a Bizottság elfogadhatónak tartja a légi forgalommal nem összefüggő tevékenységből származó bevételek becsült növekedését. Ez a repülőtér-üzemeltető által előzetesen becsült, egy utasra jutó, légi forgalommal nem összefüggő tevékenységből származó bevételeken alapul, a várható inflációval felszorozva.

(369) A Bizottság egyetért a számításhoz használt diszkontrátával is, mivel az összhangban áll a Bizottság referenciakamataival.

(370) Ami a repülőtér-üzemeltető számára felmerülő marketing többletköltségeket illeti, a becslések a marketingmegállapodás rendelkezésein alapulnak, figyelembe véve a repülőtéri díjak becsült összegét. A Bizottság ezért elfogadhatónak tartja őket.

(371) Ami a működési többletköltségeket illeti, az Oxera jelentése a román hatóságok azon feltételezésén alapul, mely szerint a működési költségek 80 %-a fix költség, és csak 20 % változik az utasok száma szerint. A Bizottság ezt észszerű feltételezésnek tartja. ([92]) Az Oxera jelentése a működési többletköltségeket a 2008. évi megállapodások aláírása előtt alkalmazott, egy utasra jutó működési költség tényleges adatai alapján becsüli fel, a várható inflációval felszorozva. Ezt követően az egy utasra jutó működési költséggel megszorozza a Wizz Air utasok becsült számát. Ezért a Bizottság megalapozottnak tartja a működési többletköltségek becslésére alkalmazott módszert.

(372) A beruházási többletköltségek tekintetében a Bizottság elfogadja azt a feltételezést, amely szerint a Wizz Airnek a temesvári nemzetközi repülőtéren történő működése miatt nem voltak várhatók további beruházások. Az egyetértési megállapodásban a repülőtér-üzemeltető a következőket vállalta:

i. bővíti az utasterminált annak érdekében, hogy legkésőbb 2011. január 1-től akár évente három millió utast is kezelni tudjon.

ii. a repülőtér leszállási és felszállási kategóriáját 2009 végéig mindkét irányban III. kategóriára korszerűsítse;

iii. biztosítja az utasok számára a szükséges mennyiségű parkolóhelyet;

iv. a 2009 februárja óta rendelkezésre álló egy repülőgép állóhelyből 2009 októberétől kettőt vagy hármat alakít ki.

([92]) A 2014. évi légi közlekedési iránymutatást kísérő hatáselemzés szerint a repülőterek működési költségeinek legfeljebb 90 %-a olyan fix költség, amely csak kismértékben változik a működés nagyságrendje szerint. http://ec.europa.eu/smart-regulation/impact/ia_carried_out/docs/ia_2014/swd_2014_0042_en.pdf, 26. oldal.

(373) Ezen felül az ezt követően aláírt működési megállapodás azt a kötelezettséget írta elő a repülőtér-üzemeltető számára, hogy 2009 végéig a repülőtér leszállási és felszállási kategóriáját csak II. kategóriára korszerűsítse.

(374) Az utasterminál bővítésére vonatkozó kötelezettség vonatkozásában ((372) preambulumbekezdés i. pont) a Bizottság megállapítja, hogy az utasterminál bővítését két lépésben határozták el, és a döntések időpontja megelőzte az egyetértési megállapodás aláírását. A temesvári nemzetközi repülőtér első bővítését az az igény váltotta ki, hogy növelni kellett a terminál kapacitását, mivel a következő évekre a forgalom bővülését várták. A bővítést a 2006 márciusában készített fejlesztési terv irányozta elő, melyet hivatalosan is jóváhagyott a 1212. számú, 2007. október 4-i kormányhatározat. A kormányhatározat a 2008–2009-es időszakra irányozta elő a terminál első bővítését. A második bővítésre azért volt szükség, hogy meg tudjanak felelni a schengeni biztonsági előírásoknak. A Románia által közölt információk szerint a bővítésre vonatkozó megvalósíthatósági tanulmány készítése 2008 januárjában indult egy tanácsadóval között szerződés alapján 2008 márciusától, és 2008 júniusában véglegesítették, tehát az egyetértés megállapodás aláírása előtt.

(375) A Bizottság megállapította, hogy a működési megállapodás módosította az egyetértési megállapodásban foglalt azon kötelezettséget, mely szerint a repülőtér leszállási és felszállási kategóriáját mindkét irányban III. kategóriára kell korszerűsíteni 2009 végéig, ehelyett azt írta elő, hogy a II. kategóriára történő korszerűsítést 2009 végéig be kell fejezni ((372 preambulumbekezdés ii. pont) ([93]). A nyilvánosan elérhető információk szerint ([94]) a repülőtér leszállási és felszállási kategóriájának III. kategóriára történő korszerűsítése a keleti leszállási irányban 2015-ben megtörtént a rádiónavigációs rendszer korszerűsítésével. Jelenleg a temesvári nemzetközi repülőtér a keleti leszállási irányban a III. kategóriába sorolható, a nyugati leszállási irányban pedig a II. kategóriába. A Románia által benyújtott információk alapján a repülőteret 2008-ban I. kategóriáról II. kategóriára korszerűsítették az egyik irányban, a repülőtér világításába történő beruházással (a másik irány már II. kategóriás volt). A világítóberendezésre vonatkozó beruházást érintő döntést a fejlesztési tervben hozták meg, a megvalósíthatósági tanulmány készítését pedig 2007 augusztusában kezdték meg egy 2007. augusztus 22-i szerződés alapján. A világítóberendezések beszerzésére vonatkozó szerződést 2008 októberében írták alá. Ez azt jelenti, hogy a világítóberendezések bővítéséről szóló döntést a 2008. évi megállapodások aláírása előtt hozták. Ennek alapján joggal feltételezhető, hogy a működési megállapodásban foglalt kötelezettségvállalás, mely szerint 2009 végéig be kell fejezni a II. kategóriára történő korszerűsítést, a világítóberendezés fejlesztésén keresztül történő II. kategóriára való korszerűsítésre vonatkozott, amelyet már korábban eldöntöttek.

(376) Ami az utasok számára szükséges parkolóhelyek biztosítására vonatkozó kötelezettséget illeti ((372) preambulumbekezdés iii. pont), a Bizottság megállapítja, hogy a parkolóval kapcsolatos beruházás 2007-ben megtörtént, és az egyetértési megállapodás aláírását követően és annak alkalmazása alatt nem történt újabb parkolóhelyekkel kapcsolatos beruházás.

(377) Ami azt a kötelezettséget illeti, hogy a 2009-ben rendelkezésre álló egy repülőgép állóhelyből 2009 októberétől három legyen ((372) preambulumbekezdés iv. pont), az előtér bővítésére irányuló munkák 2007 októberében kezdődtek, és 2007-ben, 2008-ban és 2009-ben végezték őket.

(378) Következésképpen a Bizottság megállapítja, hogy az egyetértési megállapodásban és a működési megállapodásban vállalt kötelezettségek vagy nem teljesültek, vagy a 2008. évi megállapodások megkötése előtt határozták el őket. A temesvári nemzetközi repülőtéren nem történt olyan beruházás, amely a Wizz Air jelenléte miatt történt volna.

(379) A Bizottság megállapítja, hogy a tanulmány tartalmazta a repülőtér saját forrásaiból végrehajtott beruházások értékcsökkenési többletköltségeit, a Wizz Airnek a repülőtér kapacitásából vállalt elvárt részesedése alapján. Mindazonáltal, a fentiekben leírtak szerint a Bizottság megállapítja, hogy a repülőtér-üzemeltető számára nem merült fel beruházási költség a légitársaságnak a temesvári nemzetközi repülőtéren való jelenlétéből. Következésképpen a Bizottság úgy látja, hogy az elemzésben nem kell figyelembe venni a 2008. évi megállapodásokhoz kapcsolódó értékcsökkenési költségeket.

(380) A fentiek alapján a 2008. évi módosított megállapodások aláírásának időpontjában várható többletköltségeket, bevételeket és nyereséget, ahogyan azokat a Bizottság átszámolta az Oxera jelentése alapján, a 17. táblázat foglalja össze.

([93]) Románia szerint az egyetértési megállapodásban foglalt kötelezettséget felülvizsgáló működési megállapodás jogilag kötelező erejű intézkedéseket irányzott elő, míg az egyetértési megállapodásban foglaltak csak önkéntes jellegű intézkedések (szankciók nélkül).

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

17. táblázat: Az Oxera által jelzett többletbevételek, többletköltségek és többletnyereség, melyet a 2008. évi megállapodásokból vártak, az Európai Bizottság által újraszámolva

(1000 RON)		2008	2009	2010	2011
Induló Wizz Air utasok száma	[A]	5 586,9	100 000	150 000	164 931,5
A légi forgalommal összefüggő tevékenységből származó bevételek	[B]	255	4 564,7	6 824,4	7 507,3
A légi forgalommal nem összefüggő tevékenységből származó bevételek	[C]	112,4	2 084,7	3 241,1	3 693,8
Többletbevételek összesen	[D] = [B] + [C]	367,4	6 649,4	10 065,5	11 201,1
Működési költségek	[E]	47,4	879,1	1 366,8	1 557,7
Marketingköltségek	[F]	29,6	2 955,7	4 410,9	4 853,6
Többletköltségek összesen	[G] = [E] + [F]	76,9	3 834,8	5 777,7	6 411,2
Többletnyereségek	[H] = [D] - [G]	290,4	2 814,6	4 287,8	4 789,9
Diszkonttényező		1	0,8	0,7	0,6
Nettó jelenérték		**8 786,8**			

(381) Ami tehát az Oxerának a Bizottság által átszámolt jelentését illeti, a 2008. évi megállapodásoktól azt várták, hogy a repülőtér-üzemeltető számára többletnyereséget hoznak.

A Carpatair előzetes nyereségességi elemzése a 2008. évi megállapodásokhoz

A Carpatair tanulmánya

(382) 2014. november 10-én a Carpatair benyújtott egy tanulmányt a Bizottságnak, melyben leírta véleményét az előzetes elemzésről és arról, hogy a repülőtér-üzemeltető a piacgazdasági szereplő elve szerint járt-e el, amikor 2008. június 25-én megkötötte a megállapodást a Wizz Airrel.

(383) A tanulmány bemutatott egy alapeseti forgatókönyvet arra az esetre, ha nem jött volna létre megállapodás a Wizz Airrel, és három másik forgatókönyvet, melyek feltételezik a Wizz Airrel kötött megállapodások meglétét (optimista, realista és pesszimista forgatókönyv).

(384) A Carpatair feltételezi, hogy ha a légitársaság nem vállal kötelezettséget arra, hogy egy bizonyos ideig fenntartja a tevékenységét, akkor a megállapodásnak nincs határozott futamideje, és a nyereségességi elemzésben a fejlesztési terv által tárgyalt, 2015-ig tartó időszakot kell alapul venni. Ennek alapján a tanulmányban leírt elemzés időkerete a 2009-től 2015-ig tartó időszak.

18. táblázat: „ALAPESETI" forgatókönyv: Bevételek, költségek, pénzáramlások

	Referenciaév	1. év	2. év	3. év	4. év	5. év	6. év	7. év
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
	Becslés	Előrejelzés	Előrejelzés	Előrejelzés	Előrejelzés	Előrejelzés	Előrejelzés	Előrejelzés
Növekedési ráta		*4 %*	*10 %*	*10 %*	*10 %*	*10 %*	*10 %*	*10 %*
Utasok, inkl.	**887 630**	**921 082**	**1 013 190**	**1 114 509**	**1 225 960**	**1 348 556**	**1 483 412**	**1 631 753**
O&D Temesvár Pax	579 032	600 854	660 939	727 033	799 736	879 710	967 681	1 064 449
Transzfer Pax	308 598	320 228	352 251	387 476	426 224	468 846	515 731	567 304
Pax lebontása fuvarozók szerint								
Carpatair O&D Temesvár	257 739	267 452	294 198	323 617	355 979	391 577	430 735	473 808
Carpatair transzfer	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
Egyéb légitársaságok	77 614	80 539	88 593	97 452	107 197	117 917	129 709	142 680
Mindenre kiterjedő (all-inclusive) költség, EUR/PAX								
O&D Temesvár Pax	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0
Transzfer Pax	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
Megjegyzés: az O&D Temesvár Pax díj a repülőgéppel kapcsolatos költségeket tartalmazza (leszállási díj, világítás, parkolás, kiszolgálás), valamint egyéb. a légi forgalommal nem összefüggő díjakat								
Teljes nettó árbevétel, EUR	**8 615 136**	**8 939 814**	**9 833 793**	**10 817 172**	**11 898 891**	**13 088 780**	**14 397 662**	**15 837 426**
Nettó árbevétel fuvarozók szerint								
Carpatair O&D Temesvár	3 731 751	3 872 389	4 259 627	4 685 590	5 154 149	5 669 564	6 236 522	6 860 174
Carpatair transzfer	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
Egyéb légitársaságok	1 123 757	1 166 108	1 282 719	1 410 991	1 552 090	1 707 299	1 878 029	2 065 832
Teljes költség a teljes árbevétel %-ában	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %
Összköltség, EUR	**7 065 242**	**7 331 509**	**8 064 658**	**8 871 124**	**9 758 237**	**10 734 061**	**11 807 470**	**12 988 216**
Költségek lebontása fuvarozók szerint								
Carpatair O&D Temesvár	3 060 396	3 175 732	3 493 305	3 842 635	4 226 899	4 649 589	5 114 549	5 626 004
Carpatair transzfer	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
Egyéb légitársaságok	921 589	956 321	1 051 953	1 157 148	1 272 863	1 400 150	1 540 165	1 694 182
Adózás előtti eredmény, EUR	**1 549 894**	**1 608 305**	**1 769 135**	**1 946 048**	**2 140 653**	**2 354 719**	**2 590 191**	**2 849 210**
CAPEX, EUR	0	0	0	5 679 646		0	0	0
Tényleges pénzáramlás, EUR	**1 549 894**	**1 608 305**	**1 769 135**	**- 3 733 598**	**2 140 653**	**2 354 719**	**2 590 191**	**2 849 210**

(385) Az alapeseti, tehát a „Nincs Wizz Airrel kötött megállapodás" forgatókönyv szerint a légi oldali infrastruktúra burkolatmegerősítési (PCN, burkolatosztályozási szám) munkálataira fordított beruházások csak 2011-ben voltak szükségesek, és akkor nem tartották szükségesnek a terminál kapacitásának bővítését (további magyarázat a (388) preambulumbekezdésben).

(386) Az alapeseti forgatókönyvben nem alkalmaztak diszkontrátát és nem számoltak nettó jelenértéket.

(387) Ahogyan fentebb ismertettük, a Carpatair tanulmánya három forgatókönyvet mutat be a „Wizz Airrel kötött megállapodás" hipotézis keretében. A Bizottság a realista forgatókönyvet mutatja be részletesebben ([95]).

19. táblázat: „Wizz Air megállapodás megkötése" realista forgatókönyv: Bevételek, költségek, pénzáramlások

	Referenciaév	**1. év**	**2. év**	**3. év**	**4. év**	**5. év**	**6. év**	**7. év**
	2008	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
	Becslés	**Előrejelzés**	**Előrejelzés**	**Előrejelzés**	**Előrejelzés**	**Előrejelzés**	**Előrejelzés**	**Előrejelzés**
A Wizz Airnek köszönhető többletnyereség, EUR	**0**	**- 375 518**	**- 558 394**	**- 733 496**	**- 813 040**	**- 914 694**	**- 1 042 962**	**- 1 194 727**
A Wizz Airnek betudható többlet CAPEX, EUR	**5 679 646**	**3 000 000**	**10 000 000**	**11 320 354**	**0**	**0**	**0**	**0**

([95]) A három forgatókönyv között mindössze a légi forgalommal összefüggő tevékenységből származó bevételek becsült szintje a különbség. Annak alapján, hogy a Carpatair temesvári nemzetközi repülőtéren bonyolított forgalmának 50 %-át fenyegeti az a veszély, hogy a Wizz Air átveszi, a realista feltételezéseket tartalmazó forgatókönyvben a tanulmány azzal számolt, hogy ennek a forgalomnak 50 %-át venné át a Wizz Air a Carpatairtől, míg az optimista forgatókönyv 25 %-kal, a pesszimista forgatókönyv pedig 75 %-kal számolt.

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

		Állapot	**Állam**
Nettó jelenérték (Net Present Value, NPV), EUR	**- 30 000 471**	**0**	**NOT OK (nincs rendben)**
Belső megtérülési ráta (Internal Rate of Return, IRR)	**#NUM!**	**>=8 %**	**NOT OK (nincs rendben)**
Megtérülési idő, években	**Soha**	**< 7 év**	**NOT OK (nincs rendben)**
Diszkontált megtérülési idő, években	**Soha**	**< = 7 év**	**NOT OK (nincs rendben)**

(388) A 19. táblázatban bemutatott eredmények az alábbi szempontokon alapulnak:

- A Wizz Air utasainak várható számát az alábbiak alapján határozták meg:

  a) A tanulmány bemutatja a 2005 márciusában bemutatott és a 2005-től 2015-ig tartó időszakra vonatkozó fejlesztési tervből származó repülőtéri forgalom-előrejelzést, valamint a 2006 márciusában bemutatott és a 2005-től 2015-ig tartó időszakra vonatkozó fejlesztési tervből származó frissített előrejelzéseket. Mivel a későbbi fejlesztési terv megemlítette a diszkont légitársaságok odavonzásának lehetőségét is, a Carpatair tanulmánya azt feltételezte, hogy a későbbi fejlesztési tervben a 2005 márciusában készített tervhez képest jelzett további forgalomnövekedést a diszkont légitársaságok, illetve a Wizz Air várható megjelenésének kell tulajdonítani.

  b) A tanulmány feltételezése szerint a Carpatair repülőtérről induló és oda érkező (origin and destination, O&D) forgalmának 25 %-a át fog kerülni a Wizz Airhez ([96]).

- A becsült utasszámok alapján 2009-ben induló utasonként 4 EUR volt a megtartott összeg, 2010-től 2015-ig pedig induló utasonként 3,5 EUR.

- A légi forgalommal nem összefüggő tevékenységből származó bevételek a becslések szerint beszállított utasonként 1 EUR-t tettek ki, mivel a tanulmány szerint ennyit kapott a repülőtér a légi forgalommal nem összefüggő tevékenységből származó bevételként más, point-to-point úticélokra repülő légitársaságoktól 2007-ben.

- Míg a Carpatair véleménye szerint a biztonsági díjakat nem gazdasági tevékenységből származó bevételeknek kell tekinteni, és nem kell beleszámolni a légi forgalommal összefüggő gazdasági tevékenységből származó bevételekbe, a tanulmány utasonként 2 EUR biztonsági díjat és biztonsági költséget feltételez.

- A tanulmány repülésenként 70 EUR változó többletköltséget feltételez a repülőgépek alapvető kiszolgálásában (üzemanyag, fogyó eszközök) és a világításhoz használt villamos áram költségében.

- A tanulmány szerint ahhoz, hogy a Wizz Air nehéz gépekkel (71 tonna maximális felszállótömeg) tudjon repülni a temesvári nemzetközi repülőtérre, a repülőtérnek a Wizz Air megjelenése előtt burkolatmegerősítési (PCN) munkákat kellett elvégeznie a kifutópályán, a gurulóutakon és az előtérben. A Carpatair véleménye szerint a burkolat megerősítése érdekében végzett munkákra irányuló beruházásokat a Wizz Airnek a temesvári nemzetközi repülőtéren történő jelenlétével kapcsolatos többletköltségnek kell tekinteni. Ennek az az oka, hogy a Carpatair szerint abban az időben minden más légitársaság sokkal könnyebb gépeket használt a temesvári nemzetközi repülőtéren, amelyek miatt nem lett volna szükség a légi oldali infrastruktúra megerősítésére. A Carpatair szerint egy a repülőtér-üzemeltetőtől 2007 márciusában kapott jelentés ([97]) úgy számolt, hogy a nehezebb gépek fogadásához szükséges burkolatmegerősítési munkálatok költsége 19 137 000 RON (5 679 646 EUR) lenne. A Carpatair tanulmánya ezt az összeget a Wizz Airnek a repülőtéren 2008-ban történő megjelenése miatt szükséges többletköltségnek tekinti (mivel úgy véli, hogy a burkolatjavítást a Wizz Air tevékenységének megkezdése előtt el kellett végezni).

([96]) Lásd még a 101 lábjegyzetet.

([97]) IPTANA tanulmány a temesvári nemzetközi repülőtér légi oldali infrastruktúrájának fejlesztéséről, 2006.

- Tekintettel az egyetértési megállapodásban foglalt kötelezettségvállalásokra, miszerint a terminál kapacitását évi három millió utasra kell növelni, a terminálra fordított beruházás szintén a Wizz Air jelenlétével kapcsolatos többletköltségnek tekinthető (ennek a beruházásnak a költségét 2009-ben három millió EUR-ra, 2010-ben 10 millió EUR-ra, 2011-ben pedig 17 millió EUR-ra becsülték). A tanulmány szerint az utasterminál építésére vonatkozó beruházással kapcsolatos becslések a 2007. október 4-i 1212/2007. számú kormányhatározaton alapultak, mely jóváhagyta a repülőtér 2006. márciusi stratégiai fejlesztési tervét.

- A feltételezett diszkontráta 8 % volt ([98]).

(389) Mindezen szempontok alapján a hét évre vonatkozó nettó jelenérték a becslések szerint - 30 000 471 EUR volt ([99]). A tanulmány ezért megállapította, hogy a realista forgatókönyv szerint a Wizz Airrel kötött megállapodás nem volt nyereséges, ezért nem felelt meg a piacgazdasági szereplő elvének ([100]).

A Bizottság értékelése a Carpatair tanulmányáról

(390) A Bizottság megállapítja, hogy a Carpatair tanulmánya több olyan feltételezésre épül, amelyek nem tűnnek észszerűnek, ezek többek között az alábbiak:

- A (335) preambulumbekezdésben ismertetett okok miatt a Bizottság megállapítja, hogy a nyereségességi elemzés értékelésének időkeretét a 2008. évi megállapodások kezdő időszakára kellene korlátozni, tehát hét évnél rövidebbnek kell lennie. Ezenfelül a Carpatair tanulmányában vizsgált, 2009-től 2015-ig tartó időszak állítólag a fejlesztési terven alapul, amely azonban a teljes 2006-tól 2015-ig tartó időszakot lefedi. Ezért a tanulmányban alapul vett időszak önkényesnek tűnik, és nem tükrözi sem a fejlesztési terv időtartamát, sem pedig a 2008. évi megállapodások időtartamát.

- A feltételezés szerint a realista forgatókönyv esetében a Wizz Air utasainak száma 2009 és 2010 között 292 590 fővel nőtt, a pesszimista forgatókönyv szerint 276 743 fővel, az optimista forgatókönyv szerint pedig 300 513 fővel. A Wizz Air forgalmában bekövetkezett növekedések tehát nagyobbak, mint a repülőtér teljes forgalmában a fejlesztési terv szerint elvárt növekedés 2006 márciusa óta (nevezetesen 2009-től 2010-ig 253 423 fővel több utas). A tanulmány azt kívánja sugallni, hogy a növekedés részben abból adódott, hogy a párhuzamos útvonalakon a Carpatair utasai is a Wizz Airt választották. Mindazonáltal a temesvári nemzetközi repülőtér utasainak becsült száma 2009-től 2010-ig mindhárom forgatókönyv szerint 359 490 fővel nőtt, ami szintén több, mint a fejlesztési tervben a temesvári nemzetközi repülőtér teljes forgalmára jósolt növekedés (ami, mint már említettük, 253 423 utas volt). Ezen felül a Bizottság megállapítja, hogy a fejlesztési terv a forgalom növekedésének fő kiváltó okaként Románia 2007-ben bekövetkező uniós csatlakozásának pozitív hatásával számolt. A Bizottság ezért kétségbe vonja, hogy az eredeti, 2005. márciusi fejlesztési tervben előrejelzett forgalomnövekedés a 2006. márciusi fejlesztési tervhez képest teljes mértékben a diszkont légitársaságoknak, konkrétan a Wizz Airnek lenne tulajdonítható. Következésképpen a Bizottság megállapítja, hogy ez a feltételezés megkérdőjelezi a tanulmányban foglalt számítások megbízhatóságát.

- A tanulmány fő feltételezése azzal a becsléssel kapcsolatos, hogy a beruházási költségek mely része tudható be a Wizz Airnek, ha egyáltalán van ilyen. Ez a feltételezés alapvető szerepet játszik a kérdéses megállapodás nyereségességével kapcsolatos átfogó számításokban. A (372) és (378) preambulumbekezdésekben ismertetett okok miatt a Bizottság úgy látja, hogy a Wizz Air temesvári nemzetközi repülőtéren való jelenlétének nem tulajdonítható beruházási többletköltség. Ezért a tanulmány azon meglátása, hogy az új terminál épületre és a légi oldali infrastruktúra burkolatmegerősítési munkálataival kapcsolatos beruházások többletköltségnek tekinthetők, nem elfogadható. Ráadásul Románia közölte, hogy a TAROM légitársaság is használt 70 tonna feletti maximális felszállótömegű gépeket. Ennél fogva a tanulmánynak az a feltételezése, hogy a kifutópálya, a gurulóút és az előtér burkolatára fordított beruházások a Wizz Air miatt történtek, nem állja meg a helyét.

([98]) A tanulmány szerint a légi közlekedési iparágban 2002 és 2009 között az átlagos tőkeköltség 7–10 % volt.

([99]) A pesszimista forgatókönyv - 32 061 035 EUR-ra becsülte a nettó jelenértéket, az optimista pedig - 25 879 341 EUR-ra.

([100]) Tekintettel arra, hogy a Wizz Airrel kötött megállapodást előzetesen nem találták nyereségesnek, a Carpatair tanulmánya a megállapodás alternatívájaként olyan forgatókönyvet is számításba vett, melyben a Wizz Air induló támogatást kapott új járatok indításához (a 2005. évi légi közlekedési iránymutatás szerint). Ez a forgatókönyv többek között azt feltételezte, hogy a marketing támogatás csak három évig adható az új útvonalakra, hogy nem mennek át az utasok a Carpatairtől a Wizz Airhez, és hogy a szükséges tőkeráfordítások sokkal alacsonyabbak lesznek. A fenti feltételezések alapján ilyen induló támogatás mellett a tanulmány 1 977 176 EUR jelenértéket számolt hét évre.

(391) A Bizottság megállapítja továbbá, hogy a tanulmány feltételezése szerint az alap forgatókönyvből eredő pénzáramlás és a Wizz Airrel kötött megállapodást feltételező három forgatókönyvből eredő pénzáramlás közötti különbség adja a pénzáramlás-növekményt. Mindazonáltal a tanulmány nem így számítja ki a pénzáramlás-növekményt, és a Wizz Airrel kötött megállapodást feltételező mindegyik forgatókönyv saját pénzáramlásnövekmény-számításokat tartalmaz (nem az alapeseti forgatókönyvhöz képest). Ez tehát még inkább megkérdőjelezi a tanulmány adatokkal kapcsolatos következtetéseit.

(392) A Bizottság megállapítja tehát, hogy a Carpatair által benyújtott előzetes nyereségességi elemzés nem használható fel bizonyítékként arra, hogy a 2008. évi megállapodások nem teljesítik a piacgazdasági szereplő elvét.

Utólagos nyereségességi tanulmányok a 2008. évi megállapodásokhoz

(393) A Wizz Airrel kötött 2008. évi megállapodások várható nyereségességét utólagos tanulmányok támasztották alá, melyeket a következő felek nyújtottak be a Bizottságnak:

– Oxera;

– Temesvári Műszaki Egyetem; valamint

– RBB.

(394) Az alábbiakban a Bizottság röviden ismerteti ezeket az utólag készült tanulmányokat, mint az előzetes tanulmányokat kiegészítő bizonyítékokat. Mindazonáltal az előzetes nyereségességi elemzés marad a döntő bizonyíték a Bizottság által a piacgazdasági szereplő elvének teljesüléséről készített értékelésben.

Oxera

(395) 2011. október 27-én az Oxera benyújtott egy utólag készített jelentést a Wizz Airnek. Az Oxera jelentésében az alábbi többletköltségek és -bevételek szerepeltek a 2008. évi megállapodásokkal kapcsolatban:

20. táblázat: Bevételek Wizz Air induló utasonként 2008–2010 (EUR)

Kategória	2008	2009	2010
A légi forgalommal összefüggő tevékenységből származó bevételek[1]			
Leszállási díjak[2]	2,50	2,00	2,00
Kiszolgálási díjak[2]	0,99	0,99	0,99
Beszállított utasok után fizetett díjak	8,00	6,40	5,04
Csökkent mozgásképességű utasok után fizetett díjak	0,20	0,20	0,20
Biztonsági díjak	10,00	10,00	10,00
A légi forgalommal nem összefüggő tevékenységből származó bevételek	**0,78**	**1,16**	**1,74**
Összes bevétel	**22,47**	**20,75**	**20,70**

Megjegyzés: [1] A légi forgalommal összefüggő tevékenységből származó bevételek az engedmények és díjvisszatérítések után és a marketing célú kifizetések előtt. A feltételezés szerint a leszállási díjakból származó bevétel 50 %-ára érvényesek az AIP-ben meghatározott engedmények. [2] A légi forgalommal összefüggő tevékenységből származó azon bevételeket, amelyek a forgalommal és a tömeggel kapcsolatosak (tehát leszállási és földi kiszolgálási díjak) a tényleges utasszámok alapján becsülték fel, és feltételezve, hogy 72 tonna maximális felszállótömegű és 180 ülőhelyes Airbus A320-200 repülőgépet használtak, 84 %-os férőhelykihasználtsági mutatóval. Ez a Wizz Air átlagos férőhelykihasználtsága 2010-ben (további adatok: http://wizzair.com/about_us/news/#wizen068).

Forrás: Oxera elemzés, a repülőtér-üzemeltetőtől kapott adatok alapján.

21. táblázat: A 2008. évi megállapodásokkal kapcsolatos várható költségek (EUR)

Kategória	2008	2009	2010
Működési költségek			
Személyzet	1,56	1,56	1,56
Energia	0,70	0,70	0,70
Anyagok	- 0,45	- 0,45	- 0,45
Szolgáltatások és egyéb OPEX	1,65	1,65	1,65

Marketingköltségek	**13,70**	**15,59**	**14,95**
Beruházási költség	**0,89**	**0,87**	**2,06**
Összköltség	**18,04**	**19,92**	**20,47**

Forrás: Oxera elemzés, a repülőtér-üzemeltetőtől kapott adatok alapján.

(396) A 20. táblázatban és a 21. táblázatban feltüntetett eredmények az alábbi szempontokon alapulnak:

- A légi forgalommal összefüggő tevékenységből származó bevételeket az utólagos és az előzetes módszer keveréke alapján becsülték fel. A Wizz Air utasainak és fordulásainak tényleges számán alapulnak (utólagos perspektíva). Az engedményeket az előzetes módszerrel számolták. A légi forgalmi tevékenységből származó bevételek 25 %-os engedményt feltételeznek a leszállási díjakból ([101]) és 20 %-os engedményt a beszállított utasok után fizetett díjakból 2009-ben, 2010-ben pedig 30 %-os engedményt (2008-ban nem vették figyelembe a leszállási díjakat, mert abban az évben alacsony volt a Wizz Air járatok fordulásainak száma). A repülőgépekkel kapcsolatos világítási és parkolási költségek nem szerepelnek a tanulmányban, mivel az Oxera véleménye szerint nem lehetett megállapítani, hogy egy magánbefektető milyen mértékben vette volna figyelembe az ezen díjakból származó bevételeket. A biztonsági díjakat figyelembe vette a tanulmány.

- A légi forgalommal nem összefüggő tevékenységből származó bevételek becsléséhez előzetes módszert alkalmaztak (pl. gépkocsi parkolás, bérlés, éttermek). A becslések szerint az első évben, tehát 2008-ban ezek nagyjából megegyeztek a légi forgalommal nem összefüggő tevékenységből a Wizz Airen kívüli más légitársaságoktól ugyanabban az évben származó bevételekkel ([102]) (tehát 0,78 EUR/induló utas). 2009-re és 2010-re azt feltételezték, hogy az egy utasra jutó, légi forgalommal nem összefüggő tevékenységből származó bevételek évente 50 %-kal emelkednek, összhangban a repülőtér légi forgalommal nem összefüggő tevékenységéből származó 2008-as bevételeinek tényleges növekedésével.

- A többletköltségeket illetően az utasszámokkal együtt változó költségeket ([103]) (személyzeti költség, energiaköltség, anyagok és igénybe vett szolgáltatások költsége, és egyéb üzemi költségek) olyan arányban tulajdonították a Wizz Airnek, amilyen arányban az hozzájárult az induló utasok számához. Az Oxera szerint a biztonsági költségeket beépítették a működési többletköltségekbe. A számítás a működési költségek eredményadatain alapul, ezért utólagos.

- A marketing célú kifizetéseket a marketingmegállapodás szerint számították ki, annak alapján, hogy mennyi volt a Wizz Air utasok tényleges száma, valamint figyelembe véve a becsült repülőtéri díjakat.

- A beruházási többletköltségek számításához utólagos módszert alkalmaztak, ezek a költségek a repülőtér által megadott, a 2007-től 2010-ig tartó időszakra vonatkozó beruházási adatokon alapulnak. A terminál épülettel és a biztonsági berendezésekkel kapcsolatban az állam által finanszírozott beruházásokat nem a Wizz Airnek tulajdonították. Az Oxera szerint ezek olyan költségek, amelyek a Wizz Air jelenlététől függetlenül is felmerültek volna, mivel ahhoz kellettek, hogy Románia teljesíteni tudja a schengeni övezethez történő csatlakozás követelményeit. A repülőtér-üzemeltető saját forrásaiból finanszírozott befektetések értékcsökkenési költségeit figyelembe vették, és annak arányában allokálták, hogy a Wizz Air utasai milyen arányát tették ki a repülőtér utaskapacitásának. A becslések szerint az utaskapacitás egyenlő volt a 2007-től 2010-ig tartó időszakban kiszolgált utasok maximális számával, mivel az Oxera úgy értesült a repülőtér-üzemeltetőtől, hogy a tanulmány készítésének időpontjában (2011 októbere) a temesvári nemzetközi repülőtér teljes kapacitással működött a légi forgalom tekintetében.

(397) A fenti költségek és bevételek alapján az Oxera megállapította, hogy a 2008. évi megállapodások többletnyereséget hoztak. Az egy utasra jutó nyereséget (tehát az egy utasra jutó többlethozzájárulást, amely a becsült többletbevételek és költségek különbségéből adódik), a 22. táblázat mutatja.

([101]) Az Oxera véleménye szerint ez megfelel annak a feltételezésnek, hogy a Wizz Air forgalmának 50 %-a új útvonalakhoz kötődik, ezért megkapja az 50 %-os engedményt a leszállási díjakból, míg a forgalom másik 50 %-ára teljes leszállási díjak érvényesek.

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

([103]) Az utasszámokban bekövetkező változásokra és a költségek változó részeire vonatkozóan az Oxera regressziós elemzéssel állapította meg, hogy a költségek mely része tekinthető fixnek.

22. táblázat: A 2008. évi megállapodásokkal kapcsolatos többlethozzájárulások (EUR)

Kategória	2008	2009	2010
Egy induló utasra jutó átlagos többletbevétel	22,47	20,75	20,70
Egy induló utasra jutó átlagos többletköltség	18,04	19,92	20,47
Egy induló utasra jutó többlethozzájárulás	4,43	0,84	0,23
Teljes többlethozzájárulás	**19 404**	**107 198**	**37 833**

Forrás: Oxera elemzés, a repülőtér-üzemeltetőtől kapott adatok alapján.

(398) A fenti számítások alapján az Oxera megállapította, hogy a 2008. évi megállapodások 145 249 EUR nettó pozitív jelenértéket jelentettek a 2008. évi megállapodások három éves időszaka alatt, 12,02 %-os diszkontrátát figyelembe véve.

(399) A Bizottság megállapítja, hogy az Oxera utólagos nyereségességi értékelése vegyesen használja az előzetes és utólagos adatokat a többletnyereség kiszámításához, míg a költségnövekmények számítása teljesen utólagos volt.

(400) A Bizottság megállapítja, hogy a jelentés készítői figyelembe vették a biztonsági díjakat és költségeket, és feltételezése szerint ez nem érinti a nyereségesség számítását.

(401) A légi forgalmi tevékenységből származó bevételeket illetően a Bizottság megállapítja, hogy a világítási és parkolási költségek (2,10 EUR, illetve 0,15 EUR a maximális felszállótömeg minden tonnája után) kimaradtak a számításokból, ami konzervatív módszerre utal. Ezen felül a beszálló utasok díja után 2009-ben feltételezett 20 %-os és 2010-ben feltételezett 30 %-os engedmény túlbecsültnek tűnik, mivel ez azt jelentené, hogy 2009-ben több mint 300 000, 2010-ben pedig több mint 500 000 beszálló utas volt, ami nem áll összhangban a Wizz Air utasainak tényleges számával. A Bizottság megállapítja, hogy a Wizz Air utasainak tényleges száma alapján nem kell utasdíj engedményt feltételezni 2008-ra és 2009-re, és 2010-re is csak 10 %-os diszkontráta feltételezhető. Ugyanakkor a Bizottság megjegyzi, hogy a marketingmegállapodásban lévő képlet alapján a repülőtéri díjak korrekciója (mely szerint figyelembe kell venni a világítási és parkolási díjakat, és korrigálni kell az utasdíjakra feltételezett diszkont rátát) azonos összegű korrekcióhoz vezetne a marketing célú kifizetésekben is, ezért ez a korrekció nem érintené az átfogó nyereségességet.

(402) A költségek oldalán:

a) A Bizottság úgy látja, hogy a 2008. évi megállapodások aláírása előtt rendelkezésre álló tényleges adatokon alapuló működési többletköltségek kiszámításához alkalmazott módszer észszerűnek mondható.

b) A Bizottság megállapítja, hogy a tanulmány tartalmazta a repülőtér-üzemeltető saját forrásaiból végrehajtott beruházások értékcsökkenési többletköltségeit, a Wizz Airnek a repülőtér kapacitásából való elvárt részesedése alapján. Mindazonáltal, a (372) preambulumbekezdésben leírtak szerint a Bizottság megállapítja, hogy a repülőtér számára nem merült fel beruházási költség a Wizz Airnek a repülőtéren való jelenléte miatt. Következésképpen a Bizottság úgy látja, hogy az elemzésben nem kell figyelembe venni a megállapodásokhoz kapcsolódó értékcsökkenési költségeket.

(403) A (401) preambulumbekezdésben ismertetett okok miatt a Bizottság megállapítja, hogy a költségeket összességében túlbecsülték.

(404) mivel azonban a légi forgalmi tevékenységből származó bevételek hasonló korrekciót igényelnének a marketing célú kifizetésben is, ez nem befolyásolja a nyereségesség számítását. Ráadásul a költségek túlbecsültnek tűnnek. A Bizottság ezért azt a következtetést vonja le, hogy a 2011. évi Oxera tanulmány átfogó következtetése megállja a helyét, és a nettó jelenérték pozitív maradt.

(405) A (399)–(404) preambulumbekezdések alapján a Bizottság megállapítja, hogy az Oxera által a 2008. évi megállapodásokról 2011. október 27-én készített jelentés eredményei elfogadhatók.

Temesvári Műszaki Egyetem

(406) A repülőtér-üzemeltető benyújtott egy olyan költség-haszon elemzést, amelyet a Temesvári Műszaki Egyetem készített 2011. áprilisában. Az elemzés a repülőtér által a Wizz Airnek fizetett marketingdíjakat a repülőtér-üzemeltető által végzett „beruházásnak" tekinti, melynek célja az utasszám és ezzel a bevételek növelése. Az elemzés két időhorizonton vizsgálja a „beruházást": öt évre (2008–2012) és hét évre (2008–2014). A tanulmány a 2008 és 2010 közötti utólagos adatokat és a 2011 és 2014 közötti évekre vonatkozó becsléseket vette alapul. A „beruházás" nyereségességének felmérése érdekében az egyetem kiszámította a nettó jelenértéket, amelyhez négy elemet vett számba:

– a repülőtér-üzemeltető a Wizz Airrel kötött megállapodás keretében marketing célokra a következő összegeket fizette: 2008-ban 77 192,01 EUR, 2009-ben 2 051 031,32 EUR és 2010-ben 223 038 EUR;

– a repülőtér-üzemeltető számára a Wizz Air kiszolgálásával kapcsolatban felmerülő többletköltségeket a teljes költségek arányában becsülték meg (2009-ben 1 %, 2010-ben 15 %, 2011-ben 20 %, a 2011-től 2014-ig tartó időszakban pedig 22 %). Érdemes megjegyezni, hogy a teljes költségeknek a Wizz Airre jutó része minden évben megegyezett vagy meghaladta a Wizz Airnek a repülőteret használó járatok számából való részesedését;

– ami a repülőtér-üzemeltető által a Wizz Airtől kapott bevételt illeti, a 2008 és 2010 közötti időszakra a tényleges bevételeket vették figyelembe, a 2011 és 2014 közötti időszakra pedig a 2010. évi AIP alapján előrejelezték a jövőbeni repülőtéri díjbevételeket;

– 5 %-os diszkontrátát alkalmaztak.

(407) Az elemzés megállapította, hogy öt év alatt (2008-2012) a „beruházás", ami a 2008-tól 2010-ig tartó három éves időszak előzetes marketingkiadásából állt, valamint a Wizz Airtől a 2008-tól 2012-ig tartó öt éves időszakban származó bevétel 590 389,80 EUR nettó jelenértéket állított elő (kb. 2,5 millió RON). Egy hét éves időszakot vizsgálva (2008–2014) és figyelembe véve a 2008-tól 2014-ig szerzett bevételeket, a nettó jelenérték jelentősen nőtt, és elérte a 2 282 687,31 EUR-t (kb. 10 millió RON).

(408) A Bizottság tudomásul vette, hogy a Temesvári Műszaki Egyetem pozitív nettó jelenértéket állapított meg. A Bizottság észszerűnek tartja az átfogó költségek kiosztásának módszerét (a Wizz Air járatainak a temesvári nemzetközi repülőteret használó járatokból való részesedésével azonos, vagy annál nagyobb mértékben). Mindazonáltal a tanulmány nem közöl részletes adatokat azzal kapcsolatban, hogy a Wizz Airtől származó bevételeket hogyan számították ki (pl. milyen feltételezett engedmények alapján és milyen utas- és fordulási adatokat használtak). Ennél fogva a Bizottság nem rendelkezik olyan információkkal, amelyek alapján fel tudná mérni, hogy a bevételek becslései észszerűek-e. Ezen túlmenően úgy tűnik, hogy a nyereségességi elemzés nem a 2008. évi megállapodásokra és a 2010. évi módosított megállapodásokra vonatkozik, hanem szélesebb időszakot ölel fel. Ezért a Bizottság nem tud ennek a tanulmánynak az eredményeire támaszkodni.

RBB

(409) A repülőtér-üzemeltető benyújtotta az RBB által 2011. október 27-én készített tanulmányt is. Az RBB megállapította, hogy a 2008. évi megállapodások már 2010-re nyereségesnek bizonyultak, és ennek a további fokozódása várható, mert a Wizz Airnek a temesvári nemzetközi repülőtéren végzett tevékenysége folyamatosan növelte a bevételeket, miközben a 2008-tól 2010-ig fizetett marketingkiadások megszűntek. Az RBB szerint a 2008 és 2010 között a Wizz Airnek tulajdonítható többletköltség 3,5 millió EUR (15,2 millió RON) és 3,8 millió EUR (16,8 millió RON) között volt, a működési költségek elosztásától függően. Ezt a Wizz Air által fizetett repülőtéri díjakkal hasonlították össze, és összesen 5,5 millió EUR összegű többletbevételt jelentett (23,9 millió RON). Ebből 2 millió EUR (8,7 millió RON) és 1,7 millió EUR (7,1 millió RON) közötti többlet keletkezett. Az RBB ebből azt a következtetést vonta le, hogy a 2008. évi megállapodások pozitív megtérülést biztosítottak a repülőtér-üzemeltető számára. Ez a számítás nem vette figyelembe a légi forgalommal nem összefüggő tevékenységből származó bevételeket.

(410) Az RBB azt is megállapította, hogy a Wizz Air működése javította a temesvári nemzetközi repülőtér hatékonyságát, mivel a Wizz Air jelentősen nagyobb számú utast szállított repülőgépenként, mint a temesvári nemzetközi repülőtéren működő egyéb légitársaságok. Érveik szerint ez hozzájárul a repülőtér teljes nyereségességéhez a 2008-tól 2010-ig tartó időszakban, mivel a teljes üzemi bevételek 39 %-kal növekedtek, míg a teljes működési költségek csak 22 %-kal. Hasonlóképpen, az egy utasra jutó üzemi eredmény 74 %-kal nőtt, 1,4 EUR-ról (5,9 RON) 2,4 EUR-ra (10,25 RON) a 2008-tól 2010-ig tartó időszakban.

(411) Az RBB jelentése szerint az adatokból az látszik, hogy a Wizz Air részesedése a légi forgalmi bevételekből arányban áll az utasforgalomban és a gépek forgalmában a repülőtéren elért részesedésével, vagy meghaladja azt.

(412) A többletköltségek és -bevételek elemzését illetően a Bizottság megjegyzi, hogy az RBB a Wizz Air bevételeit kizárólag a repülőtéri díjakra alapozta, ezért konzervatívnak tekinthető, mivel nem tartalmazza a nem légiforgalmi tevékenységgel kapcsolatos díjakat. A Bizottság a többletköltségek és a többletbevételek számítása során alkalmazott módszert, melynek a célja a Wizz Airrel 2008-ban kötött megállapodásokból eredő többletnyereségek megállapítása volt a 2008-tól 2010-ig tartó időszakban, észszerűnek találta.

A gazdasági előnnyel kapcsolatos következtetés a 2008. évi megállapodások esetében

(413) Az Oxera előzetes tanulmánya alapján, amelyet 2015. február 10-től utólag rekonstruáltak, és ahogyan azt a Bizottság átszámolta ((380) preambulumbekezdés), a repülőtér-üzemeltető és a Wizz Air között létrejött megállapodástól azt várták, hogy többletnyereséget hoz a repülőtér-üzemeltető számára. A Bizottság megjegyzi, hogy az Oxera és az RBB által készített utólagos tanulmányok kiegészítő bizonyítékkal szolgálnak az előzetes Oxera tanulmány megállapításaihoz.

(414) Ezen felül több jel is arra utal, különösen a 2006 és 2015 közötti időszak fejlesztési terve alapján, hogy a Wizz Airrel kötött 2008. évi megállapodások részét képezték a repülőtér össznyereségességének elérését célzó átfogó stratégiának és hosszú távú erőfeszítéseknek.

(415) Következésképpen a Bizottság megállapítja, hogy egy körültekintő piacgazdasági szereplő megkötötte volna ezt a megállapodást. A Bizottság ezért azt a következtetést vonja le, hogy a repülőtér-üzemeltető és a Wizz Air között 2008-ban létrejött megállapodások révén a Wizz Air nem jutott olyan gazdasági előnyhöz, amilyet a szokásos piaci körülmények között nem tudott volna elérni.

9.1.4.6. A 2010. évi módosított megállapodások nyereségességének elemzése

(416) A 2015. február 10-i Oxera jelentés szintén kiszámította azt a többletköltséget, -bevételt és -nyereséget, amelyekre akkor lehetett volna számítani, amikor aláírták a 2010. június 25-én kelt módosított megállapodásokat (az összefoglalást lásd az alábbi 23. táblázatban). 2015. május 14-én az Oxera ismét benyújtotta a várt nyereségességi számításokat, melyekkel a 2015. február 10-i jelentésben talált adathibát kívánta kijavítani. A javítás a teljes beruházási költség túlbecslését érintette, ami abból adódott, hogy az állam által finanszírozott beruházást az eredetileg benyújtott anyagban kétszer vették számításba. Ez az adathiba befolyásolta a 2010. évi módosított megállapodás várható nyereségességét, amit eredetileg alulbecsültek.

(417) Az Oxera arra a következtetésre jutott, hogy a 2010. június 25-i módosított megállapodásoktól 2 326 millió RON nettó jelenértéket vártak.

23. táblázat: Az Oxera által jelzett többletbevételek, többletköltségek és többletnyereség, melyet a 2010. évi módosított megállapodásokból vártak

(1000 RON)		**2010**	**2011**
Induló Wizz Air utasok száma	[A]	71 925	13 665
A légi forgalommal összefüggő tevékenységből származó bevételek	[B]	1 253	238
A légi forgalommal nem összefüggő tevékenységből származó bevételek	[C]	1 713	336
Többletbevételek összesen	*[D] = [B] + [C]*	*2 967*	*574*
Működési költségek	[E]	801	157
Értékcsökkenés	[F]	120	23
Többletköltségek összesen	*[G] = [E] + [F]*	*921*	*181*
Többletnyereségek	*[H] = [D] - [G]*	*2 046*	*394*
Diszkonttényező		1,0	0,9
Nettó jelenérték		**2 326**	

(418) A 23. táblázatban feltüntetett eredmények az alábbi szempontokon alapulnak:

a) A Wizz Air utasforgalmára vonatkozó előrejelzéseket a Wizz Air 2009. évi személyforgalmának hozama alapján számították ki, bővítve az Eurocontrol (2008) által az európai légi közlekedés várható növekedéséről adott becsléssel ([104]).

b) A Wizz Air járatok fordulásaira vonatkozó előrejelzéseket annak alapján számították ki, hogy a Wizz Air 72 tonna maximális felszállótömeg, 180 ülőhelyes és 82 %-os férőhelykihasználtságú Airbus 320-200 repülőgépeket üzemeltetett. Ezek a feltételezések a Románia által a 2008. évi megállapodásokhoz adott előzetes nyereségességi elemzésen alapulnak.

c) A légi forgalmi tevékenységből származó bevételek előrejelzései az indulás szerinti utasdíjakon és a fordulások szerinti díjakon, valamint a 2010. évi módosított megállapodásban szereplő kedvezményeken alapulnak. Az elemzés nem tartalmazza a biztonsági díjat, mivel az Oxera arra a következtetésre jutott, hogy ez nem tartozik a piacgazdasági szereplő elvének elemzéséhez, mivel ezek a díjak olyan tevékenységeket finanszíroznak, amelyek az állam közhatalmi jogosítványai gyakorlásának körébe tartoznak (a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 35. pontja).

d) Hasonlóan a 2008. évi megállapodáshoz, a légi forgalommal nem összefüggő tevékenységből származó bevételek előrejelzése az egy induló utasra számított, a Románia által az előzetes elemzésben megadott, légi forgalommal nem összefüggő tevékenységből származó bevételeken alapul, a várható inflációval felszorozva és a fenti a) preambulumbekezdésben leírt forgalmi előrejelzésekre alkalmazva.

e) A fentiekben leírtak szerint a működési többletköltségek vonatkozásában (dolgozók szolgáltatásai, energia, anyagok) a repülőtér-üzemeltető úgy látja, hogy a működési költségeknek kb. 20 %-a tekinthető többletnek, tehát az utasszámok szerint változónak. Az Oxera jelentése a 2007-től 2009-ig tartó időszakra vonatkozó eredményadatok alapján becsüli fel a működési többletköltségeket, a várható inflációval felszorozva és feltételezve, hogy a költségek 20 %-a a többlet. A biztonsági költségeket nem vették számításba.

f) Az Oxera jelentésében található becslés nem tartalmazza a repülőtér-üzemeltető számára felmerült marketing többletköltségeket, mivel a marketingmegállapodás 2010. február 10-én lejárt.

g) Ahogyan azt a 2008. évi megállapodások kapcsán fent kifejtettük, a beruházási többletköltségeket illetően az Oxera jelentése a repülőtér-üzemeltető által végzett és a 2007-től 2011-ig tartó időszakban állami és saját forrásokból fedezett beruházásokra vonatkozóan a repülőtér-üzemeltető által megadott adatokat veszi figyelembe. Az Oxera jelentése azt feltételezi, hogy a Wizz Air működése miatt nem volt szükség további beruházásokra. A repülőtér-üzemeltető által a terminál épületekhez és a biztonsági berendezésekhez kapott állami finanszírozást nem vették figyelembe, mert ez nem a Wizz Airnek a temesvári nemzetközi repülőtéren történő megjelenésének tudható be. A repülőtér-üzemeltető saját forrásaiból finanszírozott egyéb beruházások értékcsökkenését annak alapján allokálták, hogy a Wizz Air forgalma milyen részarányt képvisel a repülőtér kapacitásában. A repülőtér kapacitását a megállapodások időtartama során évi három millió utasra becsülték. Ez a becslés a 2008. évi egyetértési megállapodáson alapul, amely kimondta, hogy a repülőtér kapacitása 2011-re várhatóan el fogja érni a három millió utast évente. Az amortizációs költségek számításánál a lineáris amortizációt alkalmazták.

h) A becsült nyereséget a Bizottság referencia-kamatlábával leszámították, valamint 100 bázispontos marzsot alkalmaztak, így 8,82 %-os diszkontráta jött létre.

(419) A Bizottság észszerűnek tartja az Oxera által az utasszámok becsléséhez használt módszert, és hogy ennek alapján számította ki a légi forgalmi tevékenységből várható bevételeket, figyelembe véve a 2010. évi módosított megállapodásokban meghatározott kedvezményeket. A Bizottság azzal is egyetért, hogy a számításból kihagyták a biztonsági díjakat a (365) preambulumbekezdésben leírt okok miatt.

(420) A Bizottság elfogadja a légi forgalommal nem összefüggő tevékenységből származó bevételek becsült növekedését. Ez a repülőtér-üzemeltető becslésein alapul, az előző évi adatok alapján, melyek szerint a légi forgalommal nem összefüggő tevékenységből származó bevételek a repülőtér-üzemeltető bevételeinek 15–20 %-át teszik ki, ami reálisnak tűnik.

(421) A Bizottság egyetért a számításhoz alkalmazott diszkontrátával is, különösen mivel az elemzési időszak kevesebb, mint egy év.

([104]) Eurocontrol (2008), „Növekedési kihívások 2008”, összefoglaló jelentés, 14. oldal

(422) A Bizottság egyetért azzal, hogy a számításokban nem kell marketing többletköltségeket figyelembe venni.

(423) Ami a működési többletköltségeket illeti, az Oxera jelentése a Románia által közölt azon feltételezésen alapul, mely szerint a működési költségek 80 %-a fix volt, és csak 20 % változott az utasok száma szerint. A Bizottság ezt észszerű feltételezésnek tartja ([105]). Az Oxera a működési többletköltségek becsléséhez a megállapodások aláírását megelőzően az egy induló utasra számított működési költségek eredményadatait vette figyelembe, a várt inflációval felszorozva, és ezzel az egy utasra jutó működési költséggel szorozta meg a Wizz Air utasainak becsült számát. Ezért a Bizottság elfogadhatónak tartja a működési többletköltségek becsült adatait.

(424) A beruházási többletköltségek tekintetében a Bizottság észszerűnek tartja az Oxera jelentésében leírt megközelítést. Így különösen azt, hogy az Oxera jelentése nem gondolja úgy, hogy a kiegészítő beruházások a Wizz Airnek a temesvári nemzetközi repülőtéren való tevékenységéből eredtek volna. A módosított megállapodásból a repülőtér-üzemeltetőnek nem keletkezett újabb kötelezettsége a Wizz Airrel szemben további infrastruktúra tekintetében a 2008. évi megállapodásokhoz képest ((372) preambulumbekezdés). Ezért a Bizottság egyetért azzal, hogy nem történt olyan beruházás, ami a Wizz Air jelenléte miatt lett volna szükséges. A Bizottság megállapítja továbbá, hogy a tanulmány tartalmazta a repülőtér-üzemeltető saját forrásaiból végrehajtott beruházások értékcsökkenési többletköltségeit, a Wizz Airnek a repülőtér kapacitásából való elvárt részesedése alapján. Mindazonáltal a (372) preambulumbekezdésben leírtak szerint a Bizottság megállapítja, hogy a repülőtér-üzemeltető számára nem merült fel beruházási költség a Wizz Air jelenlétéből. Következésképpen a Bizottság úgy látja, hogy az elemzésben nem kell figyelembe venni a 2010. évi megállapodásokhoz kapcsolódó értékcsökkenési költségeket ([106]).

(425) A fentiek alapján a 2010. évi módosított megállapodások aláírásának időpontjában várható többletköltségeket, -bevételeket és -nyereséget, ahogyan azokat a Bizottság átszámolta az Oxera jelentése alapján, a 24. táblázat foglalja össze.

24. táblázat: Az Oxera által jelzett többletbevételek, többletköltségek és többletnyereség, melyet a 2010. évi módosított megállapodásokból vártak, az Európai Bizottság által újraszámolva

(1000 RON)		**2010**	**2011**
Induló Wizz Air utasok száma	[A]	71 925	13 665
A légi forgalommal összefüggő tevékenységből származó bevételek	[B]	1 253	238
A légi forgalommal nem összefüggő tevékenységből származó bevételek	[C]	1 713	336
Többletbevételek összesen	*[D] = [B] + [C]*	*2 967*	*574*
Működési költségek	[E]	801	157
Többletköltségek összesen	*[F] = [E]*	*801*	*157*
Többletnyereségek	*[G] = [D] - [F]*	*2 165*	*417*
Diszkonttényező		1,0	0,9
Nettó jelenérték		**2 462**	

Utólagos nyereségességi tanulmány a 2010. évi módosított megállapodásokhoz

(426) 2011. október 27-én az Oxera benyújtotta a Wizz Air számára készített utólagos jelentést. Az Oxera jelentésében az alábbi többletköltségek és -bevételek szerepeltek a 2010. évi módosított megállapodások alapján.

([105]) Lásd a 92 lábjegyzetet.

([106]) Amennyiben az értékcsökkenési költségeket is figyelembe vették, a feltételezés konzervatív, és túlbecsüli a többletköltségeket. Ilyen forgatókönyv esetén a Bizottság megjegyzése megegyezik a (379) preambulumbekezdésben foglaltakkal.

25. táblázat: Bevételek Wizz Air induló utasonként 2010–2011 (EUR)

Kategória	2008	2009	2010
A légi forgalommal összefüggő tevékenységből származó bevételek[1]			
Leszállási díjak[2]	2,50	2,00	2,00
Kiszolgálási díjak[2]	0,99	0,99	0,99
Beszállított utasok után fizetett díjak	8,00	6,40	5,04
Csökkent mozgásképességű utasok után fizetett díjak	0,20	0,20	0,20
Biztonsági díjak	10,00	10,00	10,00
A légi forgalommal nem összefüggő tevékenységből származó bevételek	**0,78**	**1,16**	**1,74**
Összes bevétel	**22,47**	**20,75**	**20,70**

Megjegyzés: [1] A légi forgalommal összefüggő tevékenységből származó bevételek az engedmények és díjvisszatérítések után és a marketing célú kifizetések előtt. A feltételezés szerint a leszállási díjakból származó bevétel 50 %-ára érvényesek az AIP-ben meghatározott engedmények. [2] A légi forgalommal összefüggő tevékenységből származó azon bevételeket, amelyek a forgalommal és a tömeggel kapcsolatosak (tehát leszállási és földi kiszolgálási díjak) a tényleges utasszámok alapján becsülték fel, és feltételezve, hogy 72 tonna maximális felszállótömegű és 180 ülőhelyes Airbus A320-200 repülőgépet használtak, 84 %-os férőhelykihasználtsági mutatóval. Ez a Wizz Air átlagos férőhelykihasználtsága 2010-ben (további adatok: http://wizzair.com/about_us/news/#wizen068). Forrás: Oxera elemzés, a repülőtér-üzemeltetőtől kapott adatok alapján.

26. táblázat: A 2010. évi megállapodásokkal kapcsolatos többletköltségek (EUR)

Kategória	2008	2009	2010
Működési költségek			
Személyzet	1,56	1,56	1,56
Energia	0,70	0,70	0,70
Anyagok	- 0,45	- 0,45	- 0,45
Szolgáltatások és egyéb OPEX	1,65	1,65	1,65
Marketingköltségek	13,70	15,59	14,95
Beruházási költség	0,89	0,87	2,06
Összköltség	**18,04**	**19,92**	**20,47**

Forrás: Oxera elemzés, a repülőtér-üzemeltetőtől kapott adatok alapján.

(427) A 25. táblázatban és a 26. táblázatban feltüntetett eredmények az alábbi szempontokon alapulnak:

- A 2010 júniusától 2011 februárjáig tartó időszakról van szó, ami megfelel a 2010. évi módosított megállapodások érvényességének.
- A légi forgalommal összefüggő tevékenységből származó bevételeket az utólagos és az előzetes módszer keveréke alapján becsülték fel. Ezek a Wizz Air 2010. évi tényleges utasszámain és fordulási adatain (utólagos perspektíva), és az Oxera által a 2010. decemberi adatok alapján 2011 januárja és februárja között becsült adatokon (előzetes perspektíva) alapulnak. Az engedményeket előzetes vizsgálat alapján becsülték meg, és figyelembe vették a 2010. évi módosított megállapodásokban meghatározott alaptarifákat és kedvezményeket. A leszállási díjakra 10 %-os engedményt, a beszállított utasok után pedig szintén 10 %-os engedményt feltételeztek. A biztonsági díjakat is figyelembe vették.
- A légi forgalommal nem összefüggő tevékenységből származó, utasindulásonként számolt bevételeket a Wizz Airhez kapcsolódó, 2010. évi légi forgalommal nem összefüggő tevékenységből származó átlagos bevételek, tehát 3,04 EUR/utas alapul vételével becsülték fel.
- A többletköltségeket illetően az utasszámokkal együtt változó költségeket (személyzeti költség, energiaköltség, anyagok és igénybe vett szolgáltatások költsége, és egyéb üzemi költségek) olyan arányban tulajdonították a Wizz Airnek, amilyen arányban az hozzájárult az induló utasok számához. A számítás a működési költségek eredményadatain alapul, ezért utólagos.
- Az elemzés nem veszi figyelembe a marketing célú kifizetéseket, mivel a marketingmegállapodás 2010 februárjában megszűnt.

- A beruházási többletköltségeket a 2010-ben végzett beruházások figyelembevételével becsülték fel. A terminál épülettel és a biztonsági berendezésekkel kapcsolatban az állam által finanszírozott beruházásokat nem a Wizz Airnek tulajdonították. Az Oxera szerint ezek olyan költségek, amelyek a Wizz Air jelenlététől függetlenül is felmerültek volna, mivel azért voltak szükségesek, hogy Románia teljesíteni tudja a schengeni övezethez történő csatlakozás követelményeit. A repülőtér-üzemeltető saját forrásaiból végzett beruházásokat figyelembe vették. A repülőtér-üzemeltető saját forrásaiból finanszírozott beruházási költségeket, ideértve az értékcsökkenést és a kamatot is, annak arányában osztották fel, hogy a Wizz Air utasai milyen arányát teszik ki a repülőtér utaskapacitásának. A becslések szerint az utaskapacitás egyenlő volt a 2010-ben kiszolgált utasok maximális számával, mivel az Oxera úgy értesült a repülőtér-üzemeltetőtől, hogy a tanulmány készítésének időpontjában (2011. október) a temesvári nemzetközi repülőtér teljes kapacitással működött a légi forgalom tekintetében.

(428) A fenti költségek és bevételek alapján az Oxera megállapította, hogy utólagos nézőpontból (előzetes elemekkel) a 2010. évi módosított megállapodások nyereségesek voltak. Az egy utasra jutó nyereséget (tehát az egy utasra jutó többlethozzájárulást, amely a becsült többletbevételek és -költségek különbségéből adódik), a 27. táblázat mutatja.

27. táblázat: A 2010. évi megállapodásokkal kapcsolatos többlethozzájárulások (EUR)

Kategória	2008	2009	2010
Egy induló utasra jutó átlagos többletbevétel	22,47	20,75	20,70
Egy induló utasra jutó átlagos többletköltség	18,04	19,92	20,47
Egy induló utasra jutó többlethozzájárulás	4,43	0,84	0,23
Teljes többlethozzájárulás	**19 404**	**107 198**	**37 833**

Forrás: Oxera elemzés, a repülőtér-üzemeltetőtől kapott adatok alapján.

(429) A fenti számítások alapján az Oxera megállapította, hogy a 2010. évi módosított megállapodások pozitív, 483 147 EUR nettó jelenértéket eredményeztek a 2010. évi módosított megállapodások kilenc hónapos időtartama alatt. A 2010. évi módosított megállapodásokból származó pénzáramlást nem diszkontálták, mivel a 2010. évi módosított megállapodások időtartama egy évnél rövidebb volt.

(430) A Bizottság megállapítja, hogy az Oxera utólagos nyereségességi értékelése vegyesen tartalmazza az előzetes és utólagos módszert a többletnyereség kiszámításához, míg a költségnövekmények számítása teljesen utólagos volt.

(431) A légi forgalmi tevékenységből származó bevételeket illetően a Bizottság megállapítja, hogy a világítási és parkolási díjak kimaradtak a számításokból, ami konzervatív módszerre utal.

(432) A Bizottság megállapítja, hogy mind a biztonsági díjak, mind a költségek szerepeltek a számításokban, és feltételezése szerint ez nem érinti a nyereségesség számítását.

(433) A költségek oldalán:

a) A Bizottság úgy látja, hogy a működési többletköltségek kiszámításához alkalmazott módszer, amely a megállapodások aláírásának időpontjában rendelkezésre álló adatokon alapult, észszerűnek mondható.

b) A Bizottság megállapítja, hogy a marketingmegállapodásban szereplő képlet alapján a repülőtéri díjak annak érdekében történő átszámítása, hogy figyelembe vegyék a világítási és parkolási költségeket is, a marketingdíjak ugyanilyen mértékű túlbecsléséhez is vezet.

c) A Bizottság megállapítja, hogy a tanulmány tartalmazta a repülőtér saját forrásaiból végrehajtott beruházások értékcsökkenési többletköltségeit, a Wizz Airnek a repülőtér kapacitásából való elvárt részesedése alapján. Mindazonáltal, a (372) preambulumbekezdésben leírtak szerint, a Bizottság megállapítja, hogy a repülőtér-üzemeltető számára nem merült fel beruházási költség egy légitársaságnak a temesvári nemzetközi repülőtéren való jelenlétéből. Következésképpen a Bizottság úgy látja, hogy az elemzésben nem kell figyelembe venni a megállapodásokhoz kapcsolódó értékcsökkenési költségeket.

(434) A (433) preambulumbekezdésben ismertetett okok miatt a Bizottság megállapítja, hogy a költségeket összességében túlbecsülték.

(435) Annak alapján, hogy a légi forgalmi tevékenységből származó bevételek korrekciója a marketingdíjakban is hasonló korrekciót igényelne, és ez nem érintené a nyereségességi számítást, és annak alapján, hogy a költségeket túlbecsülték, a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy a 2011. évi Oxera tanulmány átfogó következtetése nem állja meg a helyét, és a nettó jelenérték pozitív maradna.

(436) A (430)–(435) preambulumbekezdések alapján a Bizottság megállapítja, hogy az Oxera által a 2010. évi módosított megállapodásokról 2011. október 27-én készített jelentés eredményei elfogadhatók.

A gazdasági előnnyel kapcsolatos következtetés

(437) Az Oxera előzetes tanulmánya alapján, amelyet 2015. február 10-től utólag rekonstruáltak, és ahogyan a Bizottság azt átszámolta ((425) preambulumbekezdés), a 2010. évi módosított megállapodásoktól azt várták, hogy többletnyereséget hoz a repülőtér-üzemeltető számára. Következésképpen a Bizottság megállapítja, hogy egy körültekintő piacgazdasági szereplő megkötötte volna ezeket a megállapodásokat. A Bizottság megjegyzi, hogy az Oxera által készített utólagos jelentés kiegészítő bizonyítékkal szolgál az előzetes Oxera tanulmány megállapításaihoz.

(438) Ezen felül több jel is arra utal, különösen a fejlesztési terv alapján, hogy a Wizz Airrel kötött 2010. évi módosított megállapodások részét képezték a repülőtér össznyereségességének elérését célzó átfogó stratégiának és hosszú távú erőfeszítéseknek.

(439) A Bizottság ezért azt a következtetést vonja le, hogy a 2010. évi módosított megállapodások révén a Wizz Air nem jutott olyan gazdasági előnyhöz, amilyet a szokásos piaci körülmények között nem tudott volna elérni.

9.1.5. *A 3. intézkedéssel kapcsolatos következtetés*

(440) A (301)–(439) preambulumbekezdésekben ismertetett okok miatt a Bizottság megállapítja, hogy a 2008. évi megállapodások és a 2010. évi módosított megállapodások az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében nem minősülnek állami támogatásnak.

10. 4. INTÉZKEDÉS – A WIZZ AIRNEK A 2009. OKTÓBER ÉS 2010. FEBRUÁR KÖZÖTTI TARTÓ IDŐSZAKRA KISZÁMLÁZOTT REPÜLŐTÉRI DÍJAK BESZEDÉSÉNEK HALASZTÁSA

(441) Az eljárást megindító határozatban a Bizottság megállapította, hogy nem zárható ki az, hogy a repülőtéri díjak megfizetésére adott fizetési haladék gazdasági előnyhöz juttatja a Wizz Airt. A Bizottság megállapította, hogy az eljárás megindításáról szóló határozat időpontjában a Wizz Air a 2009 októbere és 2010 februárja közötti időszakra nem fizette még ki a repülőtéri díjakat, összesen 2,6 millió EUR összegben. Bár a teljesítetlen fizetéseket figyelembe vették Wizz Airrel szemben fennálló követelésként a repülőtér-üzemeltető pénzügyi kimutatásaiban, nem indult bírósági eljárás.

(442) Románia közölte, hogy a repülőtér-üzemeltető beperelte a Wizz Airt, és végrehajtási intézkedést kért ellene. Ugyanakkor a Wizz Air is beperelte a repülőtér-üzemeltetőt, és végrehajtási intézkedést kért a Wizz Air által elvégzett marketingszolgáltatásokért járó fennálló kifizetések vonatkozásában. Románia szerint mindkét bírósági eljárást/választott bírósági határozatot jogerősen lezárták, és mindkét kifizetési kérelmet helyben hagyták. Románia szerint a kölcsönös tartozásokat a román polgári örvénykönyv rendelkezései szerint, az elszámolási megállapodáson keresztül rendezték (109) preambulumbekezdés).

(443) A Bizottság emlékeztet arra, hogy a repülőtér-üzemeltető és a Wizz Air között létrejött 2008. évi megállapodások megfeleltek a piacgazdasági szereplő elvének, tehát nem biztosítottak előnyöket a Wizz Air számára, ezért nem minősültek állami támogatásnak.

Következtetés

(444) A Bizottság ezért azt a következtetést vonja le, hogy mivel a fizetendő repülőtéri díjakat a vonatkozó törvények értelmében elszámolták a Wizz Air marketingdíjakra vonatkozó követeléseivel szemben, az állítólagos állami támogatás már tárgytalanná vált.

11. **KÖVETKEZTETÉS**

(445) A fentiek fényében a Bizottság megállapítja, hogy a nem schengeni terminál fejlesztésének, a kifutópálya fejlesztésének, az előtér bővítésének és a világítóberendezéseknek a finanszírozása olyan állami támogatásnak minősül, ami az EUMSZ 107.cikke (3) bekezdésének c) pontja szerint összeegyeztethető a belső piaccal.

(446) A Bizottság megállapítja továbbá, hogy az alábbi intézkedések nem minősülnek állami támogatásnak: i. a bevezető út és a parkoló fejlesztésének állami finanszírozása 2007-ben, ii. a biztonsági berendezések állami finanszírozása 2008-ban; iii. a repülőtéri díjak a 2007. évi AIP-ben, a 2008- évi AIP-ben és a 2010. évi AIP-ben és iv. a Wizz Airrel kötött 2008. évi megállapodások (beleértve a 2010. évi módosított megállapodásokat is).

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

(1) A Románia által a 2007-tól 2009-ig tartó időszakban a repülőtér-üzemeltető számára a nem schengeni terminál fejlesztésére, a gurulóút javítására, az előtér bővítésére és a világítóberendezésekre adott 29 194 600 RON összegű állami finanszírozás az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107 cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősül. A támogatási intézkedést az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikke (3) bekezdésének megszegésével hajtották végre.

(2) Az (1) bekezdésben említett állami támogatás az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében összeegyeztethető a belső piaccal.

2. cikk

A bevezető út és a parkoló fejlesztésének 2007-ben történő állami finanszírozása, a biztonsági berendezések 2008-ban történő finanszírozása, a 2007. évi AIP-ben, a 2008. évi AIP-ben és a 2010. évi AIP-ben meghatározott díjak és a Wizz Airrel kötött 2008. évi megállapodások (beleértve a 2010. évi módosított megállapodásokat is) az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében nem minősül állami támogatásnak.

3. cikk

Ennek a határozatnak Románia a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2020. február 24-én.

a Bizottság részéről
Margrethe VESTAGER
ügyvezető alelnök