II

(Neleģislatīvi akti)

LĒMUMI

KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2021/1428

(2020. gada 24. februāris)

PAR VALSTS ATBALSTU SA.31662 – C/2011 (ex NN/2011), ko Rumānija sniegusi Timišoaras starptautiskajai lidostai – *Wizz Air*

(izziņots ar dokumenta numuru C(2021) 1065)

(Autentisks ir tikai teksts rumāņu valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību, jo īpaši tā 108. panta 2. punkta pirmo daļu,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Ekonomikas zonu, jo īpaši tā 62. panta 1. punkta a) apakšpunktu,

pēc uzaicinājuma ieinteresētajām personām iesniegt piezīmes saskaņā ar iepriekš minētajiem noteikumiem ([1]) un ņemot vērā iesniegtās piezīmes,

tā kā:

1. **PROCEDŪRA**

(1) 2010. gada 30. septembra vēstulē *Carpatair* ([2]), uzņēmums, kas darbojas Eiropas gaisa pārvadājumu tirgū ("sūdzības iesniedzējs" vai "*Carpatair*"), iesniedza sūdzību ("sūdzība") par iespējamu nelikumīgu valsts atbalstu, ko Rumānijas iestādes piešķīra Timišoaras starptautiskajai lidostai ("Timišoaras starptautiskā lidosta" vai "lidosta") par labu *Wizz Air Hungarian Airlines Ltd* ("*Wizz Air*") ([3]). Šī sūdzība tika reģistrēta kā valsts atbalsta lieta ar numuru SA.31662 (ex CP 237/2010).

(2) Komisija konstatēja, ka sūdzība izrādījās saistīta ar Rumānijas iestāžu 2010. gada 17. maija paziņojumu ("paziņojums") par plāniem piešķirt valsts atbalstu reģionālajām lidostām. Šis paziņojums tika reģistrēts ar lietas numuru N 185/2010. Rumānijas iestādes 2010. gada 15. septembrī informēja Komisiju par to, ka Timišoaras starptautiskā lidosta nebūs tiesīga saņemt atbalstu paziņotās shēmas ietvaros. Tomēr, tā kā Komisija ieguva informāciju par noteiktu Timišoaras starptautiskās lidostas valsts finansējumu laikposmā no 2007. līdz 2009. gadam, šajā lietā ir analizēts minētajā laikposmā piešķirtais valsts finansējums.

(3) Komisija 2010. gada 21. oktobra vēstulē nosūtīja šo sūdzību Rumānijai un pieprasīja informāciju. Rumānijas iestādes atbildēja 2010. gada 15. decembra vēstulē.

([1]) Komisijas Lēmums SA.31662 (11/C) (ex CP 237/10) – Timišoaras starptautiskā lidosta – *Wizz Air* (OV C 270, 13.9.2011., 11. lpp.).

([2]) *Carpatair* ir privāta reģionāla aviokompānija, kas dibināta 1999. gadā. *Carpatair* 2000. gadā izveidoja savu centru Timišoaras starptautiskajā lidostā, nodrošinot vietējos gaisa pārvadājumus.

([3]) *Wizz Air* ir Ungārijas zemo cenu aviokompānija. *Wizz Air* grupā ir trīs aviokompānijas, kas veic lidojumus, proti, *Wizz Air Hungary*, *Wizz Air Bulgaria* un *Wizz Air Ukraine*.

(4) Sūdzības iesniedzējs 2010. gada 24. un 25. novembra, 2011. gada 14. janvāra un 3. februāra vēstulē sniedza papildu informāciju. Komisija 2011. gada 9. februāra un 2. marta vēstulē informēja sūdzības iesniedzēju par lietas stāvokli un pieprasīja papildu informāciju. Sūdzības iesniedzējs atbildēja 2011. gada 22. februāra, 9. marta un 28. marta vēstulē un sniedza papildu informāciju.

(5) Komisija 2011. gada 16. februāra, 3. marta un 16. marta vēstulē pieprasīja Rumānijas iestādēm papildu informāciju. Rumānijas iestādes atbildēja 2011. gada 10. marta un 5. aprīļa vēstulē. Komisija 2011. gada 16. martā informēja Rumānijas iestādes par to, ka joprojām ir nepieciešama papildu informācija, un lūdza to nosūtīt līdz 2011. gada 15. aprīlim. Rumānijas iestādes atbildēja 2011. gada 21. aprīļa vēstulē.

(6) Sūdzības iesniedzējs 2011. gada 12. maija vēstulē piekrita atklāt savu identitāti un finanšu stāvokli un šajā saistībā sniedza papildu informāciju.

(7) Komisija 2011. gada 24. maija vēstulē paziņoja Rumānijai par savu lēmumu sākt oficiālu izmeklēšanas procedūru attiecībā uz finansējumu, kas saistīts ar Timišoaras starptautisko lidostu, 2008. gada nolīgumu starp šīs lidostas pārvaldītāju un *Wizz Air*, to, ka *Wizz Air* nemaksāja lidostas maksas, kā arī atlaidēm un rabatiem saskaņā ar lidostas maksu grafiku 2007., 2008. un 2010. gadam ("lēmums par procedūras sākšanu").

(8) Ar 2011. gada 16. jūnija vēstuli Rumānijas iestādes norādīja, kuru informāciju tās vēlējās izņemt no lēmuma par procedūras sākšanas pirms tā publicēšanas.

(9) Komisija 2011. gada 23. jūnijā nosūtīja Rumānijai lēmuma par procedūras sākšanu nekonfidenciālas versijas priekšlikumu. Komisija norādīja Rumānijai, kuru informāciju tā neatzina par konfidenciālu.

(10) Rumānija atbildēja Komisijai 2011. gada 27. jūnija vēstulē, saglabājot savu lūgumu svītrot noteiktu informāciju.

(11) Pamatojoties uz saraksti ar Rumāniju, Komisija pieņēma galīgo lēmumu par tekstu, kuru tā bija paredzējusi publicēt, saskaņā ar 33. punktu Komisijas paziņojumā par dienesta noslēpumu valsts atbalsta lēmumos ([4]). Komisija 2011. gada 25. jūlija vēstulē informēja Rumāniju par savu lēmumu noraidīt Rumānijas lūgumu svītrot noteiktu informāciju. Rumānijai tika dotas 15 dienas, lai atbildētu uz šo lēmumu un iesniegtu papildu elementus savas prasības pamatošanai.

(12) Rumānija 2011. gada 11. augusta vēstulē informēja Komisiju, ka tā saglabā savu viedokli par konkrētas informācijas svītrošanu, bet vairs neiebilda pret lēmuma par procedūras sākšanu publicēšanu.

(13) Komisijas lēmums par procedūras sākšanu tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* ([5]) 2011. gada 13. septembrī. Komisija aicināja ieinteresētās personas iesniegt piezīmes par attiecīgo pasākumu viena mēneša laikā pēc lēmuma publicēšanas.

(14) Komisija saņēma Rumānijas piezīmes par procedūras sākšanu 2011. gada 27. jūnija un 14. oktobra vēstulē. Rumānija iesniedza papildu informāciju 2011. gada 27. jūlijā un 2012. gada 12. jūnijā.

(15) Komisija saņēma piezīmes par lēmumu par procedūras sākšanu no *Societatea Nationala Aeroportul International Timişoara – Traian Vuia – S. A.* ("lidostas pārvaldnieks") 2011. gada 27. oktobrī, no *Carpatair* 2011. gada 8. augustā un no *Wizz Air* 2011. gada 24. jūnijā un 27. oktobrī. Komisija saņēma apsvērumus arī no Rumānijas Lidostu asociācijas, bijušā lidostas pārvaldnieka direktora, *Eurojet*, *Austrian Airlines* un Eiropas Reģionālo aviokompāniju asociācijas.

(16) Komisija 2012. gada 4. un 20. septembrī nosūtīja Rumānijai trešo personu piezīmes par procedūras sākšanu. Komisija saņēma Rumānijas atbildi uz šīm piezīmēm 2012. gada 5. un 17. oktobra vēstulē.

([4]) Komisijas paziņojums par dienesta noslēpumu valsts atbalsta lēmumos (OV C 297, 9.12.2003., 6. lpp.).
([5]) Skatīt 1. zemsvītras piezīmi.

(17) Komisija pieprasīja Rumānijas iestādēm papildu informāciju 2011. gada 12. oktobra, 2012. gada 24. februāra, 27. jūlija, 9. augusta, 3. novembra, 2014. gada 30. oktobra un 2015. gada 28. jūlija vēstulē. Rumānijas iestādes atbildēja attiecīgi 2011. gada 16. novembra, 2012. gada 13. aprīļa, 3. maija, 3. septembra, 5. oktobra, 12. decembra, 2014. gada 2. un 9. decembra un 2015. gada 21. septembra vēstulē.

(18) Komisija 2012. gada 27. jūlija vēstulē pieprasīja sūdzības iesniedzējam papildu informāciju. Tas iesniedza papildu informāciju 2012. gada 3. septembrī. Sūdzības iesniedzējs sniedza informāciju arī 2011. gada 7. un 30. jūnijā, 8. augustā, 14. oktobrī, 2012. gada 19. martā, 14. maijā, 13. jūlijā, 19. oktobrī, 3. decembrī, 2013. gada 1. jūlijā, 2014. gada 6. jūnijā, 10. jūlijā, 10., 15. un 16. oktobrī, 10., 12. un 14. novembrī, 2015. gada 25. februārī, 25. un 28. maijā, 29. septembrī, 10. un 22. decembrī, 2016. gada 13. un 28. aprīlī, 2018. gada 27. februārī un 20. aprīlī.

(19) *Wizz Air* 2015. gada 11. februārī un 3. jūlijā iesniedza papildu informāciju, kas ietvēra ziņojumu, ko *Wizz Air* vajadzībām bija sagatavojis *Oxera*, par tirgus ekonomikas dalībnieka ("TED") principa ("TEDP") piemērošanu dažādajiem nolīgumiem starp *Wizz Air* un lidostas pārvaldnieku. *Oxera* 2015. gada 14. maijā, 10. augustā, 21. septembrī, 20. oktobrī, 2017. gada 15. un 22. septembrī iesniedza ziņojumu atjauninājumus un papildu piezīmes. Komisija 2017. gada 10. novembrī pieprasīja *Oxera* 2017. gada 15. un 22. septembra atbilžu nekonfidenciālu versiju. *Oxera* 2017. gada 15. novembrī informēja Komisiju par to, ka *Wizz Air* nepieprasīja nekādus informācijas labojumus, un pēc tam, kad *Oxera* 2017. gada 23. novembrī iesniedza papildu skaidrojumu, Komisija 2017. gada 1. decembrī pārsūtīja Rumānijai *Oxera* 2017. gada 15. un 22. septembra atbildes. Rumānijas iestādes iesniedza piezīmes par *Oxera* pētījumu 2018. gada 1. februārī.

(20) Komisija 2014. gada 14. martā informēja Rumāniju un ieinteresētās personas par paziņojuma "Pamatnostādnes par valsts atbalstu lidostām un aviokompānijām" ([6]) ("2014. gada Aviācijas pamatnostādnes") pieņemšanu un lūdza iesniegt piezīmes 20 darba dienu laikā pēc 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu publicēšanas. 2014. gada Aviācijas pamatnostādnes tika publicētas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* 2014. gada 4. aprīlī. Komisija saņēma piezīmes no *Carpatair* 2014. gada 25. martā, no *Wizz Air* 2014. gada 30. aprīlī un no lidostas pārvaldnieka 2014. gada 8. maijā.

(21) Komisija 2014. gada 28. maijā nosūtīja Rumānijai trešo personu piezīmes par 2014. gada Aviācijas pamatnostādnēm. Komisija 2014. gada 3. jūlija vēstulē saņēma Rumānijas apsvērumus par ieinteresēto personu piezīmēm.

(22) Lidostas pārvaldnieks sniedza papildu informāciju 2011. gada 11. novembrī, 2016. gada 24. novembrī un 16. decembrī. Komisija arī saņēma lidostas pārvaldnieka papildu iesniegumus 2016. gada 18. un 31. janvārī un 7. martā. Komisija 2016. gada 11. martā nosūtīja šos iesniegumus Rumānijai, kurai nebija nekādu piezīmju.

(23) Komisija 2015. gada 17. jūlija vēstulē nosūtīja Rumānijai sūdzības iesniedzēja un *Wizz Air* papildu piezīmes, un tā iesniedza piezīmes par šiem apsvērumiem 2015. gada 21. septembrī.

(24) Komisija 2016. gada 11. marta vēstulē nosūtīja Rumānijai *Oxera* papildu iesniegumus, un tā iesniedza piezīmes par šiem iesniegumiem 2016. gada 15. aprīlī.

(25) Komisija 2017. gada 30. oktobrī pieprasīja Rumānijas iestādēm papildu informāciju. Pieprasījuma tulkotā versija rumāņu valodā tika nosūtīta Rumānijas iestādēm 2017. gada 9. novembrī. Rumānijas iestādes atbildēja pēc diviem apstiprinātiem termiņa pagarinājumiem 2018. gada 15. janvārī. Komisija 2018. gada 26. martā un 31. oktobrī nosūtīja Rumānijas iestādēm papildu paskaidrojumu pieprasījumu, uz ko tās atbildēja attiecīgi 2018. gada 4. jūnijā un 21. novembrī. Rumānijas iestādes 2019. gada 8. aprīlī iesniedza savu 2018. gada 4. jūnija atbilžu tulkojumu.

(26) *Wizz Air* 2019. gada 17. maijā nosūtīja Komisijai vēstuli, kurā pieprasīja tiesības piekļūt lietas materiāliem un tiesības tikt uzklausītam, uz ko Komisija atbildēja 2019. gada 11. jūnijā.

([6]) Komisijas paziņojums "Pamatnostādnes par valsts atbalstu lidostām un aviokompānijām" (OV C 99, 4.4.2014., 3. lpp.).

2. **TIMIŠOARAS STARPTAUTISKĀ LIDOSTA**

2.1. **Lidosta**

(27) Timišoaras starptautiskā lidosta ir starptautiska lidosta Rumānijas rietumu daļā.

(28) Lidostu ekspluatē lidostas pārvaldnieks (15. apsvērums) – akciju sabiedrība, kurā Rumānijas valstij šā lēmuma pieņemšanas dienā pieder 80 % akciju ([7]). Pārējās akcijas pieder *Fondul Proprietatea* ([8]). Iepriekš sākotnējo kapitālu pilnībā parakstīja Rumānija, un tas tika pilnīgi apmaksāts dienā, kad tika izveidots lidostas pārvaldnieks ([9]).

(29) Lidostas pārvaldniekam pieder lidostas infrastruktūra, izņemot skrejceļu, manevrēšanas ceļu un peronu, kas pieder Rumānijas valstij. Pēdējo minēto infrastruktūru valsts ir piešķīrusi lidostas pārvaldniekam ar koncesiju.

(30) Timišoaras starptautiskajā lidostā ir viens skrejceļš, kura garums ir 3 500 metri un platums 45 metri. Peroni nodrošina 22 stāvvietas. Lidostas caurlaides spēja ir 1 300 starptautiskie pasažieri stundā un 500 vietējie pasažieri stundā. Lidostā ir arī kravu terminālis.

(31) Timišoaras starptautiskā lidosta 2007.–2009. gadā, t. i., novērtējumā iekļautajā laikposmā, bija pasažieru plūsmas ziņā otra lielākā lidosta Rumānijā (1. tabula). 1. tabulā ir iekļauta arī turpmākā pasažieru plūsmas attīstība līdz 2017. gadam.

1. tabula. Pasažieru plūsma Timišoaras starptautiskajā lidostā laikposmā no 2007. līdz 2018. gadam

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

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

Avots: Rumānijas iestādes.

(32) Šā lēmuma pieņemšanas laikā Timišoaras starptautiskā lidosta nodrošina regulārus pasažieru gaisa pārvadājumus, ko veic vairākas zemo cenu aviokompānijas. *Wizz Air* apkalpo lielāko skaitu Eiropas galamērķu, *Ryanair* un *Blue Air* piedāvājums ir ierobežotāks. Lidostu apkalpo arī divi pārvadātāji, kas piedāvā pilnu pakalpojumu klāstu: *Tarom* un *Lufthansa*. Ir arī sezonas čarterlidojumi un vairāki kravu pārvadātāji.

(33) Laikposmā no 2007. līdz 2009. gadam Timišoaras starptautiskā lidosta bija reģionāls centrs aviosabiedrībai *Carpatair* – reģionālam pārvadātājam, kas piedāvā pilnu pakalpojumu klāstu un darbojās 32 vietējos un Eiropas galamērķos. Citas aviokompānijas, kas apkalpoja lidostu šajā laikposmā, bija *Tarom*, *Lufthansa*, *Austrian Airlines*, *Malev*, *Alitalia*, *Moldavian Airlines*.

(34) Timišoaras starptautiskajai lidostai tuvākās lidostas ir:

— Aradas lidosta, kas atrodas 50 km attālumā. Un tas ir 40 minūšu brauciena attālumā. Aradas lidostā ir lielākais kravu terminālis Rumānijas rietumos. Tās pasažieru pārvadājumi ir samazinājušies no 67 183 pasažieriem 2007. gadā līdz 11 367 pasažieriem 2018. gadā; un

([7]) *Statutul Societății Naționale "Aeroportul Internațional Timișoara – Traian Vuia" – S.A. din* 18.9.2008. – Timišoaras starptautiskās lidostas pārvaldītāja 2008. gada 15. oktobra Statūti ("2008. gada Statūti"), 8. pants.

([8]) *Fondul Proprietatea* ir īpašumu fonds, ko Rumānijas valdība izveidoja, lai nodrošinātu kompensāciju personām, kuras komunistiskā režīma laikā zaudēja savus īpašumus un kuru īpašumtiesību prasības nevarēja nokārtot natūrā. Rumānijas valdība kļuva par *Fondul Proprietatea* mazākuma akcionāru (0,04 %), pārdalot akcijas no sākotnējās līdzdalības atbilstošajiem prasītājiem.

([9]) *Statutul Societății Naționale "Aeroportul Internațional Timișoara" – S.A. din* 24.8.1998. – Timišoaras starptautiskās lidostas pārvaldītāja Statūti, kas bija spēkā no 1998. gada 7. oktobra līdz 2008. gada 14. oktobrim ("1998. gada Statūti") un kas tika apstiprināti ar valdības lēmumu 521/1998, 7. pants.

— Karansebes lidosta, kas atrodas 107 km attālumā. Un tas ir 1 stundas un 14 minūšu brauciena attālumā. Tā ir privāta lidosta, no kuras netiek veikti regulāri pārvadājumi. To izmanto vispārējās aviācijas, glābšanas un policijas lidojumiem.

(35) 2. tabulā ir apkopota lidostas pārvaldnieka finanšu situācija ([10]) novērtējumā iekļautajā laikposmā.

2. tabula. Galvenie finanšu rādītāji (tūkstošos RON)

tūkstoši RON	2007. g.	2008. g.	2009. g.
Ieņēmumi	23 473	30 545	41 067
Pārdošanas apjoma pieaugums	neattiecas	+ 30,1 %	+ 34,4 %
EBITDA rādītājs	7 318	10 646	12 212
EBITDA starpība	31,2 %	34,9 %	29,7 %
EBIT	3 249	5 809	5 655
Tīrā peļņa	2 417	4 874	3 508
Neto peļņas norma	10,3 %	16,0 %	8,5 %

2.2. Timišoaras starptautiskās lidostas attīstības plāns 2006.–2015. gadam

(36) Attīstības plānā 2006.–2015. gadam ("attīstības plāns") bija paredzēts palielināt pasažieru plūsmu no 611 705 pasažieriem 2005. gadā līdz 1 661 332 pasažieriem 2010. gadā un 2 565 494 pasažieriem 2015. gadā. Bija paredzēts, ka Rumānijas pievienošanās ES 2007. gadā palielinās noslodzi par 16–18 %.

(37) Attīstības plānā tika norādīts, ka laikposmā no 2001. līdz 2005. gadam pasažieru plūsma un gaisa kuģu lidojumu skaits palielinājās par 250 %. Tā tika arī atklāts, ka 2006. gadā esošā jauda sasniedza kritisko līmeni attiecībā uz pasažieru termināli, peronu, skrejceļu, pievedceļu un autostāvvietu, kas apdraudēja iespēju atvērt jaunus maršrutus un palielināt pasažieru skaitu esošajos maršrutos. Darbi sākās 2003. gadā saistībā ar pasažieru termināļa paplašināšanu un 2004. gadā saistībā ar perona pagarināšanu. Attīstības plāns apstiprināja nepieciešamību turpināt infrastruktūras paplašināšanu un attīstību, lai pielāgotos paredzētajam satiksmes pieaugumam.

3. APSTRĪDĒTIE PASĀKUMI

3.1. 1. pasākums "Gada finansējums, kas piešķirts lidostas pārvaldniekam"

(38) Lidostas pārvaldnieks saņēma gada dotācijas no valsts ("1. pasākums"). Saskaņā ar Rumānijas sniegto informāciju finansējums, ko 2007.–2009. gadā piešķīra lidostas pārvaldniekam, bija saistīts ar ieguldījumiem turpmāk minētajā veidā un apjomā (3. tabulā).

3. tabula. Valsts finansējums, kas piešķirts lidostas pārvaldniekam 2007.–2009. gadā

Gads	**Nr. p. k.**	**Summa (Tūkstoši RON)**	**Ieguldījumu projekts**	**Infrastruktūras īpašnieks**
2007. g.	1	500	Pievedceļa un autostāvvietas izbūve	Lidosta
	2	1 758	Galamērķiem, kas nav Šengenas zonā, paredzēta termināļa izbūve (sākotnēji iekšzemes lidojumu termināls)	Lidosta
	3	6 846	Skrejceļa uzlabošana un gaisa kuģu perona pagarināšana	Rumānijas valsts
		9 104	**Starpsumma**	

([10]) Analītiķu 2011. gada 7. februāra ziņojums par *Fondul Proprietatea, IEBA Trust financial & Investment Services.*

2008. g.	4	10 236,65	Skrejceļa uzlabošana un gaisa kuģu perona pagarināšana	Rumānijas valsts
	5	242	Galamērķiem, kas nav Šengenas zonā, paredzēta termināļa izbūve (sākotnēji iekšzemes lidojumu terminālis)	Lidosta
	6	97,24	Drošības vārtu metāla detektori	Lidosta
	7	4 598,4	Sprāgstvielu atklāšanas sistēma	Lidosta
	8	703,99	Pārnēsājamas sprāgstvielu atklāšanas ierīces	Lidosta
	9	1 344,00	Apgaismes ierīces	Lidosta
	10	1 773,61	Rentgenizmeklēšanas sistēma	Lidosta
	11	511,81	EMS pašgājēja šasija	Lidosta
		19 507,7	**Starpsumma**	
2009. g.	12	2 387,99	Skrejceļa uzlabošana un gaisa kuģu perona pagarināšana	Rumānijas valsts
	13	6 379,96	Galamērķiem, kas nav Šengenas zonā, paredzēta termināļa uzlabošana (sākotnēji iekšzemes lidojumu terminālis)	Lidosta
		8 767,95	**Starpsumma**	
2007.–2009. g.		**37 379,65**	**Kopā**	

(39) Kā norādīja Rumānija, ieguldījumu finansēšanai bija šāds juridiskais pamats:

1) drošības aprīkojumam – valdības lēmums 1461/2007 par lidostu drošības aprīkojuma iegādes programmu finansēšanu, kas ietvēra drošības aprīkojumu, kuru 2008. gadā bija jāfinansē Timišoaras starptautiskajā lidostā. Finansējums tika piešķirts 2008. gada budžeta projektā, kas tika apstiprināts ar valdības 2008. gada 24. jūnija lēmumu 666/2008;

2) pārējiem ieguldījumiem – ar valdības lēmumu 615/2002 tika apstiprināta Timišoaras starptautiskās lidostas infrastruktūras attīstības stratēģiskā programma 2002.–2015. gadam. Tas tika grozīts ar valdības lēmumu 1212/2007, ar ko tika apstiprināta stratēģiskā programma 2007.–2015. gadam. Ieguldījumu saraksts tika jo īpaši iekļauts stratēģiskajā programmā. Šiem ieguldījumiem piešķirtās summas tika iekļautas tiesību aktos, ar kuriem tika apstiprināts budžets 2007., 2008. un 2009. gadam ([11]).

3.2. **2. pasākums "2007., 2008. un 2010. gada AIP"**

3.2.1. *2007. un 2008. gada AIP*

(40) Pamatojoties uz Rumānijas sniegto informāciju, katram lidostas pārvaldniekam ir tiesības noteikt lidostas maksas saskaņā ar piemērojamo valsts tiesisko regulējumu. Lidostas pārvaldnieka noteiktās maksas ir oficiāli jāpublicē, kā noteikts starptautiskajos aviācijas noteikumos, Aeronavigācijas informācijas publikācijā ("AIP"). Attiecīgi Timišoaras starptautiskās lidostas izmantošanas maksas politika ir noteikta vienīgi attiecībā uz šo lidostu un nav piemērojama nevienai citai lidostai reģiona vai valsts teritorijā. AIP ierosina lidostas pārvaldnieka izpildvadība un apstiprina valde saskaņā ar prerogatīvām, kas nepārprotami noteiktas saskaņā ar uzņēmuma statūtiem.

(41) Piemērojamās maksas tika publicētas AIP 2007. gada 7. jūnijā ar atsauci GEN 4.1-17 ("2007. gada AIP").

([11]) Satiksmes ministrijas, Finanšu ministrijas un Darba ministrijas 2007. gada 21. februāra rīkojums Nr. 289 par 2007. gada budžetu, valdības 2008. gada 24. jūnija lēmums 666 par 2008. gada budžetu un valdības 2009. gada 17. jūnija lēmums 721 par 2009. gada budžetu.

4. tabula. Lidostas maksas 2007. gada AIP

Maksa	Minimālā maksa	Vienības likme
Nolaišanās	50	7/tonna
Apgaismojums	50	2,10/tonna
Novietošana stāvēšanai	15	0,15/tonna/stunda
Pasažieru apkalpošana		
— ***starptautiskie lidojumi***		8/pasažieris
— ***iekšzemes lidojumi***		3/pasažieris
— ***drošība***		7/pasažieris
— ***- tranzīts vai transfērs***		5/pasažieris

(42) 2007. gada AIP paredzēti nolaišanās maksas samazinājumi, pamatojoties uz nolaišanās reižu skaitu, kā apkopots nākamajā tabulā.

5. tabula. 2007. gada AIP paredzēti lidostas maksu samazinājumi

Starptautiski lidojumi	
Nolaišanās reižu skaits/gads	**Rabats %**
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) Turklāt jaunajiem gaisa pārvadātājiem, kas veic vismaz divus lidojumus nedēļā, un jauniem galamērķiem, kas vēl nav saistīti ar Timišoaras starptautisko lidostu, tiek piešķirta 50 % atlaide nolaišanās maksai uz sešiem mēnešiem.

(44) 2008. gadā piemērojamās lidosta maksas tika publicētas AIP 2008. gada 23. oktobrī ar atsauci GEN 4.1-17 (“2008. gada AIP”).

6. tabula. Piemērojamās lidostas maksas (2008. gada AIP), EUR

Maksa	Minimālā maksa	Vienības likme
Nolaišanās	50	7/tonna
Apgaismojums	50	2,10/tonna
Novietošana stāvēšanai	15	0,15/tonna/stunda
Pasažieru apkalpošana		
— ***starptautiskie lidojumi***		8/pasažieris
— ***iekšzemes lidojumi***		5/pasažieris
— ***drošība***		10/pasažieris
— ***tranzīts vai transfērs***		1,50/pasažieris
— ***personas ar ierobežotu kustību brīvību***		0,20/pasažieris

(45) 2008. gada AIP tika paaugstinātas pasažieru drošības maksas no 7 EUR 2007. gadā līdz 10 EUR par pasažieri. Pasažieru nodeva tranzīta vai transfēra pasažieriem tika samazināta no 5 EUR par pasažieri līdz 1,50 EUR. Turklāt lidostas pārvaldnieks ir ieviesis maksu 0,20 EUR apmērā personām ar ierobežotu kustību brīvību.

(46) 2008. gada AIP paredzēti turpmāk minētie nolaišanās maksas samazinājumi, pamatojoties uz nolaišanās reižu skaitu.

7. tabula. Lidostas maksu samazinājumi (2008. gada AIP), EUR

Starptautiski lidojumi	
Nolaišanās reižu skaits/gads	**Rabats %**
250–500	10
501–1 200	20
1 201–2 000	30
2 001–2 500	40
2 501–3 000	50
3 001–3 500	60
> 3 501	70

(47) 2008. gada AIP paredzēta arī 50 % atlaide nolaišanās maksai uz 12 mēnešiem jaunajiem gaisa pārvadātājiem Timišoaras starptautiskajā lidostā, kas nedēļā veic vismaz trīs lidojumus ar gaisa kuģi, kurā ir vismaz 70 sēdvietas. Katram jaunatvērtam galamērķim piemērotā nolaišanās maksas atlaide ir 50 % uz sešiem mēnešiem.

(48) Papildus iepriekšējām atlaidēm un samazinājumiem lidostas pārvaldnieks daļēji atmaksā arī maksājumus, ko tas saņem no iekāpšanas maksas (8. tabula).

8. tabula. No iekāpšanas maksas gūto ieņēmumu atmaksāšana saskaņā ar 2008. gada AIP

Lietotāja nogādāto uzņemto pasažieru skaits gadā	**Atmaksāšana**
150 001–300 000	10 %
300 001–500 000	20 %
> 500 001	30 %

3.2.2. *2010. gada AIP*

(49) 2010. gada 26. augustā tika publicēts Timišoaras starptautiskās lidostas maksu grozījums ("2010. gada AIP"). Lidostas pārvaldnieks ieviesa jaunu atlaižu kategoriju gaisa kuģiem, kuru maksimālais pacelšanās svars ("MPS") ir lielāks par 70 tonnām.

9. tabula. 2010. gada AIP paredzētās atlaides gaisa kuģiem, kuru MPS ir lielāks par 70 tonnām

Lietotāja nogādāto uzņemto pasažieru skaits mēnesī	**Atlaide (%)**
0–10 000	0
10 001–18 000	72
18 001–36 000	82
> 36 000	85

3.3. **3. pasākums "2008. gada nolīgumi starp lidostas pārvaldnieku un *Wizz Air*"**

(50) Lidostas pārvaldnieks un *Wizz Air* 2008. gada vidū parakstīja vairākus nolīgumus, nosakot savas sadarbības principus, kā arī lidostas infrastruktūras un aviokompānijas pakalpojumu lietošanas noteikumus un nosacījumus. Parakstītie līgumi bija: i) saprašanās memorands, ii) tirdzniecības nolīgums, iii) ekspluatācijas nolīgums un iv) lidlauka pakalpojumu nolīgums (kopā "2008. gada nolīgumi"). Pamatojoties uz 2008. gada nolīgumiem, 2008. gada beigās *Wizz Air* sāka savu darbību no Timišoaras starptautiskās lidostas. Uzņēmums 2009. gadā pakāpeniski palielināja savu starptautisko galamērķu skaitu, ko apkalpo ar A320 tipa gaisa kuģiem (ar 280 sēdvietām).

3.3.1. *2008. gada 25. jūnija saprašanās memorands*

(51) Saprašanās memorandu ("saprašanās memorands" vai "SM") 2008. gada 25. jūnijā parakstīja lidostas pārvaldnieks un *Wizz Air*. Sākotnēji tas tika parakstīts uz trīs plus vienu gadu ilgu laikposmu, kurā puses to varēja izbeigt līguma pārkāpuma gadījumā. SM tika noteikti vispārējie sadarbības principi, kā arī lidostas infrastruktūras un *Wizz Air* pakalpojumu lietošanas noteikumi un nosacījumi.

(52) Lidostas pārvaldnieks piekrita paplašināt pasažieru termināli, lai vēlākais līdz 2011. gada 1. janvārim tas varētu apkalpot līdz trim miljoniem pasažieru gadā. Tas arī piekrita līdz 2009. gada beigām paaugstināt skrejceļa nolaišanās un pacelšanās kategoriju līdz III kategorijai abos virzienos un piešķirt laika nišas pēc *Wizz Air* pieprasījuma.

(53) *Wizz Air* piekrita veikt tirdzniecības pasākumus lidostas pārvaldnieka vajadzībām. Jo īpaši tika panākta vienošanās reklamēt *Wizz Air* lidojumu galamērķus no lidostas vai uz to, lai palielinātu izlidojošo un ielidojošo pasažieru skaitu lidostā. Savukārt lidostas pārvaldnieks piekrita maksāt tirdzniecības nodevas atkarībā no nosēšanas reižu un nogādāto pasažieru skaita.

3.3.2. *2008. gada 30. jūlija tirdzniecības nolīgums*

(54) Puses parakstīja tirdzniecības nolīgumu ("tirdzniecības nolīgums") 2008. gada 30. jūlijā, un sākotnēji tas tika noslēgts uz trīs gadu periodu, sākot no 2008. gada 11. decembra. Pēc sākotnējā trīs gadu perioda tirdzniecības nolīguma darbības termiņu varēja pagarināt par vienu gadu.

(55) Tirdzniecības nolīgumā tika paredzēti *Wizz Air* veikto tirdzniecības darbību noteikumi un nosacījumi nolūkā palielināt izlidojošo un ielidojošo pasažieru skaitu lidostā.

(56) Tirdzniecības nolīgumā tika sīki izklāstītas šādas *Wizz Air* veiktās tirdzniecības darbības:

— Timišoaras starptautiskās lidostas un *Wizz Air* lidojumu uz Timišoaras starptautisko lidostu un no tās popularizēšana tās tiešsaistes un borta žurnālā,

— Timišoaras starptautiskās lidostas reklāma tās tīmekļa vietnē,

— Timišoaras starptautiskās lidostas un *Wizz Air* tirdzniecības stratēģijas izstrāde,

— ar gaisa pārvadājumiem saistītas reklāmas veicināšana Timišoaras starptautiskajā lidostā un

— citas darbības, kas veicina pasažieru skaita pieaugumu Timišoaras starptautiskajā lidostā.

(57) Tirdzniecības darbības bija jāveic Rumānijas un ārvalstu plašsaziņas līdzekļos.

(58) Par *Wizz Air* tirdzniecības darbībām lidostas pārvaldniekam bija jāmaksā *Wizz Air* tirdzniecības nodeva, kas bija atkarīga no nogādāto izlidojošo pasažieru skaita.

(59) Tirdzniecības nolīgumā bija paredzēts, ka gadījumā, kad palielinātos ekspluatācijas nolīgumā vai lidlauka pakalpojumu nolīgumā reglamentētās maksas, tirdzniecības nodeva būtu jāpielāgo tāpat kā lidostas maksu izmaiņas.

(60) Turklāt lidostas pārvaldniekam ir šādas saistības pret *Wizz Air*:

— ļaut *Wizz Air* izmantot Timišoaras starptautiskās lidostas infrastruktūru komerciālām un tirdzniecības darbībām,

— palīdzēt *Wizz Air* sazināties ar vietējām sabiedriskajām un uzņēmējdarbības struktūrām,

— sniegt *Wizz Air* savu pieredzi, zināšanas un vietējo tirdzniecības dienestu un plašsaziņas līdzekļu kontaktinformāciju,

— iesaistīt *Wizz Air* savās popularizēšanas un tirdzniecības darbībās un

— piešķirt *Wizz Air* reklāmas laukumus Timišoaras starptautiskajā lidostā,

— atbalstīt *Wizz Air* ar sabiedrisko attiecību darbībām.

(61) Tirdzniecības nolīgumā bija paredzēts, ka *Wizz Air* bija jāizsniedz rēķins par tirdzniecības nodevu pēc tam, kad no lidostas pārvaldnieka tika saņemts faktūrrēķins par ekspluatācijas nolīgumā un lidlauka pakalpojumu nolīgumā paredzētajām maksām.

(62) Saskaņā ar tirdzniecības nolīgumu *Wizz Air* bija pienākums vismaz reizi gadā iesniegt lidostas pārvaldniekam ziņojumus, kuros izklāstītas tās veiktās tirdzniecības darbības (t. i., tirdzniecības darbību apraksts, mērķa grupas, reklāma, biežums, plašsaziņas līdzekļu izvēle, iztērētās summas).

3.3.3. *Tirdzniecības nolīguma izbeigšana un tirdzniecības nodevas, kas jāmaksā lidostas pārvaldniekam*

(63) Lidostas pārvaldnieks 2010. gada 11. februārī nolēma izbeigt tirdzniecības nolīgumu.

(64) Attiecībā uz publiskā iepirkuma noteikumiem Rumānijas valsts iepirkuma regulēšanas un uzraudzības iestāde secināja, ka, piešķirot tiesības slēgt tirdzniecības nolīgumu, nepiemērojot nevienu no valsts tiesību aktos paredzētajām tiesību piešķiršanas procedūrām, tika pārkāpti šie noteikumi, un par to ir piemērojams naudas sods no 70 000 līdz 100 000 RON.

(65) Lidostas pārvaldnieks bija saņēmis no *Wizz Air* rēķinus par tirdzniecības pakalpojumiem 2 560 992,90 EUR apmērā par laikposmu no 2008. gada oktobra līdz 2010. gada janvārim. Rumānijas iestādes apgalvo, ka lidostas pārvaldnieks šo summu nav samaksājis un ka tirdzniecības nolīgumā paredzētās maksājumu saistības būtu jānokārto saskaņā ar uzņēmējdarbības tiesību aktiem.

(66) Lidostas pārvaldniekam adresētie *Wizz Air* rēķini liecina, ka rēķini par tirdzniecības nodevām ir izrakstīti ar dažu mēnešu kavēšanos.

3.3.4. *2008. gada 1. augusta ekspluatācijas nolīgums*

(67) Ekspluatācijas nolīgums tika noslēgts 2008. gada 1. augustā uz laikposmu no 2008. gada 11. decembra līdz 2009. gada 10. decembrim ar iespēju to automātiski atjaunot uz turpmākajiem 12 mēnešiem katrā tā spēkā stāšanās gadadienā ("ekspluatācijas nolīgums") ([12]). Ekspluatācijas nolīgumā ir sīki izklāstītas prasības attiecībā uz pakalpojumiem, kas lidostas pārvaldniekam jāsniedz *Wizz Air* (pasažieru apkalpošana, drošības pakalpojumi, tranzīta/transfēra pakalpojumi), un noteiktas piemērojamās lidostas maksas, kas jāmaksā *Wizz Air*, kā arī atlaides un atbrīvojumi no maksām.

(68) Maksas būtībā bija ([13]) tādas pašas, kādas noteiktas 2008. gada AIP. Turklāt aviokompānijai bija tiesības uz 50 % atlaidi uz sešiem mēnešiem, ja tā palielinātu biežumu.

(69) Maksājumi par pakalpojumiem bija jāveic 30 dienās pēc rēķina saņemšanas, "*neveicot atskaitījumus iespējamu pretprasījumu vai citu iemeslu dēļ*". Procenti par kavētiem maksājumiem tika noteikti 6,5 % gadā. Naudas sodi bija jānorāda rēķinā.

([12]) Šis ekspluatācijas nolīgums ir tas pats ekspluatācijas nolīgums, kas minēts tirdzniecības nolīgumā.

([13]) Izņemot maksu par iekšzemes lidojumiem, jo *Wizz Air* nepiedāvāja iekšzemes lidojumus.

(70) Par nolīguma konfidencialitātes pārkāpšanu bija jāpiemēro naudas sods 10 000 EUR apmērā.

(71) Ekspluatācijas nolīgums 2010. gada 25. jūnijā tiks grozīts ar jaunu atlaižu shēmu, kas attiecās uz laikposmu līdz 2011. gada 6. februārim. Šī jaunā atlaižu shēma atbilst tai, kas noteikta 2010. gada AIP.

3.3.5. *2008. gada 1. augusta lidlauka pakalpojumu nolīgums*

(72) Lidlauka pakalpojumu nolīgums (LPN) bija pielikums 2004. gada aprīļa lidlauka pakalpojumu standarta nolīgumam un bija spēkā no 2008. gada 11. decembra līdz 2009. gada 10. decembrim ar iespēju to automātiski atjaunot uz turpmākajiem 12 mēnešiem katrā tā spēkā stāšanās gadadienā ([14]).

(73) LPN tika noteiktas lidlauka pakalpojumu maksas *Airbus* A320 pasažieru gaisa kuģim 150 EUR apmērā par vienu lidlauka pakalpojumu, kas sastāv no ielidošanas un tai sekojošas izlidošanas. Pakalpojumi "pēc pieprasījuma" nebija iekļauti, un par tiem bija jāmaksā atsevišķi.

(74) Rēķini par lidlauka pakalpojumiem bija jāizraksta ne vēlāk kā līdz nākamā mēneša 5. datumam. Maksājumi bija jāveic 30 dienās pēc rēķina saņemšanas. Kavējuma procentiem tika noteikta likme 6,5 % gadā.

(75) LPN 2010. gada 1. februārī tika pagarināts uz vienu gadu, sākot no 2010. gada 6. februāra. Tirdzniecības nolīguma noteikums, kas ļāva izbeigt LPN un ekspluatācijas nolīgumu bez jebkādiem zaudējumiem uzreiz pēc tirdzniecības nolīguma termiņa beigām vai tā izbeigšanas, tika atzīts par spēkā neesošu.

(76) LPN 2010. gada 25. jūnijā tika grozīts ar jaunu atlaižu shēmu, kas piemērojama lidlauka pakalpojumu maksām un pakalpojumiem pēc pieprasījuma laikposmā līdz 2011. gada 6. februārim. Jaunā atlaižu shēma tika ieviesta 2010. gada 15. jūnijā ar lidostas pārvaldnieka direktoru padomes lēmumu. Šī jaunā atlaižu shēma atbilst tai, kas noteikta 2010. gada AIP.

3.4. **4. pasākums "Kavēšanās iekasēt lidostas maksas no *Wizz Air* par laikposmu no 2009. gada oktobra līdz 2010. gada februārim"**

(77) Lidostas pārvaldnieks 2010. gada 28. aprīlī nosūtīja *Wizz Air* pavēsti, lai tā samaksātu 2 825 360 EUR par rēķiniem, kas izrakstīti laikposmā no 2009. gada oktobra līdz 2010. gada februārim par nodevām saskaņā ar ekspluatācijas nolīgumu un LPN.

(78) Laikā, kad tika pieņemts lēmums par procedūras sākšanu, *Wizz Air* bija samaksājis tikai 264 367,10 EUR 2010. gada pirmajā pusgadā, un šķita, ka lidostas pārvaldnieks vairs nebija veicis nekādas darbības, lai iekasētu summas, kas bija jāsamaksā.

4. **IZMEKLĒŠANAS PROCEDŪRAS SĀKŠANAS IEMESLI**

(79) Lēmumā par procedūras sākšanu Komisija secināja, ka lidostas maksājumu bāzes likme, kas ietverta 2007., 2008. un 2010. gada AIP, nav uzskatāma par valsts atbalstu.

(80) Tomēr lēmumā par procedūras sākšanu tika izvirzīts jautājums, vai turpmāk minētie pasākumi tika piešķirti atbilstoši tirgus nosacījumiem un tāpēc neietvēra valsts atbalstu. Un, ja tā nebija, vai šādu valsts atbalstu varētu uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu:

— gada darbības finansējums, kas piešķirts lidostas pārvaldniekam 2007., 2008. un 2009. gadā,

— atlaides un rabati saskaņā ar 2007., 2008. un 2010. gada AIP,

— 2008. gada nolīgumi starp *Wizz Air* un lidostas pārvaldnieku,

— kavēšanās iekasēt lidostas maksas no *Wizz Air* par laikposmu no 2009. gada oktobra līdz 2010. gada februārim.

([14]) Šis LPN ir tas pats lidlauka pakalpojumu nolīgums, kas minēts tirdzniecības nolīgumā.

4.1. **1. pasākums "Gada darbības finansējums, kas piešķirts lidostas pārvaldniekam 2007.–2009. gadā"**

(81) Komisija sākotnēji uzskatīja, ka lidostas pārvaldniekam piešķirtais gada finansējums neatbilst TEDP, jo nebija iesniegts uzņēmējdarbības plāns vai rentabilitātes prognozes, kā arī šķita, ka mazākuma akcionārs (*Fondul Proprietatea*) nepiedalījās finansēšanā ar tādiem pašiem nosacījumiem, un nebija skaidrs, vai lidostas pārvaldnieks bija konsekventi izmaksājis akcionāriem attiecīgās dividendes.

4.2. **2. pasākums "Atlaides un rabati saskaņā ar 2007., 2008. un 2010. gada AIP"**

(82) Komisija sākotnēji uzskatīja, ka atlaides un rabati 2007. gada AIP bija valsts atbalsts, un tā nevarēja izslēgt, ka 2008. un 2010. gada AIP ietvēra valsts atbalstu. Komisija nevarēja izslēgt, ka daži Timišoaras starptautiskās lidostas lietotāji bija saņēmuši selektīvu priekšrocību, kas tika piešķirta ar šādiem rabatiem un atlaidēm. Attiecībā uz 2010. gada AIP noteikto jauno rabatu gaisa kuģiem, kuru MPS ir lielāks par 70 tonnām, Komisija uzskatīja, ka tas ir valsts atbalsts, jo sākotnēji tas nebija pietiekams, lai segtu lidostas pārvaldnieka izmaksas. Turklāt atšķirība starp valsts pasažieriem un starptautiskajiem pasažieriem, kā arī tranzīta pasažieriem lika Komisijai apšaubīt to, vai shēmas pēc būtības ir nediskriminējošas.

4.3. **3. pasākums "2008. gada nolīgumi starp *Wizz Air* un lidostas pārvaldnieku"**

(83) Komisija sākotnēji uzskatīja, ka 2008. gada nolīgumi ar *Wizz Air* netika noslēgti atbilstoši normāliem tirgus apstākļiem un tāpēc *Wizz Air* saņēma selektīvu ekonomisko priekšrocību. Tāpēc Komisija sākotnēji uzskatīja, ka 2008. gada nolīgumi bija valsts atbalsts.

4.4. **4. pasākums "Kavēšanās iekasēt lidostas maksas no *Wizz Air* par laikposmu no 2009. gada oktobra līdz 2010. gada februārim"**

(84) Komisija sākotnēji uzskatīja, ka tā nevar izslēgt, ka lidostas maksu neiekasēšana ietvert valsts atbalstu, jo netika veikti nekādi piedziņas pasākumi.

5. **RUMĀNIJAS PIEZĪMES**

5.1. **1. pasākums "Gada finansējums, kas piešķirts lidostas pārvaldniekam 2007.–2009. gadā"**

(85) Rumānija paskaidroja, ka iespējamais darbības atbalsts, kas piešķirts lidostas pārvaldniekam, faktiski attiecas uz ieguldījumu izmaksām un nav valsts atbalsts. Ieguldījumu projekti ir minēti šā lēmuma 3. tabulā.

(86) Attiecībā uz *skrejceļa uzlabošanas un gaisa kuģu perona pagarināšanas* finansēšanu 2007., 2008. un 2009. gadā Rumānija apgalvoja, ka minētā finansēšana tika veikta saskaņā ar TEDP. Kā norādīja Rumānija, TEDP ir izpildīts, ja tiek veikti ieguldījumi aktīvos, kas pieder valstij un kas rada ieņēmumus no dividendēm un koncesijas nodevām. Šajā gadījumā Rumānija aprēķināja koncesijas nodevu 2 % apmērā no bruto ienākumiem, kas saņemti, izmantojot koncesiju. Rumānija paziņoja, ka attīstības plāns un Timišoaras starptautiskās lidostas caurlaides spējas novērtējums, kas sagatavots 2006. gadā ("caurlaides spējas novērtējums"), liecina par ieguldījumu ekonomisko ilgtspēju. Kā norādīja Rumānija, ekonomisko ilgtspēju varēja paredzēt, jo palielināts pasažieru skaits un uzlabota efektivitāte palielinātu ieņēmumus no lidostas infrastruktūras ekspluatācijas. Kā norādīja Rumānija, ieguldījumi bija nepieciešami arī, lai izpildītu aviācijas drošības prasības (jo īpaši, lai izvairītos no nesankcionētas piekļuves lidmašīnām) un lai tiktu galā ar ekspluatācijas vajadzībām, kas rodas noslodzes pieauguma dēļ. Rumānija arī paziņoja, ka papildus komercdarbībai infrastruktūra tika izmantota arī militārām darbībām, oficiālām misijām, meklēšanas un glābšanas misijām, humānās un ārkārtas palīdzības aviobiļetēm, ANO, Sarkanā Krusta un Sarkanā Pusmēness lidojumiem un tamlīdzīgi. Rumānija paziņoja, ka valsts interesēs veiktās darbības (armija un valsts aizsardzība, humānās un glābšanas misijas un tamlīdzīgi) ietilpst sabiedrisko pakalpojumu jomā. Rumānija apgalvoja, ka saskaņā ar Rumānijas tiesību aktiem lidostas pārvaldniekam bija pienākums ļaut bez maksas izmantot lidostas infrastruktūru šādām nekomerciālām darbībām.

(87) Attiecībā uz *drošības aprīkojuma* finansēšanu 2008. gadā Rumānija apgalvoja, ka šāda finansēšana ir saistīta ar darbībām, kas ietilpst sabiedrisko pakalpojumu jomā. Rumānija paziņoja, ka šie ieguldījumi bija jāveic saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 2320/2002, Komisijas Regulu (EK) Nr. 622/2003 un valsts tiesību aktiem. Turklāt Rumānija paziņoja, ka drošības aprīkojums palīdzēja lidostas pārvaldniekam izpildīt robežu drošības prasības, kas noteiktas Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 562/2006.

(88) Attiecībā uz *galamērķiem, kas nav Šengenas zonā, paredzētā termināļa paplašināšanas un uzlabošanas* finansēšanu Rumānija 2007., 2008., 2009. un 2010. gadā apgalvoja, ka minētā finansēšana vai nu tika veikta saskaņā ar TEDP, vai arī bija saistīta ar darbībām, kas ietilpst sabiedriskās kārtības jomā. Kā norādīja Rumānija, šo ieguldījumu pamatā bija ekonomiski apsvērumi, lai sagatavotu lidostu lielākam pasažieru skaitam. Rumānija paziņoja, ka valsts vadījās pēc rentabilitātes perspektīvām ilgtermiņā. Turklāt Rumānija paskaidroja, ka ieguldījumi bija nepieciešami, lai izpildītu Rumānijas saistības nolūkā pievienoties Šengenas zonai. Rumānija jo īpaši paziņoja, ka ieguldījumi bija nepieciešami, lai izpildītu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 2320/2002 un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 562/2006.

(89) Attiecībā uz *pievedceļa un autostāvvietas izbūves* finansēšanu 2007. gadā Rumānija apgalvoja, ka minētā finansēšana tika veikta saskaņā ar TEDP. Rumānija paziņoja, ka priekšizpēte saistībā ar šiem ieguldījumiem tika veikta 2005. gadā un tā ietvēra uzņēmējdarbības plānu, kā arī ieguldījumu rentabilitātes novērtējumu. Kā norādīja Rumānija, rentabilitātes analīze apliecināja iespēju gūt būtiskus ieņēmumus.

(90) Attiecībā uz *apgaismes ierīču* finansēšanu 2008. gadā Rumānija apgalvoja, ka minētā finansēšana tika veikta saskaņā ar TEDP. Kā norādīja Rumānija, ieguldījumi apgaismes ierīcēs bija nepieciešami, lai nodrošinātu lidostas infrastruktūras optimālu izmantošanu un pasažieru un gaisa kuģu drošību. Rumānija paziņoja, ka ieguldījumi izrādījās rentabli *ex post*.

5.2. **2. pasākums "Atlaides un rabati saskaņā ar 2007., 2008. un 2010. gada AIP"**

5.2.1. *2007. un 2008. gada AIP*

(91) Rumānija apgalvoja, ka kopš 2007. gada lidostas pārvaldnieks darbojās ar peļņu un kopš tā laika peļņa pastāvīgi palielinājās. Kas attiecas uz šo, lidostas pārvaldnieka piemērotie tarifi sedza sniegto pakalpojumu izmaksas.

(92) Rumānija paziņoja, ka lēmumi par lidostas maksu piemērošanu tika balstīti uz lidostas pārvaldnieka specializētā departamenta sagatavotajām vispārējām ekonomiskajām un finanšu piezīmēm.

(93) Kā norādīja Rumānija, lidostas maksas tika publicētas AIP, un tās nediskriminējošā veidā tika piemērotas visiem lietotājiem.

(94) Rumānija paskaidroja, ka lidostas pārvaldnieka direktoru padome apstiprināja 2007. un 2008. gada AIP aptuveni divus mēnešus pirms katra AIP stāšanās spēkā.

(95) Kā norādīja Rumānija, *Carpatair* uzņēmējdarbības modelis, proti, vietējo gaisa pārvadājumu modelis, radīja situāciju, kurā *Carpatair* pasažieru ielidošanas pīķa laikā lidostas caurlaides spēja tika izmantota gandrīz pilnīgi. No otras puses, ārpus pīķa laika caurlaides spēja tika izmantota nepietiekamā mērā. Tāpēc pieaugošās izmaksas pasažieru skaita palielināšanai Timišoaras starptautiskajā lidostā – vismaz ārpus pīķa laika, ko radīja *Carpatair* darbības modelis, – bija ļoti zemas, jo lielākā daļa izmaksu bija fiksētas. Attiecīgi tika lēsts, ka pat zemas aeronavigācijas maksas pakāpeniski kļūs izdevīgas. To pierāda lidostas pārvaldnieka novērotais darbības ieņēmumu pieaugums par 39 % 2008.–2010. gadā, kas tika sasniegts ar darbības izmaksu pieaugumu tikai par 22 %.

(96) Kā norādīja Rumānija, rabati un atlaides, kas iekļauti 2007. un 2008. gada AIP, ataino lidostas pārvaldnieka apjomradītus ietaupījumus, ko radīja tas, ka liela daļa lidostas darbības izmaksu pēc būtības ir fiksētas. Tas nozīmē, ka pastāv spēcīgs stimuls turpināt palielināt apjomus. Rabati un atlaides ir paredzēti, lai stimulētu un palielinātu ekonomisko aktivitāti, kas visefektīvāk izmanto lidostas infrastruktūru.

5.2.2. *2010. gada AIP*

(97) Kā norādīja Rumānija, lidostas pārvaldnieks rīkojās patstāvīgi, nosakot maksas un samazinājumus, kas publicēti 2010. gada AIP. Rumānija paziņoja, ka maksas un samazinājumi nav attiecināmi uz valsti.

(98) Rumānija apgalvoja, ka 2010. gada AIP tika pieņemts saskaņā ar TEDP. Kā norādīja Rumānija, analizējot atbilstību TEDP, būtu jāņem vērā ar aeronavigāciju nesaistīti ieņēmumi, tīkla ārpakalpojumi un uzņēmuma vērtības pieaugums. Aptuveni 14 % no lidostas pārvaldnieka ieņēmumiem bija ar aeronavigāciju nesaistīti ieņēmumi. Kā norādīja Rumānija, zemo cenu aviokompāniju pasažieri parasti biežāk iegādājas avīzes, ēdienu, dzērienus vai tamlīdzīgas lietas lidostas veikalos nekā citi pasažieri, jo zemo cenu aviokompānijas parasti nenodrošina šīs preces gaisa kuģī.

(99) Rumānija uzskatīja, ka 2010. gada AIP stimulēja aviokompānijas piesaistīt vairāk pasažieru. Rumānija paziņoja, ka visā 2010. gada AIP piemērošanas laikā plūsma lidostā bija attīstījusies pozitīvi (skatīt 10. tabulu).

10. tabula. Timišoaras lidosta – ieņēmumi un pasažieru skaits

	Kopējais pasažieru skaits	**Kopējie ieņēmumi RON (EUR)**
2008. g.	831 404	22 033 887 (5 983 079)
2009. g.	944 167	34 977 836 (8 254 746)
2010. g.	1 137 218	37 565 399 (8 923 110)

(100) Rumānija paskaidroja, ka *Carpatair* piemērojamās lidostas maksas tika samazinātas par 70 % attiecībā uz piezemēšanos un par 50 % attiecībā uz apgaismojumu. Par vienu transfēra pasažieri tika iekasēti tikai 1,5 EUR. Saskaņā ar 2010. gada AIP datiem *Wizz Air* piemērojamais lidostas maksu maksimālais samazinājums bija no 67 % līdz 72 %. *Wizz Air* nekad netika piemērotas atlaides no 72 % līdz 85 % apmērā, jo tā nekad nebija sasniegusi attiecīgās robežvērtības. Kā norādīja Rumānija, arī citām aviokompānijām bija tiesības uz maksu samazināšanu atbilstoši sasniegtajam pasažieru skaitam vai kustības apmēram.

(101) Rumānija paziņoja, ka lidostas maksu samazinājums 2010. gada AIP atainoja lidostas pārvaldnieka alternatīvās izmaksas, sniedzot pakalpojumus uzņēmumiem, kuri izmanto mazus gaisa kuģus un ilgāku rotācijas laiku salīdzinājumā ar pakalpojumu sniegšanu lielākiem gaisa kuģiem, kas vienā nolaišanās reizē piegādā lielāku pasažieru skaitu. 2010. gada AIP mērķis bija piesaistīt aviokompānijas ar īsāku rotācijas laiku, lai nodrošinātu lielāku rotāciju skaitu stundā un tādējādi uzlabotu lidostas pārvaldnieka darbības spēju, palielinot nolaišanās skaitu stundā.

(102) Rumānija paziņoja, ka *Wizz Air* piemērotās atlaides ataino arī mazāku izmantoto pakalpojumu apmēru. *Wizz Air* piedāvāja tikai tiešos lidojumus, un tāpēc tai nebija vajadzīgas ar transfēru saistītās iekārtas un pakalpojumi. Tranzītlidojumiem lidostas pārvaldniekam ir jānodrošina divreiz lielāks drošības iekārtu skaits. Kā norādīja Rumānija, 60 % *Wizz Air* pasažieru reģistrējas tiešsaistē, un tas nozīmē, ka būtiski samazinās reģistrēšanās laikā nepieciešamais personāls. *Wizz Air* pasažieri pārvadā mazāk bagāžas, samazinot personālu un aprīkojumu, kas nepieciešams šādas bagāžas apstrādei. Kā norādīja Rumānija, pašas *Wizz Air* darbinieki nodrošināja regulāru gaisa kuģu tīrīšanu rotācijas laikā.

5.3. **3. pasākums "2008. gada nolīgumi starp *Wizz Air* un lidostas pārvaldnieku"**

(103) Rumānija apgalvoja, ka neviens no ieguldījumiem manevrēšanas ceļa atjaunošanā vai perona pagarināšanā netika veikts tieši *Wizz Air* dēļ. Kā norādīja Rumānija, valsts kā galvenais akcionārs veica ieguldījumus, pirms *Wizz Air* paziņoja par savu nodomu darboties Timišoaras starptautiskajā lidostā. Rumānija paziņoja, ka līdzīgi ieguldījumi un remontdarbi, kas veikti no lidostas pārvaldnieka paša resursiem, tika veikti nevis tāpēc, ka Timišoaras starptautiskajā lidostā darbojās *Wizz Air* vai kāda citas aviokompānija, bet drīzāk, lai sniegtu drošību un drošus apstākļus, kas nepieciešami lidostas pienācīgai darbībai. Remonts tika veikts normāla nolietojuma dēļ, nevis kādas aviokompānijas vajadzībām vai tās dēļ.

(104) Kā norādīja Rumānija, kā teikts saprašanās memoranda preambulā, tas būtībā bija nolīgums, kas pusēm neuzlika nekādus juridiskus pienākumus. Rumānija apgalvoja, ka, izņemot konfidencialitātes klauzulas pārkāpumu, nolīgumā nebija paredzētas sankcijas par iespējamiem pārkāpumiem. Papildus tam, ka nebija neviena spēkā esoša pienākuma attiecībā uz SM uzskaitīto pakalpojumu sniegšanu, lidostas pārvaldnieks attiecīgajā laikposmā neveica citus infrastruktūras darbus, izņemot infrastruktūras darbus, kas nebija nekādā veidā saistīti ar *Wizz Air* darbību.

(105) Rumānija paziņoja, ka SM ir pausts pušu nodoms godprātīgi sākt sarunas par iespējamo sadarbību, kas jāveido uz obligātu nolīgumu pamata. Rumānija apgalvoja, ka šādi obligāti nolīgumi patiešām tika noslēgti, praktiski aizstājot SM: Ekspluatācijas līgums, LPN un tirdzniecības nolīgums.

(106) Kā norādīja Rumānija, parakstot 2008. gada nolīgumus ar *Wizz Air*, lidostas pārvaldnieks rīkojās atbilstoši TEDP. Lai pamatotu šo argumentu, Rumānija nosūtīja Komisijai *ex post* rekonstruētu *ex ante* uzņēmējdarbības plānu, kas apliecināja, ka 2008. gada nolīgumos ar *Wizz Air* bija paredzēts radīt lielāku pasažieru skaitu, kā arī lielāku peļņu.

5.4. **4. pasākums "Kavēšanās iekasēt lidostas maksas no *Wizz Air* par laikposmu no 2009. gada oktobra līdz 2010. gada februārim"**

(107) Rumānija paziņoja, ka lidostas pārvaldnieks rīkojās pēc saviem ieskatiem saistībā ar lidostas maksām, ko *Wizz Air* bija parādā lidostas pārvaldniekam. Kā norādīja Rumānija, tāpēc lēmums šajā kontekstā nav attiecināms uz Rumānijas valsti.

(108) Rumānija apgalvoja, ka, pieņemot lēmumu saistībā ar lidostas maksām, ko *Wizz Air* bija parādā lidostas pārvaldniekam, lidostas pārvaldnieks izpildīja TEDP.

(109) Kā norādīja Rumānija, summas, kas bija jāatmaksā *Wizz Air* un jāatgūst no tās, tika noteiktas 2014. gada 1. martā izlīguma nolīgumā Nr. 20310 ([15]) starp lidostas pārvaldnieku un *Wizz Air* ("izlīguma nolīgums").

(110) Rumānija apgalvoja, ka 2014. gada 20. novembrī lidostas pārvaldnieks bija parādā *Wizz Air* 0 EUR, savukārt *Wizz Air* bija parādā lidostas pārvaldniekam 122 861,67 EUR par darbībām, kas tika veiktas laikposmā no 2014. gada 1. oktobra līdz 2014. gada 31. oktobrim, un 1 256,12 EUR par administratīvās teritorijas nomu Timišoaras starptautiskajā lidostā. Kā norādīja Rumānija, šīs summas bija jāsamaksā 2014. gada 30. novembrī.

([15]) Izlīguma nolīguma pamatā bija turpmāk minētās darbības. Lidostas pārvaldnieks iesniedza šķīrējtiesas prasību Nr. 24/2011 pret *Wizz Air* Klužas Tirdzniecības un rūpniecības kameras šķīrējtiesā ("Klužas šķīrējtiesa"). Klužas šķīrējtiesa 2012. gada 16. maijā pieņēma šķīrējtiesas spriedumu Nr. 3 ("šķīrējtiesas spriedums"). Ar 2012. gada 11. jūnija lēmumu Klužas šķīrējtiesa izlaboja dažas kļūdas. Ar šķīrējtiesas spriedumu *Wizz Air* tika uzdots samaksāt konkrētus lidostas pārvaldnieka izrakstītus rēķinus un samaksāt atlikušās summas, pamatojoties uz ekspluatācijas nolīgumu un lidlauka pakalpojumu nolīgumu. Lidostas pārvaldnieks arī pieprasīja *Wizz Air* samaksāt kavējuma procentus. *Wizz Air* iesniedza prasību pret lidostas pārvaldnieku, lūdzot uzdot tam samaksāt rēķinus, ko *Wizz Air* izrakstīja, pamatojoties uz tirdzniecības nolīgumu. Klužas specializētā tiesa 2012. gada 3. oktobrī izdeva lēmumu Nr. 3597, ar kuru tā daļēji apmierināja *Wizz Air* iesniegto prasību pret lidostas pārvaldnieku.

6. **TREŠO PERSONU APSVĒRUMI**

6.1. **Carpatair**

6.1.1. *3. pasākums "2008. gada nolīgumi starp Wizz Air un lidostas pārvaldnieku"*

(111) Kā norādīja *Carpatair*, dažādas shēmas, kas labvēlīgi ietekmē *Wizz Air* darbību Timišoaras starptautiskajā lidostā, ir valsts atbalsts. *Carpatair* ir aplēsusi, ka iespējamais atbalsts, kas tika piešķirts *Wizz Air* laikposmā no 2008. gada oktobra līdz 2010. gada decembrim, sasniedza 5,5 miljonus EUR. To, iespējams, piešķīra ar tirdzniecības nolīgumu 2,6 miljonu EUR apmērā un atlaidēm, pamatojoties uz AIP un ekspluatācijas līgumu, 2,9 miljonu EUR apmērā. Turklāt *Carpatair* apgalvoja, ka 2011. gadā lidostas pārvaldnieks turpināja sniegt pasākumu *Wizz Air* un līdz 2011. gada beigām tā summa būs 8,3 miljoni EUR.

(112) *Carpatair* iesniedza piezīmes par TEDP. Kā norādīja *Carpatair*, tirgus ekonomikas ieguldītājs būtu pieņēmis savus lēmumus, pamatojoties uz lidostas specifiku. Atrašanās vietas un *Carpatair* centienu dēļ kopš 2000. gada tika pakāpeniski ieviesta vietējo gaisa pārvadājumu sistēma, kas radīja situāciju, kurā 2008. gadā – laikā, kad parādījās *Wizz Air*, – *Carpatair* nodrošināja 38 % no lidostas pārvaldnieka ieņēmumiem. Būtībā tas ir tāpēc, ka *Carpatair* spēja piesaistīt stabilu uzņēmēju plūsmu no Rumānijas, Itālijas, Moldovas, Ukrainas un Vācijas.

(113) *Carpatair* arī apgalvoja, ka Timišoaras starptautiskajā lidostā 2007. gadā bija 836 574 pasažieri un 2008. gadā – 890 704 pasažieri. Parasti tam vajadzēja būt ieņēmumu pamatam un atsaucei, uz kuru privātais ieguldītājs tiektos, veidot robežieņēmumus. Lidostas pārvaldnieka galvenajam uzdevumam vajadzēja būt nepieļaut esošās uzņēmējdarbības un ieņēmumu sagraušanu. Tomēr, kā norāda *Carpatair*, lidostas pārvaldnieks to neņēma vērā, un tāpēc 2013. gadā Timišoaras starptautiskā lidosta apstrādāja tikai 757 009 pasažierus. Tas bija par 15 % mazāk nekā pirms *Wizz Air* parādīšanās. Tāpēc apdomīgs ieguldītājs būtu ņēmis vērā to, ka tieši šī plūsma bija tā, kas nodrošināja augstu ienesīgumu, un būtu piešķīris *Wizz Air* priekšrocību vienīgi attiecībā uz jauniem maršrutiem. Tā tas nebija. Tirdzniecības nolīgums piešķīra 85 % rabatu visām maksām, lidlauka pakalpojumiem un pat materiāliem, kas izmantoti trīs gadus, visos maršrutos, ieskaitot pusi no tiem, kuros jau lidoja *Carpatair*. Gudrs ieguldītājs būtu zinājis, ka tā galvenā klienta *Carpatair* vājināšana iznīcinās esošo centru un tam piesaistītos resursus. Gudram privātajam ieguldītājam bija jāzina faktiskās rentabilitātes normas nozarē, jo īpaši tajās aviokompānijās, kuras piemēro vietējo gaisa pārvadājumu modeli. Ņemot vērā to, ka tikai puse ieņēmumu, kas gūti no darbības Timišoaras starptautiskajā lidostā (20 % no visiem *Carpatair* ieņēmumiem), būtu zaudēta pēc iespējamā atbalsta īstenošanas, rentabilitātes kritums būtu kopējo ieņēmumu samazinājums par 15 % no 5 % peļņas. Absolūtos skaitļos attiecīgie zaudējumi nozīmēja 10–15 miljonu EUR lielu negatīvu ietekmi gadā.

(114) *Carpatair* paziņoja, ka piesardzīgs ieguldītājs būtu atklājis 2006. gadā pasūtīta pētījuma rezultātus, kas liecināja par nepieciešamību veikt skrejceļa remontu par 30 miljoniem EUR. Informāciju 2010. gadā darīja pieejamu jaunais lidostas direktors. Piesardzīgu privāto ieguldītāju vada ilgtermiņa rentabilitātes izredzes, kas ļauj apiet robežpeļņas īstermiņa jēdzienu, ko rada pat ārkārtīgi zemi papildu ieņēmumi, piemēram, 1 EUR par pasažieri. Ir skaidrs, ka lidostas pārvaldnieks, ignorējot remontdarbu izmaksas un, gluži pretēji, ļaujot aviokompānijai pārslogot un sabojāt skrejceļu, neapsvēra ilgtermiņa rentabilitāti. Piesardzīgs ieguldītājs gaisa satiksmes nozarē būtu noteicis piemaksu šādai aviokompānijai par katru darbību, kas rada pārslodzi.

(115) *Carpatair* apgalvoja, ka 2012. gada sākumā lidostas pārvaldnieks paziņoja par sava līguma atjaunošanas atkarību no vienošanās ar *Wizz Air* un attiecīgajiem noteikumiem, ja *Carpatair* piekristu.

(116) *Carpatair* apgalvoja, ka TEDP nav izpildīts. *Carpatair* paziņoja, ka netika veikta *ex ante* analīze un Komisijai netika iesniegts uzņēmējdarbības plāns saskaņā ar 2005. gada Pamatnostādnēm par lidostu finansēšanu un valsts atbalstu darbības uzsākšanai aviokompānijām, kas veic lidojumus no reģionālām lidostām ([16]) ("2005. gada Aviācijas pamatnostādnes").

([16]) Komisijas paziņojums – Kopienas vadlīnijas par lidostu finansēšanu un valsts atbalstu darbības uzsākšanai aviokompānijām, kas veic lidojumus no reģionālām lidostām (OV C 312, 9.12.2005., 1. lpp.).

(117) *Carpatair* noraidīja Rumānijas argumentus par to, ka atbilstības TEDP analīzē ir jāiekļauj ar aeronavigāciju nesaistīti ieņēmumi. *Carpatair* paziņoja, ka Rumānija nevarēja iesniegt sīku ekonomisko analīzi par to, kā subsīdijas *Wizz Air* tiktu attaisnotas ar lielāku ar aeronavigāciju nesaistītu peļņu.

6.1.2. *2014. gada Aviācijas pamatnostādnes*

(118) *Carpatair* paziņoja, ka 2014. gada Aviācijas pamatnostādnes apstiprina, ka pasākumi bija valsts atbalsts. Netika izpildīts TEDP tests, jo nebija *ex ante* uzņēmējdarbības plāna, un tāpēc Rumānijas iestādes neiesniedza Komisijai šādu plānu vai 2008. gada nolīgumu rentabilitātes prognozes.

(119) *Carpatair* apgalvoja, ka jaunākie lidostas pārvaldnieka finanšu dati apstiprina, ka atbalsts nav saderīgs. *Carpatair* apgalvoja, ka valsts atbalsts samazināja lidostas pārvaldnieka rentabilitāti un neatbilda darbības uzsākšanas atbalsta kumulatīvajiem nosacījumiem.

(120) *Carpatair* arī informēja Komisiju, ka tā iesniedza sūdzību Rumānijas Konkurences padomei, apgalvojot, ka lidostas pārvaldnieks ļaunprātīgi izmantoja savu dominējošo stāvokli, piedāvājot diskriminējošus nosacījumus aviokompānijām.

6.2. **Wizz Air**

6.2.1. *2. pasākums "Atlaides un rabati saskaņā ar 2007., 2008. un 2010. gada AIP"*

(121) *Wizz Air* apgalvoja, ka atlaide līdz 85 % saskaņā ar 2010. gada AIP nekad netika piemērota. Tā vietā pēc tam, kad Rumānijas Transporta ministrija iebilda pret iepriekšminēto maksu shēmu, tika piemērota maksimālā vidējā atlaide 73 % apmērā.

(122) Turklāt, kā norādīja *Wizz Air*, saskaņā ar 2007., 2008. un 2010. gada *AIP* tai nav piešķirta selektivitāte un priekšrocība. Citas aviokompānijas ekspluatē tāda paša izmēra gaisa kuģus ar tādu pašu MPS kā *Wizz Air*, un tāpēc tās varētu gūt labumu no tāda paša apmēra atlaides.

(123) *Wizz Air* apgalvoja, ka kopš tās parādīšanās lidostas pārvaldnieks veicināja vispārēju lielāku gaisa kuģu izmantošanas tendenci, un pasažieru skaits laikposmā no 2007. līdz 2010. gadam palielinājās par 36 %, savukārt kustība palielinājās tikai par 2 %.

(124) Pretstatā *Carpatair Wizz Air* piedāvāja zemu cenu pakalpojumu, un tā darbība bija efektīva. Attiecīgi bija ekonomiski racionāli, ka lētākas infrastruktūras un pakalpojumu nodrošināšana izraisīja to, ka lidosta, kas darbojas kā tirgus ekonomikas dalībnieks, piemēroja mazākas maksas. *Wizz Air* paziņoja, ka tā veicināja lidostas satiksmi, palielinot ar aeronavigāciju saistītus un ar aeronavigāciju nesaistītus ieņēmumus.

6.2.2. *3. pasākums "2008. gada nolīgumi starp Wizz Air un lidostas pārvaldnieku"*

(125) *Wizz Air* apgalvoja, ka *ex ante* uzņēmējdarbības plāna neesība nepierāda to, ka Rumānijas iestādes nav rīkojušās kā TED.

(126) *Wizz Air* nolīga ekonomikas konsultantu *Oxera Consulting Ltd*, lai sagatavotu ekonomisko novērtējumu atbilstoši tirgus ekonomikas ieguldītāja (TEIP) principam attiecībā uz lidostu. *Oxera* ziņojuma, kas tika iesniegts Komisijai 2011. gada 27. oktobrī, mērķis bija noskaidrot, vai nolīgumos starp lidostas pārvaldnieku un *Wizz Air* ir izpildīts TEDP tests.

(127) *Oxera* analīzē lielākā uzmanība tika pievērsta 2008. gada nolīgumiem, kā arī 2007., 2008. un 2010. gada AIP.

(128) Kā norādīja *Oxera*, *Wizz Air* samaksātās maksas Timišoaras starptautiskajā lidostā būtu jāsalīdzina ar maksām, ko *Wizz Air* maksāja līdzīgās lidostās attiecīgajā laikposmā.

(129) *Oxera* analīzē par salīdzināšanai piemērotām tika izvēlētas trīs lidostas. *Oxera* apgalvoja, ka šo lidostu īpašumtiesības un finansēšanas struktūra ir tāda, ka tās visas varētu rīkosies kā "privātu ieguldītāju" lidostas, un tās ir *Wizz Air* galamērķi, kas kopumā ir salīdzināmi vairākos aspektos.

(130) Pamatojoties uz datiem, ko *Oxera* saņema no *Wizz Air*, tas secināja, ka kopējās maksas, ko aviokompānija maksā Timišoaras starptautiskajā lidostā, var salīdzināt ar attiecīgajām maksām, ko maksāja trīs salīdzināmajās lidostās laikposmā no 2008. līdz 2009. gadam un no 2010. līdz 2011. gadam, gan par katru pasažieri, gan par lidojumu turp un atpakaļ.

(131) Kā norādīja *Oxera*, analīze liecināja, ka kopumā maksas, ko *Wizz Air* maksā Timišoaras starptautiskajā lidostā saskaņā ar sīki izstrādātajiem nolīgumiem, vidēji ir lielākas nekā salīdzināmās vidējās maksas, ko aviokompānija maksāja salīdzināmajās lidostās. Zemākās cenas, ko *Wizz Air* maksāja salīdzināmajās lidostās, liek domāt, ka privāts ieguldītājs varētu noslēgt līgumu ar lidostas pārvaldnieka un *Wizz Air* darījuma nosacījumiem.

(132) Nolīgumu rentabilitātes novērtējums liecina, ka racionāls privātā sektora ieguldītājs būtu gatavs noslēgt tādu pašu darījumu ar *Wizz Air*. Tāpēc rentabilitātes analīze nozīmēja, ka, noslēdzot dažādus nolīgumus ar *Wizz Air*, lidostas pārvaldnieks rīkojās atbilstoši TEDP.

(133) Kopumā *Oxera* secināja, ka salīdzinošās analīzes un nolīgumu rentabilitātes analīzes rezultāts liecināja, ka maksas, ko *Wizz Air* maksāja Timišoaras starptautiskajā lidostā, ir salīdzināmas ar tādu maksu apmēru, kādu līdzīgos apstākļos tirgus ekonomikas ieguldītājs, kam pieder lidosta, būtu piedāvājis *Wizz Air*.

6.2.3. *4. pasākums "Kavēšanās iekasēt lidostas maksas no Wizz Air par laikposmu no 2009. gada oktobra līdz 2010. gada februārim"*

(134) *Wizz Air* uzskata, ka iespējamā lidostas pārvaldniekam nesamaksātā summa nepārprotami nebija atbalsts. *Wizz Air* apgalvoja, ka tā ir ierosinājusi savstarpējas prasības pret lidostas pārvaldnieku, pamatojoties uz kompensācijas procedūras atcelšanu starp lidostas pārvaldnieku un *Wizz Air*.

(135) *Wizz Air* iebilda, ka attiecināmība uz valsti netika pierādīta, jo Komisija nav pierādījusi, ka valsts bija vainojama tajā, ka maksas netika samaksātas.

(136) Iespējamais lidostas pārvaldnieka piešķirtais atbalsts aviokompānijām nav attiecināms uz Rumānijas valsti, atsaucoties uz Tiesas judikatūru lietā *Stardust Marine* ([17]).. Kā norādīja *Wizz Air*, šķiet, ka lidostas pārvaldnieks rīkojās autonomi un bez Rumānijas valsts apstiprinājuma vai pat ziņas. Rumānijas valdības iejaukšanās bija saistīta vienīgi ar rīkojumiem atcelt dažus pasākumus, kurus bija pieņēmis lidostas pārvaldnieks, kurš sakrita ar valdības *ex post* noraidījumu.

6.2.4. *2014. gada Aviācijas pamatnostādnes*

(137) *Wizz Air* atkārtoti norādīja, ka 2008. gada nolīgumi ar lidostas pārvaldnieku nebija valsts atbalsts saskaņā ar 2014. gada Aviācijas pamatnostādnēm.

(138) Kā norādīja *Wizz Air*, nolīgumi starp lidostas pārvaldnieku un *Wizz Air* atbilda TEDP testam. Šajā gadījumā tika izmantots salīdzinājums ar tirgus cenu un *ex ante* rentabilitātes analīzi, kas izklāstīta 2014. gada Aviācijas pamatnostādnēs, ko pierāda *Oxera* ziņojums.

(139) *Wizz Air* konstatē, ka iespējamais valsts atbalsts lidostas pārvaldniekam, ja tāds bija, netika nodots *Wizz Air*. Tā atsaucās uz 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 11. un 65. punktu, saskaņā ar kuriem gadījumos, kad lidosta ir saņēmusi atbalstu, šāda atbalsta priekšrocības netiek nodotas konkrētai aviokompānijai, ja attiecīgā infrastruktūra ir pieejama visām aviokompānijām un nav paredzēta konkrētai aviokompānijai, un aviokompānijas maksā tarifus, kas sedz vismaz papildu izmaksas saistībā ar to darbību lidostā.

(140) *Wizz Air* apgalvoja, ka šie nosacījumi ir izpildīti. *Wizz Air* nebija vienīgā aviokompānija, kas attiecīgajā periodā Timišoaras starptautiskajā lidostā ekspluatēja gaisa kuģus, kuru MPS ir lielāks par 70 tonnām, un tāpēc ir iespējams, ka citas aviokompānijas guva labumu no līdzīgiem vai lielākiem lidostas maksu rabatiem nekā *Wizz Air*.

([17]) Tiesas 2002. gada 16. maija spriedums lietā Francija/Komisija (*Stardust Marine*), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

(141) No 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 172. punkta *Wizz Air* secināja, ka pat tad, ja tika konstatēts, ka lidostas pārvaldnieks ir saņēmis atbalstu, tā saderība būtu jānovērtē, pamatojoties uz 2014. gada Aviācijas pamatnostādnēm, ar atbalsta intensitāti, kas atļauta lidostām, kurās pasažieru skaits nepārsniedz 700 000.

6.3. **Lidostas pārvaldnieks**

6.3.1. *3. pasākums "2008. gada nolīgumi starp Wizz Air un lidostas pārvaldnieku"*

(142) Lidostas pārvaldnieks apgalvoja, ka 2008. gada nolīgumos nav paredzēts valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

(143) Kā norādīja lidostas pārvaldnieks, selektivitātes nebija. Atbalsts, kas, iespējams, tika piešķirts *Wizz Air*, bija pieejams visām salīdzināmām aviokompānijām pārredzami un bez diskriminācijas.

(144) Lidostas pārvaldnieks apgalvoja, ka tirdzniecības nolīgums attiecās uz tirdzniecības pakalpojumiem, ko *Wizz Air* sniedza lidostas pārvaldniekam. Lidostas pārvaldnieks būtu piedāvājis šādu vienošanos citām aviokompānijām, taču nevarēja, jo pastāvēja ierobežojums attiecībā uz to, cik daudz lidostas pārvaldnieks varēja tērēt reklāmai.

(145) Lidostas pārvaldnieks apgalvoja, ka viņam nav piekļuves valsts līdzekļiem. Valsts līdzekļi tika izmantoti vienīgi nediskriminējošas infrastruktūras, piemēram, manevrēšanas ceļu, peronu, drošības aprīkojuma, terminālu iekārtu un aprīkojuma, nodrošināšanai.

(146) Lidostas pārvaldnieks apgalvoja, ka rīkojās autonomi. Tas, ka Rumānija ir akcionārs, kam pieder 80 % lidostas akciju, nenozīmē, ka valsts tieši vai netieši kontrolē attiecīgos līdzekļus.

(147) 2008. gada nolīgumi atbilst TEDP visos aspektos. Lidostas pārvaldnieks paziņoja, ka tas veica aprēķinus pirms 2008. gada nolīgumu noslēgšanas. Kā norādīja lidostas pārvaldnieks, nebija juridiska pienākuma izstrādāt uzņēmējdarbības plānu. Lidostas pārvaldnieks nezināja, kādēļ būtu jāglabā dokumenti.

(148) *RBB* ([18]) ziņojumā, ko nosūtīja lidostas pārvaldnieks, tika mēģināts novērtēt lidostas pārvaldnieka papildu izmaksas un ieguvumus saskaņā ar 2008. gada nolīgumiem. Saskaņā ar ziņojumu 2008. gada nolīgumi pat trijos gados, kad lidostas pārvaldnieks sedza tirdzniecības nolīguma izmaksas, ir snieguši pozitīvu atdevi lidostas pārvaldniekam.

(149) *RBB* ziņojumā tika aplūkots, kā *Wizz Air* darbība uzlaboja lidostas efektivitāti. Dati apliecināja, ka *Wizz Air* pārvadāja daudz lielāku pasažieru skaitu vienā gaisa kuģa lidojumā nekā citas aviokompānijas, kas darbojas lidostā. Tāpēc *Wizz Air* pievienošana lidostas pārvaldnieka klientu portfelim ir nodrošinājusi tam būtisku pasažieru skaita pieaugumu, tikai nedaudz palielinot gaisa kuģu kustību.

(150) Šāds izaugsmes modelis uzlaboja lidostas rentabilitāti: laikposmā no 2008. līdz 2010. gadam lidostas pārvaldnieka kopējie pamatdarbības ieņēmumi palielinājās par 39 %, savukārt kopējās darbības izmaksas pieaugušas tikai par 22 %.

(151) Saskaņā ar *RBB* ziņojumu dati liecināja, ka *Wizz Air* sedz ar aeronavigāciju saistītu ieņēmumu daļu, kas ir proporcionāla vai lielāka par tās pasažieru un gaisa kuģu lidojumu daļu Timišoaras starptautiskajā lidostā. Taču *RBB* ziņojumā norādīts, ka dati liecināja, ka *Carpatair* pastāvīgi ir veicis mazāku ieguldījumu lidostas pārvaldnieka ieņēmumos, nekā tam būtu jāveic atbilstoši tam, kā tas lieto Timišoaras starptautiskās lidostas iekārtas, ko mēra pēc tā pasažieru un gaisa kuģu lidojumu daļas.

(152) Ziņojumā tika minēts, ka *Carpatair* ieguva no lidostas pārvaldnieka labākus noteikumus nekā citas aviokompānijas, tostarp *Wizz Air*. Šī konsekventā nepietiekamā samaksa attiecībā pret jaudas izmantojumu ataino to, ka *Carpatair* uzņēmējdarbības veids, kura pamatā ir liels skaits gaisa kuģu, kas katrs pārvadā salīdzinoši maz pasažieru, ir salīdzinoši neefektīvs lidostas izmantojuma ziņā.

([18]) *RBB Economics LLP* ir ekonomikas konsultāciju uzņēmums, kura galvenā mītne atrodas Londonā. Tas specializējas ekonomisko konsultāciju sniegšanā saistībā ar konkurences tiesībām.

(153) Saskaņā ar Timišoaras universitātes pētījumu lidostas pārvaldnieka veiktie ieguldījumi bija ienesīgi un izdevīgi. Pētījumā tika apgalvots, ka lidostas pārvaldnieks rīkojās saskaņā ar TEDP.

(154) Pētījumā tika norādīts, ka lidostas pārvaldniekam bija pareiza stratēģija, kas vērsta uz pasažieru un gaisa kuģu lidojumu skaita pieaugumu. Šajā nolūkā, ņemot par piemēru maksas citās lidostās valstī un ārvalstīs, tika izveidota izdevīga atlaižu shēma, īpaši tām aviokompānijām, kuras pārvadā lielu skaitu pasažieru un apkalpo lielas ietilpības gaisa kuģus. Turklāt nomas maksas par vietām termināļa ēkā atbilst tirgus cenai, maksas bija saderīgas ar tām, kuras tiek piemērotas Timišoarā par tāda paša veida atrašanās vietām.

6.3.2. *2014. gada Aviācijas pamatnostādnes (1. un 3. pasākums)*

(155) Lidostas pārvaldnieks apgalvoja, ka, pamatojoties uz 2014. gada Aviācijas pamatnostādnēm, nav bijis nelikumīga valsts atbalsta. Pat ja atbalsts būtu bijis, tas būtu saderīgs ar iekšējo tirgu saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu.

(156) Kā norādīja lidostas pārvaldnieks, atbalsts lidostas pārvaldniekam palīdzēja sasniegt precīzi noteiktu kopīgu interešu mērķi, jo palielināja Eiropas Savienības pilsoņu mobilitāti un Timišas apgabala savienojamību, izveidojot piekļuves punktus ES iekšējiem lidojumiem, novēršot gaisa satiksmes sastrēgumus lielākajās ES centrālajās lidostās un veicinot reģionālo attīstību Timišas apgabalā.

(157) Lidostas pārvaldnieks norādīja, ka ieguldījumi, kuru mērķis bija jaunas jaudas radīšana Timišoaras starptautiskajā lidostā, jaunā infrastruktūra vidējā termiņā atbilst prognozētajam aviokompāniju, pasažieru un kravas ekspeditoru pieprasījumam Timišoaras starptautiskās lidostas aptvēruma teritorijā.

(158) Kā norādīja lidostas pārvaldnieks, vienošanās starp *Wizz Air* un lidostas pārvaldnieku nebija valsts atbalsts saskaņā ar TEDP testu.

(159) Lai noteiktu atbilstību TEDP testam, lidostas pārvaldnieks piemēroja divas atšķirīgas pieejas, kas izklāstītas 2014. gada Aviācijas pamatnostādnēs.

(160) Lidostas pārvaldnieks apgalvoja, ka cena, ko lidosta iekasē no konkrētas aviokompānijas, atbilst tirgus cenai: lidostas pārvaldnieks atgādināja, ka *RBB* ziņojums apliecināja, ka *Carpatair* 2010. gadā samaksātās aeronavigācijas nodevas bija zemākas nekā *Wizz Air* samaksātās aeronavigācijas maksas.

(161) Lidostas pārvaldnieks uzskatīja, ka vienošanās veicināja lidostas rentabilitāti, jo tika kvantitatīvi noteiktas papildu izmaksas un ieguvumi: saskaņā ar *RBB* ziņojumu laikposmā no 2008. līdz 2010. gadam vienošanās ar *Wizz Air* rādīja papildu peļņu lidostas pārvaldniekam.

(162) Turklāt, lai gan *Wizz Air* aeronavigācijas maksas veidoja nepārtrauktu ienākumu plūsmu lidostas pārvaldniekam, aptuveni 50 % no papildu izmaksām, kas radās lidostas pārvaldniekam, veidoja vienreizējs tirdzniecības maksājums 2009. gadā.

(163) Attiecīgi 2008. gada nolīgumi nebija valsts atbalsts.

6.4. **Eiropas Reģionālo aviokompāniju asociācija (*ERA*)**

6.4.1. *3. pasākums "2008. gada nolīgumi starp Wizz Air un lidostas pārvaldnieku"*

(164) *ERA* ([19]) apgalvoja, ka *Wizz Air* piešķirtie pasākumi ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

(165) *ERA* uzskatīja, ka finanšu dati ir būtisks pārkāpuma pierādījums un tāpēc tie būtu jāatklāj.

([19]) Eiropas Reģionālo aviokompāniju asociācija (*ERA*) ir tirdzniecības asociācija, kas pārstāv Eiropas aviācijas nozari (aviokompānijas, lidostas, ražotājus un piegādātājus).

(166) Kā norādīja *ERA*, skaidra uzņēmējdarbības plāna esībai vajadzētu būt būtiskam jebkura piešķirtā atbalsta analīzes elementam. Šādā plānā būtu nepārprotami jāpierāda maršruta finansiālā dzīvotspēja.

(167) *ERA* uzsvēra, ka aviokompāniju nozarei ir raksturīgas tradicionāli zemas rezerves un augstas kapitāla ieguldījumu prasības. Tāpēc šāda apmēra priekšrocības, ko finansē no valsts līdzekļiem, ātri izraisa to, ka tie pārvadātāji, kuri nesaņem priekšrocības, pamet tirgu.

(168) *ERA* uzskata, ka rezultāts ir ne tikai konkurences izkropļošana, bet arī palikušā subsidētā lidostas pārvaldītāja iespējamā dominance. Ietekme uz patērētāju ilgtermiņā ir cenu pieaugums un samazināta izvēle.

6.5. **Eurojet**

6.5.1. *2. pasākums "Atlaides un rabati saskaņā ar 2007., 2008. un 2010. gada AIP"*

(169) *Eurojet*, uzņēmums, kas veic fraktēšanu uzņēmējdarbības vajadzībām un darbojas arī Rumānijā, vienojās, ka aviokompānijai jāpiešķir atlaide, ja ar aeronavigāciju nesaistītas darbības veido būtisku lidostas ieņēmumu daļu.

(170) Tomēr *Eurojet* uzskata, ka 85 % atlaide, kas piemērojama operatoriem, kas izmanto gaisa kuģus, kuru MPS ir lielāks par 70 tonnām, ir nepārprotami ieviesta tikai viena operatora labā.

7. **1. PASĀKUMA "GADA FINANSĒJUMS, KAS PIEŠĶIRTS LIDOSTAS PĀRVALDNIEKAM" NOVĒRTĒJUMS**

7.1. **Atbalsta esība**

(171) Pamatojoties uz LESD 107. panta 1. punktu, "*ar iekšējo tirgu nav saderīgs nekāds atbalsts, ko piešķir dalībvalstis vai ko jebkādā citā veidā piešķir no valsts līdzekļiem un kas rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus, dodot priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai, ciktāl tāds atbalsts iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm*".

(172) Lai pasākumu kvalificētu par valsts atbalstu šā noteikuma nozīmē, ir jāizpilda šādi kumulatīvi nosacījumi:

a) saņēmējs ir uzņēmums;

b) pasākumu finansē no valsts līdzekļiem, un tas ir attiecināms uz valsti;

c) tas rada priekšrocības konkrētiem uzņēmumiem vai ražojumiem;

d) šī priekšrocība ir selektīva; un

e) pasākums rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus un var ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm.

(173) Lēmumā par procedūras sākšanu Komisija sākotnēji uzskatīja, ka lidostas pārvaldniekam piešķirtais valsts finansējums ir valsts atbalsts. Pamatojoties uz informāciju, kas bija pieejama lēmuma par procedūras sākšanu laikā, Komisija uzskatīja, ka šāds valsts finansējums ir darbības atbalsts.

(174) Pēc lēmuma par procedūras sākšanu pieņemšanas Rumānija paziņoja, ka gada dotācijas nav uzskatāmas par darbības atbalstu, bet ir paredzētas ieguldījumiem Timišoaras starptautiskajā lidostā. Rumānija arī apgalvoja, ka veiktie ieguldījumi nav uzskatāmi par valsts atbalstu, jo tie vai nu ietilpst sabiedriskās kārtības jomā, vai arī atbilst TEDP.

(175) Komisija atgādina, ka ir jānošķir ieguldījumu atbalsts no darbības atbalsta. Saskaņā ar 2014. gada Aviācijas pamatnostādnēm ieguldījumu atbalsts ir definēts kā atbalsts, lai finansētu pamatlīdzekļus, jo īpaši, lai segtu "kapitāla izmaksu finansējuma deficītu". Darbības atbalsts ir definēts kā atbalsts, lai segtu "darbības izmaksu finansējuma deficītu", vai nu avansa maksājuma veidā, vai periodisku maksājumu veidā gaidāmo darbības izmaksu segšanai (periodiski noteikta apmēra maksājumi).

(176) Komisija norāda, ka Rumānijas iesniegtie ieguldījumu projekti (3. tabula) attiecas uz pamatlīdzekļu finansēšanu un tika uzskaitīti lidostas pārvaldnieka grāmatvedībā kā kapitāla izdevumi. Pamatojoties uz Rumānijas sniegto informāciju pēc lēmuma par procedūras sākšanu pieņemšanas, jo īpaši uz tiesību aktiem, ar kuriem apstiprina ieguldījumu projektus, Komisija uzskata šādu finansējumu par ieguldījumu projektu finansēšanu.

(177) Komisija analizēs, vai Rumānijas norādītie ieguldījumi (3. tabula) ir valsts atbalsts. Pēc tam Komisija no kopējās ieguldījumu gada summas atņems gada ieguldījumu summu, kas nav valsts atbalsts. Starpība, ja tāda ir, ir ieguldījumu atbalsta gada summa, kas piešķirta lidostas pārvaldniekam.

(178) Pēc tam Komisija analizēs, vai ieguldījumu atbalsts, kas piešķirts lidostas pārvaldniekam, ja tāds ir piešķirts, ir saderīgs.

7.1.1. *Saimnieciskā darbība un jēdziens "uzņēmums"*

7.1.1.1. Principi

(179) Saskaņā ar iedibināto judikatūru Komisijai vispirms ir jānosaka, vai lidostas pārvaldnieks ir uzņēmums LESD 107. panta 1. punkta nozīmē. Jēdziens "uzņēmums" aptver jebkuru vienību, kas ir iesaistīta saimnieciskā darbībā, neatkarīgi no tās juridiskā statusa un veida, kādā tā tiek finansēta ([20]). Saimnieciskā darbība ir jebkura darbība, kas ietver preču vai pakalpojumu piedāvāšanu konkrētajā tirgū.

(180) Saskaņā ar iedibināto judikatūru lidostu infrastruktūras ekspluatācija un būvniecība ir uzskatāma par saimniecisko darbību, kas 2000. gada 12. decembrī – dienā, kad tika pieņemts spriedums *Aéroports de Paris* lietā ([21]), – ietilpa valsts atbalsta kontroles jomā. Ja lidostas pārvaldītājs veic saimnieciskās darbības, sniedzot gaisa pārvadājumu pakalpojumus par atlīdzību, neatkarīgi no tā juridiskā statusa vai veida, kādā tas tiek finansēts, tas ir uzņēmums LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, un tāpēc priekšrocībām, ko šim lidostas pārvaldītājam ir piešķīrusi valsts vai no valsts līdzekļiem, var piemērot Līguma noteikumus par valsts atbalstu.

(181) Lai gan lidostu pārvaldītāji jāuzskata par uzņēmumiem Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē, jāatgādina, ka ne visas lidostas pārvaldītāja darbības vienmēr ir saimnieciska rakstura ([22]).

(182) Tiesa lēma, ka darbības, par kurām parasti ir atbildīga valsts, pildot savas oficiālās pilnvaras kā publiska iestāde, nav saimnieciska rakstura darbības un uz tām neattiecas valsts atbalsta noteikumi ([23]).

(183) Tāpēc finansējums, kas paredzēts ar sabiedriskās kārtības jomu saistītām darbībām vai infrastruktūrai, kura kopumā ir tieši saistīta ar šīm darbībām, nav valsts atbalsts ([24]). Vispārēji tiek uzskatīts, ka lidostā tādas darbības kā gaisa satiksmes kontrole, policija, muita, ugunsdzēsība, darbības, kas paredzētas civilās aviācijas aizsardzībai pret nelikumīgas iejaukšanās darbībām, un ieguldījumi, kuri saistīti ar infrastruktūru un iekārtām, kas vajadzīgas šo darbību veikšanai, nav saimnieciska rakstura darbība ([25]).

([20]) 1991. gada 23. aprīļa spriedums lietā *Höfner and Elser/Macrotron ("Höfner and Elser")*, C-41/90, EU:C:1991:161, 21. punkts; 1993. gada 17. februāra spriedums lietā *Poucet and Pistre/AGF and Cancava*, C-160/91, EU:C:1993:63, 17. punkts; 1998. gada 18. jūnija spriedums lietā Komisija/Itālija, C-35/96, EU:C:1998:303, 36. punkts.

([21]) 2000. gada 12. decembra spriedums lietā *Aéroports de Paris*/Komisija, T-128/98, EU:T:2000:290, apstiprināts ar 2002. gada 24. oktobra spriedumu lietā *Aéroports de Paris*/Komisija, C-82/01, EU:C:2002:617, 75.–79. punkts. Tas tika apstiprināts ar 2011. gada 24. marta spriedumu lietā *Mitteldeutsche Flughafen AG* un *Flughafen Leipzig Halle GmbH*/Komisija ("Leipcigas-Halles lidosta"), lietas T-443/08 un T-455/08, EU:T:2011:117, jo īpaši 93. un 94. punktu; apstiprināts ar 2012. gada 19. decembra spriedumu lietā *Leipzig-Halle*, lieta C-288/11 P, EU:C:2012:821.

([22]) 2014. gada Aviācijas pamatnostādnes, 34. punkts. Skatīt arī 1994. gada 19. janvāra spriedumu lietā *SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol* ("*Eurocontrol*"), C-364/92, EU:C:1994:7.

([23]) 1987. gada 16. jūnija spriedums lietā Komisija/Itālija, 118/85, ECLI:EU:C:1987:283, 7. un 8. punkts, un 1988. gada 4. maija spriedums lietā *Bodson/Pompes funèbres des régions libérées*, 30/87, ECLI:EU:C:1988:225, 1. punkts.

([24]) Komisijas Lēmums (EK) N 309/2002 (2003. gada 19. marts), lidojumu drošība – darbības zaudējumu izlīdzināšanai pēc 2001. gada 11. septembra terora aktiem (OV C 148, 25.6.2003., 7. lpp.).

([25]) 2014. gada Aviācijas pamatnostādnes, 35. punkts. Skatīt arī *Eurocontrol*, 30. punkts; 2009. gada 26. marta spriedums lietā *Selex Sistemi Integrati*/Komisija, C-113/07 P, EU:C:2009:191, 71. punkts, un Komisijas 2016. gada 11. novembra Lēmums (ES) 2018/628 par valsts atbalstu SA.24221 (2011/C) (ex 2011/NN), ko Austrija piešķīra Klāgenfurtes lidostai, *Ryanair* un citām aviokompānijām, kas izmanto lidostu (OV L 107, 26.4.2018., 1. lpp.).

(184) Tomēr tādu darbību valsts finansēšana, kas nav saimnieciskās darbības, nedrīkst radīt nepamatotu diskrimināciju starp aviokompānijām un lidostu pārvaldniekiem. Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru priekšrocība tiek konstatēta, ja publiskās iestādes atbrīvo uzņēmumus no izmaksām, kas ir raksturīgas to saimnieciskajai darbībai ([26]). Tāpēc, ja kādā konkrētā tiesību sistēmā tas ir normāli, ka aviokompāniju vai lidostu pārvaldnieki sedz konkrētu pakalpojumu izmaksas, turpretī citu aviokompāniju vai lidostu pārvaldniekiem, kas sniedz tos pašus pakalpojumus to pašu publisko iestāžu vārdā, nav jāsedz šīs izmaksas, tie var gūt priekšrocību pat tad, ja šie pakalpojumi netiek uzskatīti par saimniecisku darbību ([27]).

7.1.1.2. Piemērošana konkrētajā gadījumā

(185) Lidostas pārvaldnieks nodarbojas ar lidostas infrastruktūras būvniecību, uzturēšanu un ekspluatāciju. Lidostas pārvaldnieks sniedz lidostas pakalpojumus un iekasē maksas no lietotājiem – komerciālās aviācijas operatoriem, kā arī nekomerciālās vispārējās aviācijas lietotājiem – par lidostas infrastruktūras izmantošanu, tādējādi komerciāli ekspluatējot infrastruktūru. Tāpēc jāsecina, ka lidostas pārvaldnieks attiecīgajā periodā veica saimniecisko darbību un tādējādi ir uzņēmums LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

(186) Rumānija apgalvoja, ka izmaksas, kas radušās no turpmāk minētajām darbībām, ir uzskatāmas par tādām, kas ietilpst sabiedriskās kārtības jomā (87. un 88. apsvērums):

— ieguldījumi skrejceļa atjaunošanā un perona pagarināšanā ir saistīti ar nekomerciālām darbībām Timišoaras starptautiskajā lidostā (piemēram, militārām darbībām, oficiālām misijām, meklēšanas un glābšanas misijām, humāniem un ārkārtas lidojumiem),

— ieguldījumi drošības aprīkojumā,

— ieguldījumi galamērķiem, kas nav Šengenas zonā, paredzēta termināļa izbūvē, lai nodrošinātu atbilstību ES prasībām, lai terminālis varētu saņemt lidojumus no galamērķiem, kas nav Šengenas zonā – tajā laikā Rumānija plānoja kļūt par Šengenas zonas dalībvalsti 2011. gadā.

(187) Attiecībā uz ieguldījumiem *skrejceļa atjaunošanā un perona pagarināšanā* 2007., 2008. un 2009. gadā Komisija atgādina, ka, ja infrastruktūru izmanto gan saimnieciskām, gan nesaimnieciskām darbībām, valsts atbalsta noteikumi ir attiecināmi uz valsts finansējumu tikai tiktāl, ciktāl tas attiecas uz izmaksām, kas saistītas ar saimnieciskām darbībām

(188) Tomēr šajā gadījumā ieguldījumi manevrēšanas ceļa atjaunošanā un perona pagarināšanā bija nepieciešami galvenokārt lidostas iekārtu komerciālas izmantošanas dēļ. Rumānija apgalvoja, ka ieguldījumi bija nepieciešami, lai apmierinātu paaugstinātas komerciālās satiksmes prognozes, lai gūtu papildu ieņēmumus lidostas pārvaldniekam un palielinātu tā rentabilitāti (86. apsvērums). Komisija atgādina, ka lidostas nesaimniecisko darbību finansēšana nedrīkst izraisīt lidostas saimnieciskās darbības šķērssubsidēšanu. Šajā lēmumā Komisija uzskata, ka ieguldījumi skrejceļa atjaunošanā un perona pagarināšanā ir pilnīgi saistīti ar saimniecisko darbību un tāpēc neietilpst sabiedriskās kārtības jomā.

(189) Attiecībā uz ieguldījumiem *drošības aprīkojumā* Komisija atgādina, ka darbības, kas nepieciešamas, lai aizsargātu civilo aviāciju no nelikumīgas iejaukšanās darbībām, un ieguldījumi saistībā ar minēto darbību veikšanai nepieciešamo infrastruktūru un iekārtām parasti netiek uzskatīti par saimniecisko darbību. Komisija uzskata, ka reģistrētās bagāžas, pasažieru, rokas bagāžas kontrole un iedzīvotāju piekļuves lidostas drošības zonai kontrole ir pasākumi, kas ietilpst civilās aviācijas aizsardzības no nelikumīgas iejaukšanās darbībām jomā ([28]).

(190) Rumānija apstiprināja, ka saskaņā ar Rumānijas tiesību sistēmu valsts finansē visu lidostu drošības aprīkojumu, pamatojoties uz valdības 2007. gada 6. decembra lēmumu 1661.

([26]) Tiesas 2005. gada 3. marta spriedums lietā *Wolfgang Heiser/Finanzamt Innsbruck*, C-172/03, EU:C:2005:130, 36. punkts un tajā minētā judikatūra.

([27]) 2014. gada Aviācijas pamatnostādnes, 37. punkts.

([28]) Komisijas Lēmums (ES) 2015/1226 (2014. gada 23. jūlijs) par valsts atbalstu SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN), ko Francija sniegusi Angulēmas Tirdzniecības un rūpniecības kamerai, *SNC-Lavalin*, *Ryanair* un *Airport Marketing Services* (OV L 201, 30.7.2015., 48. lpp.).

(191) Komisija uzskata, ka ieguldījumi drošības aprīkojumā 2008. gadā, uz kuriem norādīja Rumānija, ir nepieciešami, lai aizsargātu civilo aviāciju no nelikumīgas iejaukšanās darbībām. Tāpēc ieguldījumi ietilpst sabiedrisko pakalpojumu jomā, un tāpēc tie nav valsts atbalsts.

(192) Kas attiecas uz ieguldījumiem *galamērķiem, kas nav Šengenas zonā, paredzēta termināļa izbūvē*, Rumānija norāda, ka sākotnējie ieguldījumi termināļa paplašināšanā tika veikti, pamatojoties uz ekonomiskiem apsvērumiem, taču tie bija svarīgi arī, lai izveidotu termināli, kas atbilst drošības pasākumiem, ko pieprasa ES civilās aviācijas drošības un Šengenas robežu kontroles noteikumi. Šie pasākumi jo īpaši attiecas uz pasažieru nošķiršanu. Netika precizēts, kuri ieguldījumi ir noteikti nepieciešami, lai izpildītu minētos noteikumus un tādējādi īstenotu valsts pilnvaras.

(193) Komisija atgādina, ka lidostas nesaimniecisko darbību finansēšana nedrīkst izraisīt lidostas saimnieciskās darbības šķērssubsidēšanu. Pamatojoties uz Rumānijas iesniegumu, Komisija uzskata, ka ieguldījumi termināļos lielā mērā tika veikti saimnieciskos nolūkos. Šajā lēmumā Komisija uzskata, ka ieguldījumi galamērķiem, kas nav Šengenas zonā, paredzētos termināļos nav sabiedriskās kārtības jomā.

(194) Noslēgumā Komisija secina, ka:

i) 2007., 2008. un 2009. gadā veiktie ieguldījumi skrejceļa atjaunošanā un perona pagarināšanā neietilpt sabiedriskās kārtības jomā un tādējādi tie ir saimnieciska darbība;

ii) 2008. gadā veiktie ieguldījumi drošības aprīkojumā ietilpst sabiedriskās kārtības jomā, un tāpēc tie nav valsts atbalsts;

iii) 2007., 2008. un 2009. gadā veiktie ieguldījumi galamērķiem, kas nav Šengenas zonā, paredzēta termināļa izbūvē neietilpt sabiedriskās kārtības jomā un tādējādi tie ir saimnieciska darbība.

7.1.2. *Valsts līdzekļi un attiecināmība uz valsti*

7.1.2.1. Principi

(195) Lai pasākumi būtu valsts atbalsts, tiem ir jābūt finansētiem no valsts līdzekļiem un lēmumam īstenot pasākumu ir jābūt attiecināmam uz valsti.

(196) Valsts atbalsta jēdziens attiecas uz ikvienu priekšrocību, ko no valsts līdzekļiem ir piešķīrusi pati valsts vai starpniekstruktūra, kas rīkojas atbilstoši tai piešķirtajām pilnvarām ([29]). LESD 107. panta piemērošanas nolūkā pašvaldību līdzekļi ir valsts līdzekļi ([30]).

7.1.2.2. Piemērošana konkrētajā gadījumā

(197) Par valsts finansējumu, kas piešķirts lidostas pārvaldniekam, tika lemts ar valdības lēmumiem 615/2002 un 1212/2007 (39. apsvērums), un tie bija tiešie piešķīrumi no valsts iestādes, proti, Rumānijas Transporta ministrijas, budžeta. Līdzekļi tika piešķirti ieguldījumu projektiem un tika uzskaitīti kā kapitālizdevumi. Līdzekļi tika piešķirti visā ieguldījumu periodā, pamatojoties uz budžetu, kas apstiprināts attiecīgajam gadam.

(198) Tādējādi Komisija uzskata, ka tie ir finansēti no valsts līdzekļiem un ir arī attiecināmi uz valsti.

([29]) Spriedums *Stardust Marine* lietā, 53.–56. punkts.

([30]) 2011. gada 12. maija spriedums lietā *Nord-Pas-de-Calais*, apvienotās lietas T-267/08 un T-279/08, EU:T:2011:209, 108. punkts.

7.1.3. *Selektivitāte*

7.1.3.1. Principi

(199) Lai valsts pasākums atbilstu LESD 107. panta 1. punktam, tam ir jādod priekšroka "*konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai*". Tādējādi jēdziens "valsts atbalsts" ietver tikai tos pasākumus uzņēmumu labā, kas nodrošina priekšrocību selektīvā veidā.

(200) Kā apstiprināja Tiesa, tas, ka noslēgtā nolīguma nosacījumus valsts piedāvāja vienam vai vairākiem operatoriem selektīvi, nevis pamatojoties uz objektīviem kritērijiem, kuri noteikti vispārēji piemērojamā dokumentā, kas piemērojams ikvienam operatoram, kopā ar citiem elementiem var liecināt par valsts atbalstu ([31]).

7.1.3.2. Piemērošana konkrētajā gadījumā

(201) Šajā gadījumā valsts ierosināja un piešķīra finansiālo atbalstu tikai vienam uzņēmumam – lidostas pārvaldniekam. Tas ir individuāls pasākums. Tāpēc 1. pasākums bija selektīvs LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

7.1.4. *Ekonomiska priekšrocība*

7.1.4.1. Principi

(202) Priekšrocība LESD 107. panta 1. punkta nozīmē ir ikviens saimnieciskais labums, ko uzņēmums nebūtu guvis parastos tirgus apstākļos, t. i., bez valsts iejaukšanās. Uz uzņēmumu attiecas vienīgi pasākuma ietekme, nevis valsts iejaukšanās iemesls vai mērķis. Priekšrocība pastāv, ja valsts iejaukšanās rezultātā uzlabojas uzņēmuma finanšu stāvoklis.

(203) Tomēr līdzekļi, ko valsts tieši vai netieši nodevusi uzņēmuma rīcībā tādos apstākļos, kas atbilst parastiem tirgus apstākļiem, nav atzīstami par valsts atbalstu ([32]) ("TED princips" vai "TEDP").

(204) TEDP ir piemērojams tikai tad, ja valsts rīkojās kā privāts tirgus dalībnieks, kas atrodas salīdzināmos apstākļos.

(205) Reģionālos vai politikas apsvērumus nevar ņemt vērā TEDP testa piemērošanas nolūkos. Labvēlīgā ietekme uz ekonomiku vai reģiona, kurā uzņēmums atrodas, pieejamību nebūtu jāņem vērā ([33]).

(206) Atbilstības TEDP pārbaudei būtu jābalstās tikai uz valsts finansējuma piešķiršanas brīdī pieejamo informāciju un paredzamajām attīstības tendencēm, un tā nedrīkstētu balstīties uz vēlākas situācijas izvērtējumu ([34]).

(207) Tādējādi attiecībā uz lidostu valsts finansēšanu atbilstība TEDP būtu jāizvērtē, balstoties uz finansējumu piešķirošā subjekta pamatotām *ex ante* rentabilitātes perspektīvām ([35]). Jebkādām prognozēm par satiksmes apjomu, kas izmantotas šajos nolūkos, vajadzētu būt reālistiskām, un attiecībā uz tām jāveic jutīguma izvērtējums. Darījumdarbības plāna neesamība ir norāde uz to, ka TEDP var nebūt ievērots ([36]).

([31]) Tiesas 2015. gada 4. jūnija spriedums lietā Komisija/*MOL*, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, 91. punkts.
([32]) 2014. gada Aviācijas pamatnostādnes, 49. punkts. Skatīt arī *Stardust Marine*, 69. punkts.
([33]) 2014. gada Aviācijas pamatnostādnes, 49. punkts. Skatīt arī 1986. gada 10. jūlija spriedumu lietā Beļģija/Komisija, lieta 40/85, ECLI:EU:C:1986:305.
([34]) 2014. gada Aviācijas pamatnostādnes, 48. punkts. Skatīt arī *Stardust Marine*, 71. punkts, un 2012. gada 5. jūnija spriedumu lietā Eiropas Komisija/*Électricité de France* ("*EDF*"), lieta C-124/10 P, EU:C:2012:318, 85. punkts.
([35]) Komisijas lēmums lietā C 25/2007 – Somija – Tamperes Pirkkala lidosta un *Ryanair* (OV L 309, 19.11.2013., 27. lpp.).
([36]) *EDF*, 84., 85. un 105. punkts.

(208) Ja nav darījumdarbības plāna, dalībvalstis var sniegt attiecīgo publisko iestāžu vai lidostas izvērtējumu vai iekšējos dokumentus, kuros skaidri norādīts, ka *ex ante* analīze pierāda, ka TEDP ir izpildīts ([37]).

(209) Saskaņā ar iedibināto Tiesas judikatūru pašai dalībvalstij ir jāpierāda, ka tā rīkojās kā piesardzīgs privāts ieguldītājs ([38]) un jāiesniedz Komisijai pierādījumi par to ([39]).

7.1.4.2. Piemērošana konkrētajā gadījumā

(210) Šajā gadījumā, lai noteiktu, vai valsts finansējums piešķir lidostas pārvaldniekam priekšrocību, kuru tas nebūtu saņēmis normālos tirgus apstākļos, Komisijai visā ieguldījumu periodā ir jāsalīdzina to valsts iestāžu rīcība, kuras piešķir tiešas ieguldījumu dotācijas un veic kapitāla ieguldījumus, ar tāda tirgus ekonomikas dalībnieka rīcību, kuru, neņemot vērā visus sociālos, reģionālās politikas un nozares apsvērumus, vada rentabilitātes izredzes ilgtermiņā ([40]). Šīs izredzes jo īpaši attiecas uz ieguldījumiem infrastruktūrā, kas bieži ir saistīti ar lielām finanšu resursu summām un var radīt pozitīvu atdevi tikai pēc daudziem gadiem. Lidostas rentabilitātes izvērtējumā ir jāņem vērā lidostas ieņēmumi.

(211) Komisija norāda, ka sākotnēji valdībai piederēja 100 % lidostas pārvaldnieka akciju (28. apsvērums). Tomēr tās līdzdalība 2008. gada beigās samazinājās līdz 80 % akciju. Atbilstības TEDP novērtējumā ir ņemts vērā valdības līdzdalības apmērs salīdzinājumā ar tās finansēto izmaksu daļu.

(212) Komisijai jāpamato novērtējums ar informāciju un pieņēmumiem, kas bija attiecīgo Rumānijas iestāžu rīcībā valsts finansējuma piešķiršanas brīdī ([41]).

(213) Kā norādīja Rumānija, saskaņā ar TEDK tika veikti šādi ieguldījumi (86. apsvērums):

— skrejceļa atjaunošanas un perona pagarināšanas finansēšana 2007., 2008. un 2009. gadā,

— galamērķiem, kas nav Šengenas zonā, paredzēta termināļa izbūves finansēšana 2007., 2008. un 2009. gadā,

— pievedceļa un autostāvvietas izbūves finansēšana 2007. gadā un

— apgaismes ierīču finansēšana 2008. gadā.

(214) Kā norādīja Rumānija, šo ieguldījumu pamatā bija rentabilitātes izredzes ilgtermiņā, no kurām valsts varētu gūt divkāršu labumu: kā akcionārs, kas saņem dividendes, un kā īpašnieks, kas saņem koncesijas nodevas (aprēķināta 2 % apmērā no bruto ienākumiem, kas saņemti, izmantojot koncesiju) (86. apsvērums). Rumānija norāda, ka 2006. gadā sagatavotais attīstības plāns un caurlaides spējas novērtējums liecina par ieguldījumu ekonomisko ilgtspēju. Kā norādīja Rumānija, ekonomisko ilgtspēju varēja paredzēt, jo palielināts pasažieru skaits un uzlabota efektivitāte palielinātu ieņēmumus no lidostas infrastruktūras ekspluatācijas (86. apsvērums).

(215) Komisija vispirms apsvērs, vai Rumānijas iesniegtā *ex ante* priekšizpēte par iepriekš minētajiem ieguldījumiem ir pietiekama, lai pierādītu atbilstību TEDK.

([37]) 2014. gada Aviācijas pamatnostādnes, 51. punkts.
([38]) Ģenerāladvokāta *Henrik Saugmandsgaard Øe* 2019. gada 24. oktobra atzinums, *Larko*/Komisija, lieta C-244/18 P, EU:C:2019:896, 53. punkts. Skatīt arī 2018. gada 1. februāra spriedumu lietā *Larko*/Komisija, T-423/14, EU:T:2018:57; Tiesas 2015. gada 25. jūnija spriedums lietā *SACE and Sace BT*/Komisija, T-305/13, EU:T:2015:435, un *EDF*.
([39]) *EDF*, 104. punkts.
([40]) 1991. gada 21. marta spriedums lietā Itālija/Komisija ("*Alfa Romeo*"), C-305/89, EU:C:1991:142, 23. punkts. 2000. gada 12. decembra spriedums lietā *Alitalia*/Komisija, T-296/97, EU:T:2000:289, 84. punkts.
([41]) 2014. gada Aviācijas pamatnostādnes, 3.4. punkts. Skatīt arī *Stardust Marine*, 71. punkts.

Priekšizpēte

(216) Rumānija iesniedza priekšizpēti, kas sagatavota, ņemot vērā ieguldījumus, kuri ir saistīti ar skrejceļa atjaunošanu un perona pagarināšanu, galamērķiem, kas nav Šengenas zonā, paredzēta termināļa izbūvi, pievedceļa un autostāvvietas izbūvi un apgaismes iekārtām. Priekšizpētes mērķis ir novērtēt to projektu kopējo rentabilitāti, kas saņēmuši valsts ieguldījumus. Tāpēc to izmanto, lai analizētu, vai Rumānija ir veikusi ieguldījumus projektos, kuri varēja būt ienesīgi.

(217) *Skrejceļa atjaunošanas un perona pagarināšanas* priekšizpētē tika noteikta neto pašreizējā vērtība ("NPV") 3,791 miljonu EUR apmērā un iekšējā atdeves norma – 10,56 % (izmantojot 5 % atlaides likmi). Komisija konstatēja, ka šis pētījums atklāj vairākus trūkumus. Jo īpaši NPV vērtība liecina par būtiskām neatbilstībām, salīdzinot ar NPV vērtībām, kas noteiktas *ex post* priekšizpētē. 25 gadu prognozēšanas periods ir pārāk garš, ņemot vērā to, ka Rumānijas veiktie atjaunojošie ieguldījumi pēc būtības bija ierobežoti, jo īpaši, ņemot vērā tās ierobežoto ieguldījumu kopējā pasažieru skaita pieaugumā. Turpretī *ex post* priekšizpētē ir aplūkots daudz īsāks šā ieguldījuma prognozēšanas periods (seši gadi). Turklāt izpētē nav iekļauta noslodzes attīstība, kam vajadzēja būt prognozēto ieņēmumu pamatā. Prognozētais inflācijas līmenis nav izskaidrots un ir ļoti zems (1,5 % 11. gadā), ņemot vērā inflācijas līmeni pašlaik (4,7 % 2007. gadā, 7,9 % 2008. gadā). 5 % atlaide nav izskaidrota un šķiet pārāk maza, jo īpaši salīdzinājumā ar citiem mūsdienu ieguldījumiem, piemēram, autostāvvietas modernizācijā un paplašināšanā. Tāpēc Komisija neuzskata šo izpēti par pamatotu. Turklāt, lai gan liela daļa ieguldījumu tika veikti 2007. gadā, izpēte tika sagatavota 2008. gada jūlijā. Tāpēc šī priekšizpēte nevar apstiprināt ieguldījumu rentabilitāti, kā to paredz atbilstības TEDP tests ([42]).

(218) Attiecībā uz priekšizpēti par *galamērķiem, kas nav Šengenas zonā, paredzēta termināļa izbūvi* Komisija konstatēja, ka, aprēķinot termināla NPV, izpētē ieguldījumi netika uzlūkoti kā izmaksas. Tāpēc Komisija nevar pieņemt šo priekšizpēti kā pierādījumu atbilstībai TEDP. Turklāt izpēte tika sagatavota 2008. gada jūnijā, un šķiet, ka tā attiecas tikai uz ieguldījumiem 2009. gadā.

(219) Attiecībā uz priekšizpēti par *autostāvvietas modernizāciju un paplašināšanu*, uz kuras pamata tika veikti ieguldījumi saistībā ar pievedceļa un autostāvvietas izbūvi, Komisija uzskata izpēti par pamatotu. Izpētē ir pieņemts, ka pasažieru skaita pieauguma dēļ ieņēmumi no paredzamā autostāvvietas lietotāju skaita pieauguma palielināsies par 15 %. Izpētē tika konstatēta pozitīva NPV, izmantojot 15 % atlaidi paredzamajā ieguldījumu astoņu gadu periodā. Komisija uzskata, ka 15 % atlaide ir pamatota, un ieguldījumu periods ir piesardzīgi īss. Izpēte liecina, ka ieguldījums tiks amortizēts jau pēc pieciem gadiem. Izpēte tika sagatavota 2005. gada novembrī, un tāpēc tā ir piemērota, lai norādītu uz 2007. gadā veikto ieguldījumu atbilstību TEDP. Turklāt Komisija norāda, ka brīdī, kad tika nolemts finansēt autostāvvietas modernizāciju un paplašināšanu, valdībai piederēja 100 % lidostas pārvaldnieka akciju. Tāpēc nav nepieciešams proporcionāli koriģēt projekta NPV.

(220) Rumānija apgalvoja, ka attiecībā uz apgaismojuma ierīcēm veiktās priekšizpētes datums ir datums, kad to sagatavoja *IPTANA SA*, kas sāka izpēti 2007. gada augustā saskaņā ar līgumu Nr. 1016/22.8.2007., un Satiksmes ministrijas Tehniskā un ekonomiskā padome to atzinīgi novērtēja atzinumā Nr. 33/1998, kas tika pārskatīts 2007. gadā. Tomēr precīzs izpētes sagatavošanas datums nav zināms. Jebkurā gadījumā priekšizpēte par *apgaismes ierīcēm* neietvēra rentabilitātes analīzi, taču tajā tika sīki izskatīti šā projekta izmaksu aprēķini. Tāpēc tas neapliecināja, ka lidostas pārvaldnieka rīcības pamatā bija rentabilitātes izredzes ilgtermiņā. Tāpēc Komisija nevar pieņemt šo priekšizpēti kā pierādījumu atbilstībai TEDP.

(221) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka *ex ante* priekšizpēte, kas sagatavota, ņemot vērā ar pievedceļu un autostāvvietu saistītos ieguldījumus, ir pietiekama, lai pierādītu atbilstību TEDP. Komisija uzskata, ka priekšizpēte par manevrēšanas ceļa atjaunošanu un perona pagarināšanu, apgaismojumu un galamērķiem, kas nav Šengenas zonā, paredzēto termināli neliecina par atbilstību TEDP.

([42]) *Stardust Marine,* 71. punkts, un *EDF*, 85. un 104. punkts.

Ex post rekonstruētie *ex ante* rentabilitātes pētījumi

(222) Lidostas pārvaldnieks iesniedza arī *ex ante* rentabilitātes pētījumus, kas rekonstruēti *ex post* attiecībā uz 213. apsvērumā minētajiem ieguldījumiem.

(223) Attiecībā uz ieguldījumiem *skrejceļa atjaunošanā un perona pagarināšanā ex post* rekonstruētajā rentabilitātes pētījumā tika konstatēts, ka NPV ir 1 784 600,12 EUR, bet iekšējā atdeves likme ir 13,12 %. Izmantotā atlaide bija 9,1 %. Rekonstruētajā *ex post* pētījumā ir pieņemta pasažieru plūsmas prognoze, kas atšķiras no prognozes, kas bija pieejama *ex ante*, pamatojoties uz attīstības plānu. Šīs pasažieru prognozes ir piesardzīgākas, un aplēstais pasažieru skaits ir mazāks nekā iekļauts attīstības plānā. Šajā ziņā paredzamā rentabilitāte būtu bijusi vēl lielāka, ja būtu ņemts vērā attīstības plānā prognozētais pasažieru skaits. Tomēr Komisija norāda, ka aplēstās ieguldījumu izmaksas atšķiras no 2008. gada jūlijā veiktās *ex ante* priekšizpētes. Komisija nevar pārbaudīt, vai ieguldījumu izmaksu pieņēmumi ir tādi, kādus varēja paredzēt *ex ante*. Tāpēc nav iespējams secināt, ka ir ņemti vērā pieņēmumi, kas būtu bijuši pieejami pirms valsts finansējuma piešķiršanas, un rekonstruēto pētījumu nevar uzskatīt par uzticamu *ex ante* rentabilitātes analīzi.

(224) Attiecībā uz ieguldījumiem apgaismes ierīcēs *ex post* rekonstruētajā rentabilitātes pētījumā tika konstatēts, ka NPV ir 226 066,84 EUR, bet iekšējā atdeves likme ir 26,9 %. Izmantotā atlaide bija 9,1 %. Rekonstruētajā *ex post* pētījumā ir pieņemta pasažieru plūsmas prognoze, kas atšķiras no prognozes, kas bija pieejama *ex ante* attīstības plānā. Šīs izmantotās pasažieru prognozes ir piesardzīgākas, un arī aplēstais pasažieru skaits ir mazāks nekā iekļauts attīstības plānā. Šajā ziņā paredzamā rentabilitāte būtu bijusi vēl lielāka, ja būtu ņemts vērā attīstības plānā prognozētais pasažieru skaits. Šī *ex ante* analīze, kas rekonstruēta *ex post*, šķiet pamatota, lai norādītu 2008. gadā veikto ieguldījumu apgaismes ierīcēs *ex ante* rentabilitātes izredzes.

(225) Lidostas pārvaldnieks ir iesniedzis *ex post* rekonstruētu rentabilitātes pētījumu par ieguldījumiem galamērķiem, kas nav Šengenas zonā, paredzētajā terminālī. Šajā pētījumā tika konstatēts, ka NPV ir 2 536 094,92 EUR, bet iekšējā atdeves likme ir 14,71 %. Izmantotā atlaide bija 8,67 %. Rekonstruētajā *ex post* pētījumā ir pieņemta pasažieru plūsmas prognoze, kas atšķiras no prognozes, kas bija pieejama *ex ante* attīstības plānā. Šīs izmantotās pasažieru prognozes ir piesardzīgākas, un aplēstais pasažieru skaits ir mazāks nekā iekļauts attīstības plānā. Tomēr Komisija nevar pārbaudīt, vai ieguldījumu izmaksu pieņēmumi ir tādi, kādus varēja paredzēt *ex ante*. Turklāt nav skaidrs, kā ieguldījumu izmaksas rekonstruētajā pētījumā ir saistītas ar ieguldījumu izmaksām, kas pieņemtas 2008. gada jūnijā sagatavotajā *ex ante* rentabilitātes pētījumā (218. apsvērums). Tāpēc nav iespējams secināt, ka ir ņemti vērā pieņēmumi, kas būtu bijuši pieejami pirms valsts finansējuma piešķiršanas, un rekonstruēto pētījumu nevar uzskatīt par uzticamu *ex ante* rentabilitātes analīzi attiecībā uz galamērķiem, kas nav Šengenas zonā, paredzēto termināli.

7.1.4.3. Secinājums par ekonomisko priekšrocību

(226) Kā paskaidrots iepriekš, Komisija uzskata, ka Rumānija, ieguldot Timišoaras starptautiskās lidostas pievedceļa un autostāvvietas izbūves projektā, kā redzams 3. tabulā, rīkojās saskaņā ar TEDP. Tāpēc Komisija secina, ka ar šo ieguldījumu saistītais finansējums nepiešķīra lidostas pārvaldniekam ekonomisku priekšrocību.

(227) Attiecībā uz pārējiem trim ieguldījumu projektiem (manevrēšanas ceļa atjaunošana un perona pagarināšana, galamērķiem, kas nav Šengenas zonā, paredzēta termināļa izbūve un apgaismes ierīces) Komisija secina, ka valsts finansējums šiem trim ieguldījumu projektiem sniedza lidostas pārvaldniekam ekonomisku priekšrocību.

7.1.5. *Konkurences izkropļojumi un ietekme uz tirdzniecību starp dalībvalstīm*

7.1.5.1. Principi

(228) Ja dalībvalsts piešķirtais atbalsts stiprina uzņēmuma stāvokli salīdzinājumā ar citiem uzņēmumiem, kuri konkurē ES iekšējā tirgū, var uzskatīt, ka minētais atbalsts ietekmē šos uzņēmumus ([43]).

([43]) 1998. gada 30. aprīļa spriedums lietā *Het Vlaamse Gewest*/Komisija, T-214/95, EU:T:1998:77, un 1980. gada 17. septembra spriedums lietā *Philip Morris*/Komisija, C-730/79, ES:C:1980:209, 11. punkts.

(229) Tā kā lidostas darbība ir saimnieciska darbība, konkurence, no vienas puses, notiek starp lidostām, lai piesaistītu aviokompānijas un atbilstošu gaisa satiksmi (pasažierus un kravas), un, no otras puses, starp lidostu pārvaldniekiem, kuri var savstarpēji konkurēt, lai tie uzticētu attiecīgās lidostas pārvaldību. Turklāt, jo īpaši attiecībā uz zemo cenu aviopārvadātājiem un čarterreisu pakalpojumu sniedzējiem, kuri neatrodas vienā un tajā pašā aptvēruma teritorijā vai pat atrodas dažādās dalībvalstīs, lidostas var konkurēt savā starpā, lai piesaistītu šīs aviokompānijas.

(230) Tāpēc lidostas valsts finansēšana var izkropļot konkurenci *starp lidostām*. Konkurenci starp lidostām var izvērtēt, ņemot vērā aviokompāniju izvēles kritērijus, jo īpaši, salīdzinot tādus faktorus kā lidostas pakalpojumu veids un attiecīgie klienti, iedzīvotāju skaits vai saimnieciskā darbība, noslogotība, piekļuve pa sauszemi, kā arī lidostas infrastruktūras izmantošanas un pakalpojumu izmaksu līmenis ([44]).

(231) Kā minēts 40. punktā 2005. gada Aviācijas pamatnostādnēs un apstiprināts 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 45. punktā, no LESD 107. panta 1. punkta piemērošanas jomas nevar izslēgt pat mazas lidostas. Turklāt 45. punktā 2014. gada Aviācijas pamatnostādnēs ir nepārprotami noteikts, ka "*valsts atbalstu saņemošā uzņēmuma relatīvi mazais izmērs kā tāds neizslēdz iespēju, ka varētu tikt ietekmēta tirdzniecība starp dalībvalstīm*".

7.1.5.2. Piemērošana konkrētajā gadījumā

(232) Attiecīgajā laikposmā Timišoaras starptautiskā lidosta bija otra lielākā lidosta Rumānijā (31. apsvērums). Tā pārvadāja aptuveni 900 000 pasažieru gadā. Tā atrodas 50 km attālumā no Aradas lidostas un divu stundu brauciena attālumā no Karansebes (34. apsvērums). Dažādas aviokompānijas, kas veic lidojumus arī no dažādām Rumānijas un citu dalībvalstu lidostām, veic starptautiskus lidojumus no Timišoaras starptautiskās lidostas uz citām Savienības daļām. Skrejceļš Timišoaras starptautiskajā lidostā ir pietiekami garš, un tas ļauj aviokompānijām apkalpot vidēja attāluma starptautiskos galamērķus un tādējādi piesaistīt aviokompānijas, kaitējot citām līdzīgām lidostām, kas atrodas citās dalībvalstīs. Ekonomiskā priekšrocība, ko šajā gadījumā piešķīra tiešas ieguldījumu dotācijas lidostas pārvaldniekam, nostiprināja tā ekonomisko stāvokli, jo lidostas pārvaldnieks varēja sākt savu uzņēmējdarbību, nesedzot visas ar to saistītās ieguldījumu izmaksas.

(233) Tāpēc attiecīgie pasākumi jāuzskata par tādiem, kas izkropļo konkurenci un ietekmē tirdzniecību starp dalībvalstīm.

7.1.6. *Secinājums par valsts atbalsta esību*

(234) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija secina, ka valsts finansējums pievedceļa un autostāvvietas izbūvei 2007. gadā un drošības aprīkojumam 2008. gadā nav valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

(235) Tomēr Komisija secina, ka valsts finansējums galamērķiem, kas nav Šengenas zonā, paredzētā termināļa izbūvei, manevrēšanas ceļa uzlabošanai, perona pagarināšanai un apgaismes ierīcēm ir valsts atbalsts lidostas pārvaldniekam LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

7.2. **Atbalsta veids: pastāvošs vai jauns atbalsts**

(236) Komisija norāda, ka saskaņā ar Akta par Bulgārijas Republikas un Rumānijas pievienošanās nosacījumiem ([45]) V pielikuma noteikumiem "*atbalsta shēmas un individuālo atbalstu, kas ieviests jaunās dalībvalstīs pirms pievienošanās dienas un joprojām ir piemērojams pēc minētās dienas, uzskata par pastāvošu atbalstu EK līguma 88. panta 1. punkta nozīmē, ievērojot šādu nosacījumu: atbalsta pasākumi jāpaziņo Komisijai četru mēnešu laikā pēc pievienošanās dienas (..). Šie atbalsta pasākumi ir uzskatīti par "pastāvošu" atbalstu EK Līguma 88. panta 1. punkta nozīmē līdz trešā gada beigām pēc pievienošanās dienas*".

(237) No iepriekš minētā var secināt, ka Rumānijas gadījumā V pielikumā paredzētais režīms attieksies vienīgi uz atbalstu, kas stājies spēkā līdz 2007. gada 1. janvārim un turpinās arī pēc tam, ja šāds atbalsts ir paziņots Komisijai četru mēnešu laikā pēc pievienošanās dienas.

([44]) 2014. gada Aviācijas pamatnostādnes, 43. punkts.

([45]) Akts par Bulgārijas Republikas un Rumānijas pievienošanās nosacījumiem un pielāgojumiem līgumos, kas ir Eiropas Savienības pamatā (OV L 157, 21.6.2005., 203. lpp.).

(238) Rumānija apgalvoja, ka valsts finansējums ieguldījumiem Timišoaras starptautiskajā lidostā 2007. gadā tika apstiprināts 2006. gada novembrī, tātad pirms Rumānijas pievienošanās Eiropas Savienībai. Tomēr, ņemot vērā to, ka šie pasākumi nav minēti starp pasākumiem, kas paziņoti Komisijai saskaņā ar iepriekš izklāstīto procedūru, tie nevar būt pastāvošs atbalsts. Tāpēc Komisija secina, ka valsts finansējums galamērķiem, kas nav Šengenas zonā, paredzētā termināļa izbūvei, manevrēšanas ceļa uzlabošanai, perona pagarināšanai un apgaismes ierīcēm ir jauns atbalsts.

7.3. **Atbalsta likumība**

(239) Valsts finansējums galamērķiem, kas nav Šengenas zonā, paredzētā termināļa izbūvei, manevrēšanas ceļa uzlabošanai, perona pagarināšanai un apgaismes ierīcēm tika ieviests bez iepriekšēja oficiāla Komisijas apstiprinājuma. Pasākumi neatbilst prasībām attiecībā uz grupu atbrīvojumu no paziņošanas pienākuma, kas noteikts Līguma 108. pantā. Rumānija tos īstenoja, pārkāpjot savas LESD 108. panta 3. punktā noteiktās saistības.

(240) Tāpēc pasākumi ir nelikumīgs valsts atbalsts.

7.4. **Saderība ar iekšējo tirgu**

(241) Valsts finansējums galamērķiem, kas nav Šengenas zonā, paredzētā termināļa izbūvei, manevrēšanas ceļa uzlabošanai, perona pagarināšanai un apgaismes ierīcēm (3. tabula) tika piešķirts līdz 2014. gada 4. aprīlim, kad sāka piemērot 2014. gada Aviācijas pamatnostādnes. Saskaņā ar 2014. gada Aviācijas pamatnostādnēm lidostām piešķirtajam nelikumīgajam ieguldījumu atbalstam Komisija piemēros noteikumus, kuri bija spēkā atbalsta piešķiršanas dienā ([46]).

(242) Laikā, kad tika piešķirts šis ieguldījumu finansējums, bija spēkā 2005. gada Aviācijas pamatnostādnes. Tāpēc, lai novērtētu šā ieguldījumu atbalsta saderību, tiek piemērotas 2005. gada Aviācijas pamatnostādnes.

(243) Pamatojoties uz 2005. gada Aviācijas pamatnostādņu 61. punktu, Komisija novērtēs atbalstu pēc šādiem kritērijiem:

— infrastruktūras būvēšana un ekspluatācija atbilst skaidri noteiktajam vispārējo interešu mērķim (reģionālā attīstība, pieejamība u. c.),

— infrastruktūra ir vajadzīga un proporcionāla noteiktajam mērķim,

— prognozes par infrastruktūras vidējā termiņa izmantošanu ir apmierinošas, jo īpaši ņemot vērā esošās infrastruktūras izmantošanu,

— infrastruktūra ir vienlīdzīgi un bez diskriminācijas pieejama visiem potenciālajiem lietotājiem, un

— tirdzniecības attīstība nav ietekmēta tiktāl, lai kaitētu Savienības interesēm.

7.4.1. *Attiecināmās izmaksas*

(244) Saskaņā ar 2005. gada Aviācijas pamatnostādnēm lidostām labvēlīga ieguldījumu atbalsta attiecināmajām izmaksām jābūt ierobežotām līdz ieguldījumu izmaksām saistībā ar pašas lidostas infrastruktūru (skrejceļi, termināli, peroni u. c.) vai līdz tiešam atbalstam (iekārtas ugunsgrēku novēršanai un likvidēšanai, drošības aprīkojums). Savukārt no attiecināmajām izmaksām ir jāizslēdz ar komerciālām darbībām saistītās izmaksas, kuras nav tieši saistītas ar lidostas pamatdarbību, piemēram, nekustamā īpašuma būvniecība, finansēšana, izmantošana un lidostas telpu noma ne tikai birojiem un glabāšanai, bet arī viesnīcām un rūpniecības uzņēmumiem, kā arī veikaliem, restorāniem un stāvvietām.

(245) 3. tabulā minētām ieguldījumu izmaksām, posteņi Nr. 2., 3., 4., 5., 9., 12. un 13., ir tiesības pretendēt uz ieguldījumu atbalstu saskaņā ar 2005. gada Aviācijas pamatnostādnēm, jo tie ir lidostas infrastruktūras daļa.

7.4.2. *Skaidri noteikts vispārējas nozīmes mērķis*

(246) Lidostas pārvaldnieks apgalvo, ka tās iejaukšanās pasākumam bija skaidri noteikts vispārējas nozīmes mērķis, proti, reģionālā attīstība, reģiona pieejamība un gaisa satiksmes drošība (156. apsvērums).

([46]) 2014. gada Aviācijas pamatnostādnes, 173. punkts.

(247) Rumānija jo īpaši paskaidroja, ka ieguldījumi laikposmā no 2007. līdz 2009. gadam manevrēšanas ceļa atjaunošanā un perona pagarināšanā bija pamatoti ar nepieciešamību uzlabot lidostas caurlaides spēju pīķa laikā, kad manevrēšanas ceļa un perona caurlaides spēja bija ierobežota, jo īpaši, ņemot vērā būtisko noslodzes pieaugumu, kas bija paredzēts līdz 2015. gadam (36. apsvērums). Turklāt Rumānija paziņoja, ka ieguldījumus veicināja arī aviācijas drošības apsvērumi, proti, nepieciešamība nodalīt gaisa kuģu stāvvietas un piekļuvi šādām stāvvietām, kā arī nepieciešamība nodrošināt stāvošo gaisa kuģu drošību (86. apsvērums).

(248) Attiecībā uz galamērķiem, kas nav Šengenas zonā, paredzētā termināļa izbūvi Rumānija paskaidroja, ka sākotnēji ieguldījumu mērķis bija uzlabot Timišoaras starptautiskās lidostas caurlaides spēju, ņemot būtisko pasažieru plūsmas pieaugumu, kas bija paredzēts laikposmā līdz 2015. gadam. 2006. gadā, kad tika pieņemts lēmums piešķirt ieguldījumu, termināļa caurlaides spēja tika uzskatīta par kritisku ekspluatācijas ziņā. Laikposmā no 2001. līdz 2005. gadam pasažieru plūsma jau bija palielinājusies par 250 %, izraisot sastrēgumus pīķa laikā. 1960. gadā uzbūvētais terminālis nebija paredzēts šādai noslodzei (37. apsvērums).

(249) Rumānija paskaidroja, ka pēc tam nepieciešamība veikt ieguldījumus galamērķiem, kas nav Šengenas zonā, paredzētā termināļa izbūvē bija vērsta uz drošības prasību izpildi, lai terminālis varētu saņemt lidojumus no galamērķiem ārpus Šengenas zonas. Tajā laikā Rumānija paredzēja pievienoties Šengenas zonai 2011. gadā. Jo īpaši bija jānošķir pasažieri, kuri ierodas no Šengenas zonas, no pasažieriem, kuri ierodas no valstīm, kas nav Šengenas zonā. Tas arī būtu nodrošinājis, ka Timišoaras starptautiskā lidosta pēc Rumānijas pievienošanās Šengenas zonai varētu turpināt savu komercdarbību gan attiecībā uz lidojumiem Šengenas zonā, gan ārpus tās (88. apsvērums).

(250) Kā norādīja Rumānija, 2008. gada veikto ieguldījumu apgaismes ierīcēs finansēšanas mērķis bija labāk izmantot esošo infrastruktūru, sliktu laika apstākļu gadījumā ļaujot piezemēties no abiem virzieniem, nevis no viena virziena. Tās mērķis bija arī nodrošināt gaisa satiksmes drošību, kā arī pasažieru un gaisa kuģu drošību (90. apsvērums).

(251) Ņemot vērā iepriekš minētos argumentus, ieguldījumi bija paredzēti, lai Timišoaras starptautiskā lidosta varētu tikt galā ar caurlaides spējas ierobežojumiem tajā laikā pastāvošajā pīķa laikā, kā arī pielāgoties prognozētajam būtiskajam noslodzes pieaugumam. Tie bija paredzēti arī, lai veicinātu aviācijas drošību un drošības pasākumu ievērošanu, kā paredzēts Savienības noteikumos par civilās aviācijas drošību un Šengenas robežu kontroli.

(252) Turklāt paredzamo noslodzi nevarēja absorbēt kaimiņu lidostas. Tuvākajā lidostā – Aradas lidostā – bija ļoti ierobežota noslodzes gan absolūtos skaitļos, gan salīdzinājumā ar Timišoaras starptautisko lidostu. Laikposmā no 2007. līdz 2009. gadam pasažieru skaits Aradas lidostā svārstījās no 67 183 līdz 128 835, savukārt Timišoaras starptautiskajā lidostā noslodze svārstījās no 859 329 līdz 991 758 pasažieriem gadā bez korelācijas starp pasažieru skaita izmaiņām starp šīm abām lidostām ([47]). Aradas lidostai nebija fizisku iespēju pielāgoties prognozētajam pasažieru plūsmas pieaugumam, jo tās maksimālā pasažieru caurlaides spēja bija mazāka par 200 000 pasažieru gadā.

(253) Attiecīgajā periodā Timišoaras starptautiskā lidosta bija otrā lielākā Rumānijas lidosta, un pašlaik tā ir trešā lielākā Rumānijas lidosta. Saskaņā ar attīstības plānu laikposmam no 2006. līdz 2015. gadam Timišoaras starptautiskā lidosta apkalpoja Rumānijas rietumu reģionu, kas ir viens no attīstītākajiem Rumānijas reģioniem. Tā apkalpoja arī reģionus Ungārijas austrumu daļā, kā arī Serbijā un Melnkalnē (*DKMT* eiroreģions) ([48]). Tāpēc Timišoaras starptautiskajai lidostai bija nozīmīga loma reģionālajā attīstībā. Ņemot vērā paredzamo pasažieru skaitu laikposmā no 2006. līdz 2015. gadam, bez ieguldījumiem caurlaides spējas palielināšanā, apkalpoto reģionu ekonomiskā attīstība un pieejamība tiktu negatīvi ietekmēta, jo īpaši, ņemot vērā to, ka neviena cita lidosta reģionā nevarētu absorbēt esošo vai paredzamo noslodzi. Turklāt caur Timišoaru nebija ātrgaitas dzelzceļa līnijas, tāpēc nevienā no gaisa maršrutiem nebija intermodālas konkurences.

([47]) Savstarpējās saistības trūkums tuvāko lidostu noslodzes attīstībā bija arī viens no kritērijiem, ko izmantoja lietā par valsts atbalstu SA.22614 (C 53/07), ko Francija piešķīrusi Po-Bearnas tirdzniecības un rūpniecības kamerai, *Ryanair, Airport Marketing Services* un *Transavia* (OV L 201, 30.7.2015., 109. lpp.), lai atzītu Po lidostas atbalsta saderību.

([48]) Donavas–Krišas–Murešas–Tisas eiroreģions (*DMKT*) ir eiroreģions, kas atrodas Ungārijā, Rumānijā un Serbijā. Tā nosaukumu veido četru šajā apgabalā esošo upju nosaukumi.

(254) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija var secināt, ka attiecīgais finansējums veicināja apkalpoto reģionu pieejamību un ekonomikas attīstību, un tādēļ palīdzēja sasniegt precīzi definētu kopīgu interešu mērķi.

7.4.3. *Atbalsta nepieciešamība un samērīgums*

(255) Saskaņā ar 2005. gada Aviācijas pamatnostādnēm ieguldījumu atbalstam nav atbalsta intensitātes ierobežojumu. Valsts finansējums ietver šādu atbalsta intensitāti: 80,3 % galamērķiem, kas nav Šengenas zonā, paredzētajam terminālim, 86,73 % manevrēšanas ceļa uzlabošanai un perona pagarināšanai un 100 % apgaismes ierīcēm.

11. tabula. 2007.–2009. gadā veikto ieguldījumu finansējums

	2007. g.		2008. g.		2009. g.		**Kopā**	
	Lidostas pašu resursi	Valsts budžeta piešķīrumi	Lidostas pašu resursi	Valsts budžeta piešķīrumi	Lidostas pašu resursi	Valsts budžeta piešķīrumi	**Lidostas pašu resursi**	**Valsts budžeta piešķīrumi**
Galamērķiem, kas nav Šengenas zonā, paredzētā termināļa izbūve	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**
Manevrēšanas uzlabošana un gaisa kuģu perona pagarināšana	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**
Apgaismes ierīces				1 344 000			**0**	**1 344 000**
Kopā	**823 397,9**	**8 604 000**	**3 133 537**	**11 822 650**	**1 072 670**	**8 767 950**	**5 029 605**	**29 194 600**

Avots: lidostas pārvaldnieks.

(256) Ņemot vērā lidostas ierobežoto peļņu un Rumānijas valstij izmaksātās dividendes laikposmā no 2007. līdz 2009. gadam, salīdzinot ar nepieciešamo ieguldījumu apjomu, ir pamatoti pieņemt, ka lidostas pārvaldnieks nebūtu varējis veikt lielākus pašu ieguldījumus. Tas atbilst vispārējām grūtībām piekļūt finansējumam tirgū attiecīgajā periodā toreizējās finanšu krīzes dēļ. Komisija arī atzīst, ka lidostas, kurās pasažieru skaits gadā nepārsniedz 1 miljonu, parasti lielākoties nespēj segt savas kapitāla izmaksas.

(257) Attiecīgi valsts finansējums bija nepieciešams, lai varētu veikt ar to finansētos ieguldījumus. Citiem vārdiem sakot, tam bija stimulējoša ietekme, jo bez valsts finansējuma lidostas pārvaldnieks vispār nebūtu veicis minētos ieguldījumus vai nebūtu tos veicis tādā pašā apmērā. Turklāt tas arī atbilst proporcionalitātes principam, jo lidostas pārvaldnieks nebūtu varējis būtiski palielināt savu ieguldījumu attiecīgo ieguldījumu finansēšanā.

7.4.4. *Prognozes par infrastruktūras izmantošanu vidējā termiņā ir apmierinošas*

(258) Saskaņā ar attīstības plānu laikposmā no 2001. līdz 2005. gadam pasažieru plūsma un gaisa kuģu lidojumu skaits palielinājās par 250 %. Attīstības plānā bija paredzēts palielināt pasažieru plūsmu no 611 705 pasažieriem 2005. gadā līdz 1 661 332 pasažieriem 2010. gadā un 2 565 494 pasažieriem 2015. gadā. Bija paredzēts, ka Rumānijas pievienošanās ES 2007. gadā palielinās noslodzi par 16–18 %.

(259) Tāpēc šīs izredzes attaisnoja ieguldījumus, kuru mērķis bija pielāgoties paredzētajai noslodzei. Tādējādi laikā, kad tika piešķirts finansējums, bija apmierinošas infrastruktūras izmantošanas iespējas vidējā termiņā.

7.4.5. *Vienlīdzīga un nediskriminējoša piekļuve infrastruktūrai*

(260) Rumānija apstiprināja, ka infrastruktūra ir pieejama visiem lietotājiem bez diskriminācijas. Vienīgais infrastruktūras izmantošanas ierobežojums ir saistīts ar ierobežotu perona un termināļa uzņemšanas spēju. Tāpēc infrastruktūra ir pieejama vienlīdzīgi un nediskriminējoši 2005. gada Aviācijas pamatnostādņu nozīmē.

7.4.6. *Tirdzniecības attīstība nav ietekmēta tiktāl, lai kaitētu Savienības interesēm*

(261) Timišoaras starptautiskās lidostas valsts finansējums attiecīgajā periodā varēja ietekmēt tuvāko lidostu – Aradas lidostu. Tomēr Komisija norāda, ka vairāki faktori izraisīja ierobežotu Timišoaras starptautiskās lidostas pārvaldnieka finansēšanas ietekmi uz konkurenci.

(262) Aradas lidostai bija ierobežota fiziskā spēja apstrādāt pasažieru plūsmu. Tikai 2014. gadā tika plānots izvērst infrastruktūru, lai pasažieru termināļa iespējas tuvinātu robežvērtībai 200 000 pasažieru gadā vai nedaudz pārsniegtu to. Tomēr pat šāds palielināts potenciāls nebūtu atbildis pieprasījumam, kas prognozēts Timišoaras starptautiskās lidostas attīstības plānā.

(263) Faktiskie noslodzes rādītāji arī apstiprina, ka Aradas lidostā bija ļoti ierobežota pasažieru plūsma. Aradas lidostas noslodze veidoja tikai 7,8 % no Timišoaras lidostas noslodzes 2007. gadā, 14,5 % 2008. gadā un 8,8 % 2009. gadā. Turklāt nešķiet, ka noslodzes attīstība abās lidostās ir saistīta ([49]).

(264) Tāpēc Aradas lidosta nevarēja absorbēt būtisko pasažieru plūsmas pieaugumu, kas tika paredzēts Timišoaras starptautiskajā lidostā.

(265) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka atbalsta izraisītie konkurences kropļojumi bija ierobežoti un nebija lielāki par atbalsta devumu reģiona attīstībā, pieejamībā un drošībā.

7.4.7. *Secinājums par 1. pasākumu*

(266) 241.–265. apsvērumā izklāstīto iemeslu dēļ Komisija uzskata, ka valsts atbalsts galamērķiem, kas nav Šengenas zonā, paredzētā termināļa izbūves, skrejceļa uzlabošanas, gaisa kuģa perona pagarināšanas un apgaismes ierīču finansēšanai ir saderīgs ar iekšējo tirgu, pamatojoties uz LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu.

8. 2. PASĀKUMA "2007., 2008. UN 2010. GADA AIP" NOVĒRTĒJUMS

8.1. Atbalsta esība

(267) LESD 107. panta 1. punkta principi, kas izklāstīti 171. un 172. apsvērumā, ir piemērojami arī 2. pasākuma novērtēšanai.

8.1.1. *Saimnieciskā darbība un jēdziens "uzņēmums"*

8.1.1.1. Principi

(268) Komisijai vispirms jānosaka, vai 2. pasākums attiecas uz uzņēmumiem LESD 107. panta 1. punkta nozīmē. Jēdziens "uzņēmums" aptver jebkuru vienību, kas ir iesaistīta saimnieciskā darbībā, neatkarīgi no tās juridiskā statusa un veida, kādā tā tiek finansēta ([50]). Saimnieciskā darbība ir jebkura darbība, kas ietver preču vai pakalpojumu piedāvāšanu konkrētajā tirgū ([51]).

8.1.1.2. Piemērošana konkrētajā gadījumā

(269) AIP ir noteiktas maksas, kas piemērojamas aviokompānijām par lidostas infrastruktūras izmantošanu.

(270) Aviokompānijas nodrošina gaisa pārvadājumu pakalpojumus. Nodrošinot šādus pakalpojumus, aviokompānijas veic saimniecisko darbību, un tāpēc tās ir uzņēmumi LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

([49]) Skatīt 32. zemsvītras piezīmi.
([50]) 1998. gada 18. jūnija spriedums lietā Komisija/Itālija, C-35/96, EU:C:1998:303, un *Höfner and Elser*.
([51]) 1987. gada 16. jūnija spriedums lietā Komisija/Itālija, 118/85, EU:C:1987:283; 1998. gada 18. jūnija spriedums lietā Komisija/Itālija, 35/96, EU:C:1998:303.

8.1.2. *Valsts līdzekļi un attiecināmība uz valsti*

8.1.2.1. Principi

(271) Valsts atbalsta jēdziens attiecas vienīgi uz priekšrocībām, ko piešķir tieši vai netieši ar valsts līdzekļiem ([52]). Valsts līdzekļi ietver visus publiskā sektora līdzekļus ([53]), tostarp valsts iekšējo struktūru (decentralizētu, federālu, reģionālu vai citu) līdzekļus ([54]), un noteiktos apstākļos arī privāto struktūru līdzekļus. Līdzekļu izcelsme nav būtiska, ja vien pirms to tiešas vai netiešas piešķiršanas saņēmējiem šie līdzekļi ir valsts kontrolē un tādējādi ir pieejami valsts iestādēm ([55]), pat ja tie nekļūst par šo iestāžu īpašumu ([56]).

(272) Turklāt valsts atbalsta jēdziens ir piemērojams tikai tad, ja priekšrocības piešķiršana ir attiecināma uz valsti, proti, to ir piešķīrusi pati valsts vai starpnieks, kurš darbojas atbilstoši tam piešķirtajām pilnvarām.

(273) Ar to, ka valsts vai valsts uzņēmums ir uzņēmuma vienīgais vai vairākuma akcionārs, nepietiek, lai secinātu, ka šī uzņēmuma līdzekļu pārskaitīšana ir attiecināma uz tās publiskajiem akcionāriem ([57]). Tiesa ir arī lēmusi, ka, pat ja valsts var kontrolēt valsts uzņēmumu un izšķirīgi ietekmēt tā darbības, nevar automātiski pieņemt, ka kādā konkrētā gadījumā kontrole tiek faktiski īstenota. Valsts uzņēmums var darboties pietiekami neatkarīgi atkarībā no autonomijas pakāpes, ko tam nodrošina valsts.

(274) Tāpēc, lai uzņēmuma veiktos pasākumus varētu uzskatīt par attiecināmiem uz valsti, nepietiek ar to vien, ka valsts uzņēmumu kontrolē valsts. Ir arī jāpārbauda, vai publiskas iestādes jāuzskata par jebkādā veidā iesaistītām šā pasākuma īstenošanā. Šajā saistībā Tiesa norādīja, ka valsts uzņēmuma veikta pasākuma attiecināmību uz valsti var noteikt, pamatojoties uz rādītāju kopumu, kas izriet no konkrētās lietas apstākļiem un pasākuma veikšanas konteksta ([58]).

(275) Šādi rādītāji var būt uzņēmuma integrācija valsts pārvaldes struktūrās, tā darbības veids un darbība tirgū parastos konkurences apstākļos ar privātiem uzņēmumiem, uzņēmuma juridiskais statuss (proti, vai uz to attiecas publiskās tiesības vai vispārējās uzņēmējdarbības tiesības), tas, cik intensīvi publiskas iestādes veic uzņēmuma vadības uzraudzību, vai jebkurš cits rādītājs, kas konkrētajā gadījumā liecina par publisko iestāžu iesaistīšanos pasākuma apstiprināšanā vai ticamības trūkumu tam, ka publiskas iestādes nav iesaistījušās pasākuma apstiprināšanā, turklāt jāņem vērā arī pasākuma tvērums, saturs vai nosacījumi ([59]).

8.1.2.2. Piemērošana konkrētajā gadījumā

(276) Šajā lietā valsts pastāvīgi īstenoja tiešu vai netiešu kontroli pār šajā lietā izskatāmajiem līdzekļiem. Laikā, kad tika apstiprināts 2010. gada AIP, 80 % lidostas tieši piederēja Rumānijas Transporta ministrijai saskaņā ar 2008. gada Statūtu 8. pantu (28. apsvērums). Lidostas pārvaldnieka līdzekļus kontrolēja valsts, un tāpēc tie bija tās rīcībā. Rumānija, izmantojot savu dominējošo ietekmi pār lidostas pārvaldnieku, varēja novirzīt savus līdzekļus, lai

([52]) Tiesas 1978. gada 24. janvāra spriedums lietā *Van Tiggele*, 82/77, ECLI:EU:C:1978:10, 25. un 26. punkts. 1996. gada 12. decembra spriedums lietā *Air France*/Komisija (*Air France*), T-358/94, EU:T:1996:194, 63. punkts.

([53]) *Air France*, 56. punkts.

([54]) Tiesas 1987. gada 14. oktobra spriedums lietā Vācija/Komisija, 248/84, EU:C:1987:437, 17. punkts; 2002. gada 6. marta spriedums lietā *Territorio Histórico de Álava* un citi/Komisija, apvienotās lietas T-92/00 un 103/00, EU:T:2002:61, 57. punkts.

([55]) Tiesas 2008. gada 17. jūlija spriedums lietā *Essent Netwerk Noord*, C-206/06, EU:C:2008:413, 70. punkts; Tiesas 2000. gada 16. maija spriedums lietā Francija/*Ladbroke Racing Ltd* un Komisija ("*Ladbroke Racing*"), C-83/98 P, EU:C:2000:248, 50. punkts.

([56]) *Air France*, 65., 66. un 67. punkts; *Ladbroke Racing*, 50. punkts.

([57]) *Stardust Marine*, 51. punkts un nākamie punkti.

([58]) *Stardust Marine*, 52. un 55. punkts.

([59]) *Stardust Marine*, 56. punkts.

finansētu īpašas priekšrocības par labu citiem uzņēmumiem. Turklāt, kad tika apstiprināts 2007. un 2008. gada AIP ([60]), Rumānijas valsts bija vienīgais lidostas pārvaldnieka akcionārs. Pamatojoties uz 1998. gada Statūtu 7. pantu (28. apsvērums), Rumānija bija pilnībā parakstījusi sākotnējo kapitālu un to pilnībā apmaksāja Timišoaras starptautiskās lidostas izveides dienā. Tāpēc ar to lidostas pārvaldnieka līdzekļi ir uzskatāmi par valsts līdzekļiem LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

(277) Kas attiecas uz attiecināmību uz Rumānijas valsti, Rumānijas iestādes apgalvo, ka lidostas pārvaldnieks darbojas kā tirgus ekonomikas ieguldītājs un ka valsts ietekme ir stingri ierobežota ar tās kā uzņēmuma akcionāra funkciju saskaņā ar uzņēmuma dibināšanas līgumu un Likums Nr. 31/1990 par uzņēmumiem. Lidostas pārvaldnieka cenu politiku saskaņā ar uzņēmuma dibināšanas līgumu nosaka direktoru padome un lidostas pārvaldnieka izpildes vadība.

(278) Kas attiecas uz lidostas pārvaldnieka darbības uzraudzību, ko veic valsts, Komisija norāda, ka akcionāru pilnsapulci veido akcionāru pārstāvji, Rumānijas valsts, kuru pārstāv Satiksmes ministrija, kas ir vienīgā akcionāre saskaņā ar 1998. gada Statūtiem un vairākuma akcionāre (ar 80 % akciju) saskaņā ar 2008. gada Statūtiem, un tā ir kompetenta lemt par lidostas pārvaldnieka darbībām un ekonomikas politiku. Pamatojoties uz 2008. gada Statūtu 19. pantu, akcionāru pilnsapulces lēmumi jāpieņem, balsojot vairākiem akcionāriem, kas pārstāv vismaz pusi no pamatkapitāla, nebloķējot mazākuma akcionāru tiesības.

(279) Saskaņā ar 2008. gada Statūtu 20. pantu lidostas pārvaldnieku administrē valde, kurā ir septiņi locekļi, no kuriem divi ir Satiksmes ministrijas pārstāvji un viens Finanšu ministrijas pārstāvis. Turklāt Komisija norāda, ka valdi izvēlas akcionāru pilnsapulce (kurā valsts bija vienīgais akcionārs saskaņā ar 1998. gada Statūtiem un kurai pašlaik ir vairākums). Valdi un tās priekšsēdētāju ieceļ ar Satiksmes ministrijas rīkojumu.

(280) Valdes sēdes var notikt, ja tajās piedalās vismaz puse plus viens valdes loceklis ([61]). Valde apspriežas, piedaloties vismaz divām trešdaļām tās locekļu, un lēmumus pieņem ar valdes locekļu balsu vairākumu ([62]).

(281) Valdes priekšsēdētājs veic arī lidostas pārvaldnieka rīkotājdirektora pienākumus. Organiskā struktūra un ietekmes ķēde ir vēl viens rādītājs, kas nosaka maksu un atlaižu grafika apstiprināšanas attiecināmību uz valsti. Jebkurā gadījumā un visbeidzot šie valdes locekļi nepārtraukti informēja valsti par izmaiņām maksu un atlaižu grafikā.

(282) Turklāt, pamatojoties uz 1998. gada Statūtu 2. panta 2. punktu, lidostas pārvaldnieka galvenais mērķis ir rīcība sabiedrības interesēs. Saskaņā ar 1998. gada Statūtu 5. pantu lidostas pārvaldnieks ir specializēta tehniska struktūra, kuru Satiksmes ministrija ir iecēlusi, lai tā rīkotos galvenokārt sabiedrības interesēs, lai atbilstoši savas darbības jomai tā izmantotu priekšrocības, sniegtu pakalpojumus, nodarbotos ar valstij piederošu, tās rīcībā esošu vai valsts iznomātu aktīvu pārvaldīšanu un izmantošanu, ņemot vērā valsts un starptautisko gaisa kuģu satiksmi, nodrošinot personu un preču tranzītu.

(283) Ņemot vērā šos apsvērumus, Komisija uzskata, ka ir pietiekami daudz rādītāju, lai varētu konstatēt, ka 2007., 2008. un 2010. gada AIP ir attiecināmas uz valsti.

([60]) Rumānija paskaidroja, ka lidostas pārvaldnieka direktoru padome apstiprināja 2007. un 2008. gada AIP aptuveni divus mēnešus pirms katra AIP stāšanās spēkā.

([61]) 1998. gada Statūtu 20. panta 9. punkts.

([62]) 1998. gada Statūtu 20. panta 10. punkts.

8.1.3. *Selektivitāte*

8.1.3.1. Principi

(284) Lai valsts pasākums atbilstu LESD 107. panta 1. punktam, tam ir jādod priekšroka "*konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai*". Tādējādi jēdziens "valsts atbalsts" ietver tikai tos pasākumus uzņēmumu labā, kas nodrošina priekšrocību selektīvā veidā.

(285) Ir iedibināta judikatūra, ka selektivitātes nosacījuma vērtējumā ir jānosaka, vai attiecīgajā tiesību sistēmā valsts pasākums var dot priekšrocību konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai salīdzinājumā ar citiem, kuri, raugoties no minētās shēmas izvirzītā mērķa viedokļa, atrodas faktiski un juridiski salīdzināmā situācijā. Selektivitātes pārbaude paredz, ka vispirms ir jānosaka atsauces sistēma, kurā ietilpst attiecīgais pasākums ([63]). Pasākums ir selektīvs "tikai tad, ja konkrētā tiesiskā regulējuma ietvaros šis pasākums sniedz priekšrocību dažiem uzņēmumiem, salīdzinot ar citiem uzņēmumiem no citām nozarēm vai tās pašas nozares, kuri attiecībā uz šī regulējuma mērķi ir salīdzināmā juridiskā un faktiskā situācijā" ([64]). Valsts atbalsta jēdziens neattiecas uz valsts pasākumiem, kas nosaka atšķirību starp uzņēmumiem, ja šīs atšķirības iemesls ir visas sistēmas, kurā tās ietilpst, būtība vai struktūra ([65]).

(286) Pasākums, ar kuru valsts uzņēmums paredz nosacījumus savu preču vai pakalpojumu izmantošanai, ne vienmēr ir selektīvs pasākums LESD 107. panta 1. punkta nozīmē ([66]). LESD 107. panta 1. punktā nav paredzēts nošķirums atkarībā no tā, kādi ir valsts iejaukšanās pasākuma iemesli vai mērķi, bet šie pasākumi ir definēti, ņemot vērā to radītās sekas, un tādējādi neatkarīgi no lietotajām metodēm ([67]).

8.1.3.2. Piemērošana konkrētajā gadījumā

(287) 2007., 2008. un 2010. gada AIP bija noteikta lidostas maksu bāzes likmju sistēma (attiecīgi 41. un 44. apsvērums). Turklāt 2007., 2008. un 2010. gada AIP ietvēra arī atlaides un rabatus maksām atkarībā no nolaišanās skaita noteiktā laika periodā, pasažieru skaita, gaisa kuģu svara un/vai apkalpotā maršruta veida (attiecīgi 42., 43., 46.–48. un 49. apsvērums).

(288) 2007., 2008. un 2010. gada AIP ierosināja, novērtēja un ieviesa Timišoaras starptautiskās lidostas izpildvadība, un tos apstiprināja direktoru padome (40. apsvērums). Tas atbilst prasībai, ka lidostas pārvaldītājs, izmantojot savas pilnvaras, izstrādā attiecīgajai lidostai piemērojamo lidostas nodevu skalu ([68]). Tāpēc piemērojamais tiesiskais regulējums bija attiecīgi 2007., 2008. un 2010. gada AIP noteiktās lidostas maksas, atlaides un rabati, kas piemērojami Timišoaras starptautiskajā lidostā.

(289) Tāpēc attiecīgā atsauces sistēma, kas tika izmantota, lai pārbaudītu, vai 2007., 2008. un 2010. gada AIP labvēlīgi ietekmēja dažas aviokompānijas, salīdzinot ar citām aviokompānijām, kuras bija salīdzināmā faktiskajā un juridiskajā situācijā, bija režīms, ko piemēroja vienīgi Timišoaras starptautiskajai lidostai.

(290) Lidostas maksu sistēma un atlaides un rabati bija piemērojami visām aviokompānijām, kas izmanto vai kam ir tiesības izmantot Timišoaras starptautisko lidostu un kas atbilst 2007., 2008. un 2010. gada AIP izklāstītajiem nosacījumiem.

(291) Komisija arī analizēja, vai atlaides, kas paredzētas attiecīgi 2007., 2008. un 2010. gada AIP, bija selektīvas, dodot priekšroku dažām aviokompānijām, kas izmanto Timišoaras starptautisko lidostu, kaitējot citām aviokompānijā, kuras to izmanto.

([63]) Tiesas (virspalātas) 2016. gada 21. decembra spriedums lietā Komisija/*Hansestadt Lübeck* ("*Lübeck*"), C-524/14 P, EU:C:2016:971, 40.–67. punkts.

([64]) *Lübeck*, 58. punkts.

([65]) *Lübeck* 40.–67. punkts un tajā minētā judikatūra.

([66]) Turpat.

([67]) Turpat. 2011. gada 15. novembra spriedums lietā Komisija un Spānija/Gibraltāra valdība un Apvienotā Karaliste, C-106/09 P un C-107/09 P, EU:C:2011:732, 87. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra.

([68]) *Lübeck*, 61. punkts.

(292) Piemērojamās atlaides bija dažādas, sākot no 10 % par 250–500 nolaišanās reizēm gadā, t. i., aptuveni piecām nolaišanās reizēm nedēļā. Komisija norāda, ka attiecīgajā periodā Timišoaras starptautiskajā lidostā bez *Wizz Air* darbojās arī vairākas citas aviokompānijas, kuru flotē bija attiecīga lieluma gaisa kuģi un/vai gaisa kuģi, kas veica lidojumus pietiekami bieži, un tāpēc tās guva vai varēja gūt labumu no attiecīgajām atlaidēm.

(293) Tādēļ var secināt, ka lidostas maksu un atlaižu sistēma tika piemērota nediskriminējoši.

(294) Tāpēc bāzes likme, atlaides un rabati, kas noteikti 2007., 2008. un 2010. gada AIP, nebija selektīvi.

(295) Komisija norāda, ka šis secinājums attiecas tikai uz maksām, atlaidēm un rabatiem, kuru pamatā ir tieši 2007., 2008. un 2010. gada AIP. Tas neattiecas uz maksām, atlaidēm vai rabatiem, kas noteikti, pamatojoties uz individuāliem nolīgumiem ar aviokompānijām, ja tādi pastāv.

8.1.3.3. Secinājums par selektivitāti

(296) No iepriekš minētā var secināt, ka 2. pasākums neatbilst LESD 107. panta 1. punktā paredzētajam selektivitātes nosacījumam.

(297) LESD 107. panta 1. punkta nosacījumi ir kumulatīvi. Ja novērtējamais pasākums neatbilst vienam no tiem, šāds pasākums nav valsts atbalsts.

(298) Tāpēc Komisija secina, ka 2. pasākums nebija valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, jo tas nebija selektīvs.

(299) Komisija norāda, ka lēmumā par procedūras sākšanu tika izvirzīts jautājums par to, ka AIP varētu būt nesaderīgi ar iekšējo tirgu iespējamas diskriminējošas attieksmes pret dažādām pasažieru kategorijām dēļ. Šis princips attiecas uz pasākumiem, kas ir valsts atbalsts, un neļauj tos atzīt par saderīgiem ar valsts atbalsta noteikumiem ([69]). Tā kā šajā gadījumā ir konstatēts, ka AIP nav valsts atbalsts, nav nepieciešams sīkāk analizēt nesaraujamās saites elementu, kas minēts lēmumā par procedūras sākšanu.

9. 3. PASĀKUMA "2008. GADA NOLĪGUMI AR *WIZZ AIR*" NOVĒRTĒJUMS

9.1. Atbalsta esība

(300) LESD 107. panta 1. punkta principi, kas izklāstīti 171. un 172. apsvērumā, ir piemērojami arī 3. pasākuma novērtēšanai, kas attiecas uz 2008. gada nolīgumiem starp lidostas pārvaldnieku un *Wizz Air*.

9.1.1. *Saimnieciskā darbība un jēdziens "uzņēmums"*

(301) *Wizz Air* ir aviokompānija. Tā nodrošina regulārus pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumus un veic saimniecisko darbību. Tādējādi tas ir uzņēmums LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

9.1.2. *Valsts līdzekļi un attiecināmība uz valsti*

9.1.2.1. Principi

(302) Arī šim pasākumam ir piemērojami principi, kas paskaidroti 271.–275. apsvērumā.

9.1.2.2. Piemērošana konkrētajā gadījumā

(303) Uz valsts līdzekļiem attiecas tas pats, kas norādīts 276. apsvērumā.

([69]) Tiesas 1993. gada 15. jūnija spriedums lietā *Matra*/Komisija, C-225/91, EU:C:1993:239.

(304) Attiecībā uz 2008. gada nolīgumu, kuri tika parakstīti laikā, kad bija spēkā lidostas 1998. gada Statūti, attiecināmību *mutatis mutandis* piemēro 277.–279. apsvērumā izklāstīto argumentāciju attiecībā uz 2007., 2008. un 2010. gada AIP.

(305) Ņemot vērā šos apsvērumus, Komisija uzskata, ka 2008. gada nolīgumu noslēgšana starp *Wizz Air* un lidostas pārvaldnieku ir attiecināma uz valsti.

9.1.3. *Selektivitāte*

9.1.3.1. Principi

(306) 199. apsvērumā paskaidrotie principi ir piemērojami arī šim pasākumam.

9.1.3.2. Piemērošana konkrētajā gadījumā

(307) Šajā gadījumā 2008. gada nolīgumi tika noslēgti ar vienu uzņēmumu – tikai ar *Wizz Air*. Tādējādi 3. pasākums pēc definīcijas bija selektīvs LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

9.1.4. *Ekonomiska priekšrocība*

9.1.4.1. Principi

(308) 202.–206. apsvērumā izklāstītos principus, kas attiecas uz ekonomisko priekšrocību LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, piemēro nolīgumiem starp lidostām un aviokompānijām. TEDP piemērošana šādiem pasākumiem ir sīkāk paskaidrota 2014. gada Aviācijas pamatnostādnēs ([70]).

(309) Konkrētajā lidostas un aviokompāniju situācijā Komisija novērtēs, vai valsts līdzekļu pieejamība lidostai dod priekšrocību aviokompānijām, kuras izmanto šo lidostu. Šādu atbalstu aviokompānijai, kas izmanto lidostu, principā var izslēgt, ja attiecības starp lidostu un šo aviokompāniju atbilst TEDP.

(310) Saskaņā ar 2014. gada Aviācijas pamatnostādnēm atbilstoši tirgus ekonomikas dalībnieka kritērijam atbalstu aviokompānijai, kas izmanto lidostu, var izslēgt, ja:

1) cena, kāda tiek iekasēta par lidostas pakalpojumiem, atbilst tirgus cenai; vai

2) izmantojot *ex ante* analīzi, proti, analīzi, kuras pamatā ir dati, kas bija pieejami laikā, kad tika lemts par attiecīgajiem pasākumiem, ir iespējams pierādīt, ka lidostas un aviokompānijas vienošanās radīs pozitīvu papildu peļņu lidostai.

(311) Kas attiecas uz pirmo pieeju, kura izklāstīta 310. apsvērumā (t. i., lidostas pakalpojumiem pieprasītās cenas salīdzinājumu ar tirgus cenu), saskaņā ar 2014. gada Aviācijas pamatnostādnēm, lai noteiktu salīdzinošo rādītāju, vispirms ir jābūt iespējai atlasīt pietiekamu skaitu salīdzināmu lidostu, kas normālos tirgus apstākļos piedāvā salīdzināmus pakalpojumus. Šajā saistībā Komisija norāda, ka pašlaik lielākā daļa Savienības lidostu saņem valsts finansējumu, lai segtu ieguldījumu un darbības izmaksas. Publiskās iestādes tradicionāli uzskata publisko personu īpašumā esošas lidostas par infrastruktūru vietējās attīstības veicināšanai, nevis par uzņēmumiem, kas darbojas saskaņā ar tirgus principiem. Tādējādi šo lidostu maksas pārsvarā netiek noteiktas, ņemot vērā tirgus apsvērumus un jo īpaši pamatotas *ex ante* rentabilitātes perspektīvas, bet gan pamatā ņemot vērā sociālus vai reģionālus apsvērumus. Pat ja dažas lidostas ir privātpersonu īpašumā vai pārvaldībā un to īpašumtiesības vai pārvaldība tiek īstenota, neņemot vērā sociālus vai reģionālus apsvērumus, maksu, kuru iekasē šīs lidostas, var spēcīgi ietekmēt maksa, kuru iekasē no publiskiem līdzekļiem subsidētas lidostas, jo aviokompānijas ņem vērā minēto maksu, veicot sarunas ar privātpersonu īpašumā vai pārvaldībā esošām lidostām. Ņemot vērā šos apstākļus, Komisija apšaubīja, ka attiecīgajā laikā 2014. gada Aviācijas pamatnostādnēs bija iespējams noteikt piemērotu salīdzinošo rādītāju tirgus cenas noteikšanai par pakalpojumiem, kurus sniedz lidostas ([71]).

([70]) 2014. gada Aviācijas pamatnostādnes, 53. punkts.
([71]) 2014. gada Aviācijas pamatnostādnes, 59. punkts.

(312) Jebkurā gadījumā Komisija uzskata, ka, nosakot salīdzinošos rādītājus, būtu jāsalīdzina lidostas maksas, no kurām atņemti jebkādi aviokompānijai sniegti labumi (piemēram, tirgvedības atbalsts, atlaides vai citi stimuli), pietiekamā skaitā pienācīgu "salīdzinājuma lidostu", kuru administratori rīkojas kā tirgus ekonomikas lidostu pārvaldnieki. Jo īpaši būtu jāizmanto šādi rādītāji: satiksmes apjoms; satiksmes veids (darījumdarbība vai atpūta, vai galamērķis), relatīvais kravu svarīgums un relatīvais ieņēmumu svarīgums no lidostas darbībām, kas nav saistītas ar aeronavigāciju; sniegto lidostas pakalpojumu veids un līmenis; lidostas tuvums lielai pilsētai; iedzīvotāju skaits lidostas aptvēruma teritorijā; labklājības līmenis apkārtējā teritorijā (IKP uz iedzīvotāju); dažādie ģeogrāfiskie apgabali, no kuriem iespējams piesaistīt pasažierus.

(313) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka papildu rentabilitātes *ex ante* analīze ir atbilstošākais kritērijs, lai izvērtētu starp lidostām un atsevišķām aviokompānijām noslēgtās vienošanās.

(314) Turklāt Komisija uzskata, ka vienošanās, kas noslēgtas starp aviokompānijām un lidostu, var uzskatīt par tādām, ka izpilda TEDP, ja tās, raugoties no *ex ante* perspektīvas, vismaz ilgtermiņā rada lidostai papildu rentabilitāti ([72]). Lidostai būtu jāpierāda, ka, noslēdzot vienošanos ar aviokompāniju (piemēram, individuālu līgumu vai lidostas maksu vispārēju shēmu), tā spēj segt visas no vienošanās izrietošās izmaksas visā vienošanās darbības laikā, ar saprātīgu peļņas normu, kuras pamatā ir jēgpilnas vidēji ilga termiņa prognozes ([73]).

(315) Šajā saistībā Komisija uzskata, ka cenu diferenciācija ir darījumdarbības standarta prakse, ja tā atbilst visiem attiecīgajiem konkurences jomas un nozaru tiesību aktiem. Tomēr šādai cenu diferencēšanas politikai, lai tā izpildītu TEDP, vajadzētu būt komerciāli pamatotai ([74]).

9.1.4.2. 2008. gada nolīgumu kopīgs novērtējums

(316) Komisija uzskata, ka TEDP piemērošanas nolūkā 2008. gada nolīgumi ir jāvērtē kopā kā viens pasākums. Ir vairākas norādes, kāpēc tā būtu jādara.

(317) Pirmkārt, nolīgumus noslēdza tās pašas puses.

(318) Otrkārt, 2008. gada 25. jūnija saprašanās memorandā ir minēts lidostas pārvaldnieka sniedzamo pakalpojumu, kā arī *Wizz Air* sniedzamo tirdzniecības pakalpojumu klāsts. Saprašanās memorandā ir paredzēta tāda pati tirdzniecības nodevas aprēķināšanas formula un tāda pati paturētā summa par katru izlidojošo pasažieri kā 2008. gada 30. jūlija tirdzniecības nolīgumā. Tādējādi saprašanās memorands un tirdzniecības nolīgums ir saturiski cieši un tieši saistīti. Saprašanās memorandā ir paredzēti arī vispārīgi lidostas pārvaldnieka un *Wizz Air* sadarbības principi, kas pēc tam tika iekļauti tirdzniecības nolīguma, ekspluatācijas nolīguma un LPN darbības noteikumos. Tirdzniecības nolīguma preambulā (55. apsvērums) ir arī tieša atsauce uz saprašanās memorandu. Saprašanās memorandu galu galā aizstāja tirdzniecības nolīgums, ekspluatācijas nolīgums un LPN.

(319) Treškārt, ekspluatācijas nolīgums un LPN tika parakstīti tajā pašā dienā (2008. gada 1. augustā) uz to pašu termiņu, proti, no 2008. gada 11. decembra līdz 2009. gada 10. decembrim, ar iespēju tos automātiski atjaunot uz turpmākajiem 12 mēnešiem katrā to spēkā stāšanās gadadienā, taču bez iespējas tos izbeigt līdz tirdzniecības nolīguma trešajai gadadienai. Arī tirdzniecības nolīgums stājās spēkā tajā pašā dienā, proti, 2008. gada 11. decembrī (54. apsvērums).

([72]) 2014. gada Aviācijas pamatnostādnes, 66. punkts.
([73]) 2014. gada Aviācijas pamatnostādnes, 63. punkts.
([74]) 2014. gada Aviācijas pamatnostādnes, 62. punkts.

(320) Ceturtkārt, 2008. gada nolīgumi bija savstarpēji saistīti. Tirdzniecības nolīgumā ir vairākas atsauces uz ekspluatācijas nolīgumu un LPN: i) tirdzniecības nolīgumā bija paredzēts, ka puses var nekavējoties izbeigt tirdzniecības nolīgumu, ja ekspluatācijas nolīguma termiņš ir beidzies un nav atjaunos vai ja ekspluatācijas nolīgums ir izbeigts; ii) tirdzniecības nolīgumā bija noteikts, ka puses var nekavējoties izbeigt ekspluatācijas nolīgumu un LPN bez jebkādiem zaudējumiem, kad tirdzniecības nolīguma termiņš ir beidzies vai ja tirdzniecības nolīgums ir izbeigts; iii) tirdzniecības līgumā bija noteikts, ka gadījumā, kad palielinās ekspluatācijas nolīgumā vai LPN reglamentētās maksas, tirdzniecības nodeva būtu jāmaina tāpat, kā mainās lidostas maksas (59. apsvērums).

(321) Pamatojoties uz iepriekš minētajiem argumentiem, Komisija uzskata, ka saprašanās memorands, tirdzniecības nolīgums, ekspluatācijas nolīgums un LPN nav atdalāmi. Tāpēc Komisija uzskata, ka 2008. gada nolīgumi ir jāanalizē kopā, lai noteiktu, vai šāds darījums ir valsts atbalsts.

9.1.4.3. Principu piemērošana šajā lietā

(322) Šajā gadījumā, lai noteiktu, vai 2008. gada nolīgumi piešķir *Wizz Air* priekšrocību, ko tā nebūtu saņēmusi normālos tirgus apstākļos, Komisijai jāpārbauda, vai līdzīgos apstākļos lidosta, kas darbojas normālos tirgus apstākļos ekonomikā un kuru vada rentabilitātes izredzes ilgtermiņā ([75]), būtu noslēgusi tādu pašu vai līdzīgu komerciālu vienošanos ar aviokompāniju. Komisijai ir jāatgriežas laikā, kad tika pieņemts lēmums noslēgt 2008. gada nolīgumus starp lidostas pārvaldnieku un *Wizz Air*, un novērtējums jāpamato ar informāciju un pieņēmumiem, kas tajā laikā bija lidostas pārvaldnieka rīcībā.

(323) Attiecībā uz piemērojamo TED analīzi *Wizz Air* apgalvoja, ka šajā gadījumā salīdzinājums ar tirgus cenu pieeju, t. i., 310. apsvēruma 1) punktā izklāstīto pirmo pieeju, būtu jāpiemēro papildus 310. apsvēruma 2) punktā izklāstītajai otrajai pieejai (proti, rentabilitātes analīzei).

(324) *Wizz Air* iesniedza *Oxera* 2011. gada 27. oktobra ziņojumu "Atbilstības TEIP ekonomiskais novērtējums", kurā maksas, ko *Wizz Air* maksāja Timišoaras starptautiskajā lidostā, ir salīdzinātas ar maksām, ko *Wizz Air* maksāja trīs lidostās Apvienotajā Karalistē, kuras *Oxera* uzskatīja par salīdzināmām lidostām: Liverpūles, Prestvikas un Donkasteras lidostā. Pētījumā analīze ir pamatota ar lidostas pārvaldnieka un *Wizz Air* sniegtajiem datiem. Saskaņā ar *Oxera* pētījumu šīs lidostas varētu rīkoties kā "privātu ieguldītāju" lidostas, ņemot vērā to īpašumtiesību un finansēšanas struktūru. Pētījumā arī tika salīdzināti Timišoaras starptautiskās lidostas un trīs salīdzināmo lidostu vispārīgie raksturlielumi (piemēram, iedzīvotāju skaits mītnes pilsētā, attālums līdz mītnes pilsētai, iedzīvotāju skaits lielākajā pilsētā 150 km attālumā, tuvākā lielā lidosta), ienākumu apmērs, mērot pēc IKP uz vienu iedzīvotāju, kā arī vidējās nedēļas algas, satiksmes rādītāju tendences, attiecīgo lidostu ieņēmumi un finansējuma statuss (proti, vai tā saņēma vai nesaņēma valsts finansējumu). Ziņojumā tika aprēķinātas maksas, ko *Wizz Air* maksāja Timišoaras starptautiskajā lidostā, salīdzinot ar trim Apvienotās Karalistes lidostām (analīzē tika ņemtas vērā atšķirīgās maksas četrās lidostās, atskaitot *Wizz Air* sniegtās priekšrocības). Analīzē tika uzrādītas kopējās maksas, ko *Wizz Air* maksāja Timišoaras starptautiskajā lidostā un salīdzinošajās lidostās, kas izteiktas euro par lidojumu turp un atpakaļ un euro par vienu pasažieri. Pamatojoties uz to, analīzē tika konstatēts, ka kopumā maksas, ko *Wizz Air* maksāja Timišoaras starptautiskajā lidostā laikposmā no 2008. līdz 2011. gadam, izteiktas gan par lidojumu turp un atpakaļ, gan arī par vienu pasažieri, vidēji ir lielākas nekā salīdzināmās vidējās maksas, ko aviokompānija maksāja salīdzināmajās lidostās. Saskaņā ar *Oxera* ziņojumu zemākas cenas, ko *Wizz Air* maksāja salīdzinošajās lidostās, liecina, ka privāts ieguldītājs, visticamāk, būtu noslēdzis līgumu ar lidostas pārvaldnieka un *Wizz Air* darījuma nosacījumiem.

(325) Attiecībā uz *Wizz Air* iesniegto *Oxera* ziņojumu, kurā Timišoaras starptautiskā lidosta salīdzināta ar trim Apvienotās Karalistes lidostām, Komisija atgādina, ka salīdzinošā novērtēšana nav piemērota metode tirgus cenu noteikšanai, ja pieejamie salīdzinošie rādītāji nav noteikti attiecībā uz tirgus apsvērumiem vai notiekošos procesus ir būtiski izkropļojuši valsts intervences pasākumi. Šķiet, ka šādi izkropļojumi pastāv aviācijas nozarē 311. un 312. apsvērumā izklāstīto iemeslu dēļ.

([75]) *Alfa Romeo*, 23. punkts; 2000. gada 12. decembra spriedums lietā *Alitalia*/Komisija, T-296/97, EU:T:2000:289, 84. punkts.

(326) Turklāt Komisija secina, ka nav izpildīts kritērijs par pietiekamu skaitu salīdzināmo lidostu, kas sniedz salīdzināmus pakalpojumus normālos apstākļos, kā noteikts 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 55. punktā. Ņemot vērā to, ka Eiropā ir daži simti lidostu, ([76]) trīs lidostas nevar uzskatīt par pietiekamu skaitu, kas ļautu noteikt atbilstošu salīdzinošo rādītāju attiecīgajām tirgus cenām. Turklāt divas no trim salīdzinošajām lidostām (Liverpūle un Donkastera) pieder tai pašai grupai – *Peel Airports Group*. Tas vēl vairāk samazina salīdzināmo lidostu skaitu un daudzveidību, kas vajadzīga, lai noteiktu ticamu salīdzinošo rādītāju.

(327) Turklāt visas trīs salīdzināmās lidostas atrodas Apvienotajā Karalistē, un divas no tām (Liverpūle un Donkastera) atrodas netālu no tās pašas lielās pilsētas – Mančestras. *Oxera* ziņojumā arī nav paskaidrots, vai trīs salīdzināmās lidostas un Timišoaras starptautiskā lidosta sniedz salīdzināmus pakalpojumus. Pētījumā ir sniegta informācija vienīgi par brīdi, kad *Wizz Air* sāka darboties katrā lidostā un uz kuriem galamērķiem, kā arī analizētas kopējās nodevas, ko *Wizz Air* maksāja šajās lidostās (atskaitot maksājumus par tirdzniecības pakalpojumiem). Tomēr tas neļauj novērtēt, vai lidostas sniedz salīdzināmus pakalpojumus.

(328) Turklāt, kā norādīts pašā *Oxera* ziņojumā, starp Timišoaras starptautisko lidostu un divām citām Apvienotās Karalistes lidostām (Liverpūles un Prestvikas lidostu) ir vairākas atšķirības. Konkrētāk, Liverpūles lidosta ir daudz lielāka par Timišoaras starptautisko lidostu (aptuveni 5,5 miljoni pasažieru 2007. gadā), un Prestvikas lidosta apkalpoja vairāk nekā 2 miljonus pasažieru. Tāpēc pasažieru plūsmas ziņā vienīgi Donkasteras lidosta (līdz 1 miljonam pasažieru) bija salīdzināma. Pati *Wizz Air* pārvadāja atšķirīgu skaitu pasažieru no katras no šīm lidostām.

(329) Kas attiecas uz labklājības līmeni apkārtējā teritorijā (IKP uz vienu iedzīvotāju), bija milzīga atšķirība starp labklājības līmeni Timišoarā (2007. gadā IKP uz vienu iedzīvotāju indekss ([77]) bija zem 50) un Apvienotajā Karalistē (2007. gadā IKP indekss bija aptuveni 120), kur atrodas trīs salīdzināmās lidostas. Turklāt *Oxera* ziņojumā salīdzināšanas daļā ir iekļauta informācija par vidējām nedēļas algām reģionālajā darba tirgū Timišoarā un trijās Apvienotās Karalistes pilsētās, kur atrodas salīdzināmās lidostas (Liverpūle, Prestvika un Donkastera), un tās arī ir ļoti atšķirīgas (Timišoarā bija zem 50, bet pārējās trīs pilsētās pārsniedza 500).

(330) Turklāt ziņojumā nav ņemti vērā daži rādītāji, kas noteikti 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 60. punktā (piemēram, satiksmes veids vai sniegto lidostas pakalpojumu veids un līmenis).

(331) Visbeidzot, pat pieņemot, ka, pamatojoties uz derīgu salīdzinošo analīzi, dažādajos darījumos, uz kuriem attiecas šis novērtējums, piemērotā "cena" bija līdzvērtīga vai augstāka par "tirgus cenām", Komisija tomēr nevarēja secināt, ka šie darījumi noteikti atbilda tirgus cenai. Tā nebūtu tirgus cena, ja, noslēdzot šādas vienošanās, operators varētu sagaidīt, ka tās radīs papildu izmaksas, kas lielākas nekā papildu ieņēmumi. Faktiski TED nebūtu ieinteresēts nodrošināt preces vai sniegt pakalpojumus par "tirgus cenu", ja tas radītu papildu zaudējumus.

(332) Saistībā ar minēto analīzi Komisija uzskata par lietderīgu atgādināt, ka pēc 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu pieņemšanas gan Rumānija, gan ieinteresētās personas tika aicinātas iesniegt piezīmes attiecībā uz minēto pamatnostādņu piemērošanu šajā lietā. Izņemot *Wizz Air*, nedz Rumānija, nedz ieinteresētās persona neapstrīdēja Komisijas pieeju, proti, ka gadījumā, kad nevar noteikt piemērotu salīdzinošu rādītāju patiesas tirgus cenas noteikšanai par pakalpojumiem, ko lidostas sniedza aviokompānijām, svarīgākais kritērijs, lai novērtētu abu pušu noslēgtos nolīgumus, ir *ex ante* pieaugošās rentabilitātes analīze.

([76]) 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 1. punktā ir teikts, ka Eiropas Savienības gaisa transporta tīklu veido vairāk nekā 460 lidostas.

([77]) Kā paskaidrots *Oxera* ziņojumā, Rumānijas un Apvienotās Karalistes IKP indekss uz vienu iedzīvotāju ir izteikts pirktspējas standartos (PPS) salīdzinājumā ar Eiropas Savienības (ES-27) vidējo rādītāju. Tika noteikts, ka Eiropas Savienības (ES-27) vidējais rādītājs ir 100.

(333) Tāpēc, pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka šajā gadījumā ir jāpiemēro 2014. gada Aviācijas pamatnostādnēs vispārīgi atbalstītā pieeja saistībā TEDP piemērošanu attiecībās starp lidostām un aviokompānijām, t. i., papildu rentabilitātes *ex ante* analīze ([78]).

9.1.4.4. 2008. gada nolīgumu rentabilitātes analīzes grafiks

(334) Lemjot par to, vai slēgt nolīgumus ar aviokompāniju, TED izvēlēsies novērtējuma grafiku, pamatojoties uz attiecīgo nolīgumu termiņiem vai katrā atsevišķā nolīgumā noteikto termiņu. Citiem vārdiem sakot, tas novērtēs papildu izmaksas un ieņēmumus nolīguma īstenošanas periodā. Nolīgumu parakstīšanas dienā piesardzīgs TED nepaļausies uz to, ka nolīgumi tiks atjaunoti, tiklīdz tie būs beigušies, vai nu ar tiem pašiem vai jauniem nosacījumiem.

(335) Pamatojoties uz 334. apsvērumā izklāstīto pieeju, Komisija novērtēs 2008. gada nolīgumu radītās papildu izmaksas un ieņēmumus laikposmā no 2008. gada 11. decembra līdz 2011. gada 10. decembrim, kas ir sākotnējais tirdzniecības nolīguma piemērošanas periods. Netiks ņemta vērā iespēja pagarināt tirdzniecības nolīgumu par vēl 12 mēnešiem pēc pirmajiem trīs gadiem. Tā bija tikai pagarināšanas iespēja, un tāpēc tirgus dalībnieks nevarēja paļauties uz faktu, ka šāda iespēja tiktu izmantota.

(336) Gan ekspluatācijas nolīgums, gan LPN sākotnēji bija spēkā vienu gadu, proti, no 2008. gada 11. decembra līdz 2009. gada 10. decembrim. Katru no tiem bija iespējams automātiski atjaunot uz nākamajiem 12 mēnešiem katrā gadadienā pēc to stāšanās spēkā. Lidostas pārvaldniekam nebija tiesību vienpusēji izbeigt šos divus līgumus līdz trešajam atjaunošanas periodam ([79]). Tā kā ekspluatācijas nolīguma un LPN atjaunošana no lidostas pārvaldnieka viedokļa bija automātiska, Komisija uzskata, ka piesardzīgs TED būtu pieņēmis, ka ekspluatācijas nolīgums un LPN būtu spēkā vismaz tik ilgi, kamēr būtu spēkā tirdzniecības nolīgums.

(337) *A contrario*, pieņemot, ka, ja aviokompānija nedarbotos lidostā, tirdzniecības nolīguma sākotnējais trīs gadu periods un ekspluatācijas nolīguma sākotnējais viena gada periods nebūtu bijis loģisks, tirdzniecības nolīgums paliktu bez priekšmeta. Arī LPN piemērošanas ilgums būtu jāpielāgo ekspluatācijas nolīguma ilgumam, jo lidlauka pakalpojumi ir iespējai tikai tad, ja aviokompānija darbojas lidostā. Turklāt, kā paskaidrots 319. apsvērumā, tirdzniecības nolīguma ilgums, no vienas puses, un ekspluatācijas nolīguma un LPN ilgums, no otras puses, ir saistīts.

(338) Komisija norāda, ka 2008. gada 25. jūnijā parakstītais saprašanās memorands bija sistēma, kurā bija noteikti lidostas pārvaldnieka un *Wizz Air* sadarbības vispārīgie principi. Pēc tam tie tika iekļauti tirdzniecības nolīguma, ekspluatācijas nolīguma un LPN darbības noteikumos. Tāpēc Komisija uzskata, ka periods pirms saprašanās memoranda parakstīšanas, proti, 2008. gada 25. jūnija, būtu uzskatāms par *ex ante* atskaites punktu rentabilitātes analīzes vajadzībām.

(339) 2010. gada 25. jūnijā gan ekspluatācijas nolīgumā, gan LPN tika izdarīti grozījumi ar jaunu atlaižu shēmu, par kuru vienojās *Wizz Air* un lidostas pārvaldnieks un kas attiecās uz laikposmu līdz 2011. gada 6. februārim ("2010. gada grozījumi nolīgumos"). Šī jaunā atlaižu shēma atbilst 2010. gada AIP. Ņemot vērā to, ka ar grozījumiem tika ieviestas izmaiņas abu nolīgumu noteikumos, Komisija piemēros TEDP atsevišķi 2010. gada grozījumiem nolīgumos, lai novērtētu, vai TED būtu noslēdzis grozījumus nolīgumos. Tāpēc turpmāk izklāstītajā novērtējumā ir nošķirta rentabilitātes analīze attiecībā uz 2008. gada nolīgumu sākotnējo periodu un attiecībā uz 2010. gada grozījumiem nolīgumos.

([78]) 2014. gada Aviācijas pamatnostādnes, 59. un 61. punkts.

([79]) Izņemot standarta noteikumus par līguma pārkāpšanu.

9.1.4.5. 2008. gada nolīgumu rentabilitātes analīze

2008. gada nolīgumu radīto papildu izmaksu un ieņēmumu novērtējums

(340) 2008. gada nolīgumi bija atsevišķi apspriestas vienošanās, kas attiecās tikai uz abām līgumslēdzējām pusēm. Tā nav vispārēja lidostas maksu shēma, kas attiecas uz visām aviokompānijām, kas izmanto lidostu ([80]). Attiecīgās 2008. gada nolīgumu radītās papildu izmaksas un ieņēmumi ir tie, ko lidostas pārvaldnieks paredzēja gūt no *Wizz Air* darbības Timišoaras starptautiskajā lidostā.

(341) Galvenais jautājums ir, vai papildu ieņēmumi no aviokompānijas darbības pārsniedz papildu izmaksas. Tāpēc ieguldījumi, kas veikti lidostā pirms vienošanās, un fiksētās darbības izmaksas nav būtiski.

(342) Papildu ieņēmumi, kurus privāts ieguldītājs pamatoti varētu paredzēt gūt no 2008. gada nolīgumiem, varētu rasties no papildu ar aeronavigāciju saistītiem ieņēmumiem no lidostas maksām, ko maksā *Wizz Air*, un no papildu ar aeronavigāciju nesaistītiem ieņēmumiem, piemēram, no automašīnu stāvvietām, franšīzes veikaliem vai tieši pārvaldītiem veikaliem.

(343) Papildu izmaksas šajā gadījumā ir darbības izmaksas, tirdzniecības izmaksas un visas ieguldījumu izmaksas, kuras var attiecināt uz *Wizz Air* klātbūtni Timišoaras starptautiskajā lidostā.

Ex ante rentabilitātes analīze, ko Rumānija iesniegusi attiecībā uz 2008. gada nolīgumiem

(344) Pēc Komisijas pieprasījuma Rumānija 2014. gada 9. decembrī iesniedza *ex ante* rentabilitātes analīzi, kas rekonstruēta *ex post*, pamatojoties uz datiem, kas bija pieejami pirms 2008. gada nolīgumu noslēgšanas ar *Wizz Air*. Analīzē tika sniegts pārskats par papildu ieņēmumiem, kurus varēja sagaidīt laikā, kad tika noslēgti nolīgumi.

(345) Tika aplēsts, ka 2008. gada nolīgumi radīs turpmāk minētos ieņēmumus.

12. tabula. *Ex ante* aplēstie ieņēmumi, kas gūti no 2008. gada nolīgumiem (izņemot tirdzniecības nolīgumu)

Gads **(1)**	**Pasažieru skaits (aplēsts)** **(2)**	**Ar aeronavigāciju saistīti ieņēmumi uz vienu *Wizz Air* pasažieri (EUR)** **(3)**	**Ar aeronavigāciju nesaistīti ieņēmumi uz vienu pasažieri (EUR)** **(4)**	**Ar aeronavigāciju saistīti ieņēmumi (EUR)** **(5) = (2) x (3)**	**Ar aeronavigāciju nesaistīti ieņēmumi (EUR)** **(6) = (2) x (4)**	**Ieņēmumi kopā (aplēsts) (EUR)** **(5) + (6)**
2009. g.	**200 000**	12	2,50	2 400 000	500 000	**2 900 000**
2010. g.	**300 000**	12	2,50	3 600 000	750 000	**4 350 000**
2011. g.	**350 000**	12	2,50	4 200 000	875 000	**5 075 000**

(346) Analīzē izmantotas *Wizz Air* prognozes par pārvadājamo pasažieru skaitu 2009., 2010. un 2011. gadā.

(347) Ar aeronavigāciju saistītie ieņēmumi uz vienu izlidojošu pasažieri tika aprēķināti, kā redzams 13. tabulā. Ar aeronavigāciju saistītie ieņēmumi uz vienu *Wizz Air* pasažieri tika aprēķināti, ar aeronavigāciju saistītus ieņēmumus uz vienu *Wizz Air* izlidojošu pasažieri (aptuveni 24 EUR) dalot ar divi, jo tikai puse no *Wizz Air* pasažieriem ir izlidojoši pasažieri. Vienības izmaksas ataino pilnu maksu (proti, bez atlaides), kā noteikts ekspluatācijas nolīgumā un LPN.

([80]) 2014. gada Aviācijas pamatnostādnes, 63. punkts.

13. tabula. Ar aeronavigāciju saistīti ieņēmumi uz vienu lidojumu un vienu izlidojošu *Wizz Air* pasažieri

		MPS	**72**
		Jauda	**180**
		Slodzes koeficients	**82 %**
	Mērvienība	Maksa par vienību (EUR)	No lidojuma
Nolaišanās maksa	MPS	7	504
Stāvēšanas maksa	MPS	0,15	10,80
Apgaismojuma maksa	MPS	2,10	151,20
Trapa izmantošanas maksa	Lidojums	150	150
Maksa par uzņemtu pasažieri	Dpax	8	1 180,80
Maksa par drošības pasākumiem	Dpax	10	1 476
Maksa par pasažieri ar ierobežotu kustību brīvību	Dpax	0,20	29,52
Kopā uz vienu lidojumu	**Lidojums**		**3 502,32**
Kopā no *Dpax*	**Dpax**		**23,73**

(348) Kā norādīja Rumānija, pamatojoties uz lidostas iepriekšējo gadu pieredzi, ar aeronavigāciju nesaistīti ieņēmumi veidoja tikai 15–20 % no lidostas pārvaldnieka kopējiem ieņēmumiem, kas bija 2,5 EUR aeronavigāciju nesaistīti ieņēmumu uz vienu pasažieri. Šī summa tika pieņemta arī attiecībā uz *Wizz Air* pasažieri (kā redzams 12. tabulas 4. ailē).

(349) Iekļaujot aplēsēs tirdzniecības nolīgumā noteiktos tirdzniecības maksājumus, tika paredzēti turpmāk minētie ieņēmumi. Rumānija iekļāva tirdzniecības maksājumus tabulā kā "ar tirdzniecību saistītus lidostas ieguldījumus".

14. tabula. *Ex ante* aplēstie neto ieņēmumi, kas gūti no 2008. gada nolīgumiem (tostarp tirdzniecības nolīguma)

Gads	**Pasažieru skaits gadā**	**Uzņemto pasažieru skaits gadā (2)/2**	**Ar aviāciju saistītie ieņēmumi uz vienu uzņemtu pasažieri (EUR)**	**Ar aeronavigāciju nesaistītie ieņēmumi uz vienu pasažieru (EUR)**	**Tarifs, ko lidostas pārvaldnieks paturēja no viena uzņemta pasažiera (EUR)**	**Summa, ko paturēja lidosta (3) x (7) (EUR)**	**Ar aeronavigāciju saistīti ieņēmumi (2) x (4) (EUR)**	**Lidostas tirdzniecības nodeva (8) – (7) (EUR)**	**Ar aeronavigāciju nesaistītie ieņēmumi (2) x (5) (EUR)**	**Lidostas galīgie ieņēmumi (7) + (10) (EUR)**
(1)	**(2)**	**(3)**	**(4)**	**(5)**	**(6)**	**(7)**	**(8)**	**(9)**	**(10)**	**(11)**
2009. g.	200 000	100 000	12	2,5	5	500 000	2 400 000	1 900 000	500 000	**1 000 000**
2 010. g.	300 000	150 000	12	2,5	4	600 000	3 600 000	3 000 000	750 000	**1 350 000**
2 011. g.	350 000	175 000	12	2,5	4	700 000	4 200 000	3 500 000	875 000	**1 575 000**

(350) Lidostas pārvaldnieka paturētā summa no viena uzņemta pasažiera (14. tabulas 6. aile) tika aprēķināta, pamatojoties uz tirdzniecības nolīgumu. Tirdzniecības nolīgumā bija paredzēta summa, kas jāpatur lidostas pārvaldniekam ([81]) atkarībā no pasažieru skaita mēnesī, ko *Wizz Air* nogādāja no lidostas un uz to.

([81]) Paturētā summa bija metodoloģija, ko izmantoja, lai aprēķinātu tirdzniecības maksājumus attiecībā uz lidostas maksām.

15. tabula. Paturētā summa no viena izlidojoša pasažiera

Pasažieru (izlidojošu un ielidojošu) skaits mēnesī, ko *Wizz Air* nogādāja no lidostas un uz to			Paturētā summa no viena izlidojoša pasažiera, 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) Ņemot vērā aplēsto *Wizz Air* pasažieru skaitu gadā – 200 000 pasažieru 2009. gadā, 300 000 pasažieru 2010. gadā un 350 000 pasažieru 2011. gadā, tika aplēsts, ka *Wizz Air* pasažieru skaits mēnesī 2009. gadā būtu bijis 16 666 pasažieru, 2010. gadā – 25 000 pasažieru un 29 166 pasažieru 2011. gadā. Pamatojoties uz to, tika uzskatīts, ka lidostas pārvaldnieks 2009. gadā paturētu 5 EUR par katru uzņemto pasažieri un 4 EUR 2010. un 2011. gadā.

(352) Rumānijas iesniegtajā analīzē nav iekļauti papildu izmaksu aprēķini. Kā norādīja Rumānijas iestādes, lielākā daļa lidostas izmaksu ir fiksētas (aptuveni 80 %). Turklāt tika aplēsts, ka lidostas izmaksas paliks nemainīgas vai tiks veiktas tikai nelielas izmaiņas lielāka degvielas un enerģijas patēriņa dēļ un, iespējams, ar *Wizz Air* darbību lidostā saistītā aprīkojuma fiziskas nolietošanās dēļ. Rumānija paskaidroja, ka citas papildu izmaksas saistībā ar aprīkojumu, materiāliem vai infrastruktūru netika paredzētas, jo *Wizz Air* savā darbībā izmantotu esošos aktīvus un infrastruktūru laika intervālos, kuros tie līdz šim netika izmantoti. Timišoaras starptautiskās lidostas darbība bija galvenokārt vērsta uz *Carpatair* darbībām, kurās tika izmantoti tikai noteikti laika intervāli dienas laikā. Līdzīgu iemeslu dēļ netika paredzētas papildu personāla izmaksas. Kā norādīja Rumānija, *Wizz Air* netika piešķirtas ieguldījumu izmaksas, jo visi lidostas ieguldījumi tika plānoti pirms sarunu sākšanas ar *Wizz Air*. Tāpēc saskaņā ar analīzi, ņemot vērā augsto fiksēto izmaksu daļu, lidostas pārvaldnieks gūtu labumu no paaugstinātas rentabilitātes pasažieru skaita pieauguma dēļ pat tad, ja tiktu piemēroti pazemināti tarifi.

(353) Komisija uzskata, ka pieeja attiecībā uz aplēsto pasažieru skaitu ir pamatota, jo tā atbilst attīstības plānam. Attīstības plānā bija paredzēts palielināt pasažieru skaitu par 244 348 pasažieriem laikposmā no 2008. līdz 2009. gadam. Ņemot vērā to, ka *Wizz Air* ekspluatācijas nolīgums stājās spēkā 2008. gada 11. decembrī, var teikt, ka no attīstības plānā prognozētā pasažieru skaita pieauguma par 244 348 pasažieriem 200 000 pasažieru nodrošināja *Wizz Air*. Attīstības plānā arī tika aplēsts pasažieru plūsmas pieaugums par 253 423 pasažieriem laikposmā no 2009. līdz 2010. gadam un par 215 973 pasažieriem laikposmā no 2010. līdz 2011 gadam. Tāpēc Rumānijas *ex ante* analīzē paredzētais *Wizz Air* nodrošinātais pieaugums par 100 000 pasažieriem laikposmā no 2009. līdz 2010. gadam un attiecīgi par 50 000 pasažieriem laikposmā no 2010. līdz 2011. gadam šķiet pamatots.

(354) Komisija uzskata, ka ar aeronavigāciju saistītie ieņēmumi ir novērtēti pārāk augstu, jo netiek ņemtas vērā ekspluatācijas nolīgumā paredzētās lidostas maksu atlaides. Tomēr, ņemot vērā tirdzniecības maksājuma aprēķināšanas formulu, mazāki ar aeronavigāciju saistītie ieņēmumi būtu izraisījuši mazāku tirdzniecības maksājumu par tieši tādu pašu summu ([82]). Attiecīgi ieņēmumi un izmaksas būtu mazākas par tādu pašu summu un tādējādi neietekmētu rentabilitāti.

(355) Tomēr Komisija secina, ka Rumānijas iesniegtajā *ex post* rekonstruētajā *ex ante* analīzē ir šādi trūkumi:

([82]) Piemēram, ja ar aeronavigāciju saistītie ieņēmumi uz vienu izlidojošo pasažieri būtu 20 EUR, nevis 24 EUR, ar aeronavigāciju saistītie ieņēmumi būtu par 400 000 EUR mazāki, proti, 2 miljoni EUR. Tad tirdzniecības maksājums būtu 1 500 000 EUR (ar aeronavigāciju saistītie ieņēmumi 2 miljonu EUR apmērā, no kuriem atskaitīti lidostas pārvaldnieka paturētie 500 000 EUR). Tāpēc tirdzniecības maksājums šādā situācijā ir mazāks par 400 000 EUR, salīdzinot ar maksu par pasažieri – 24 EUR.

a) drošības maksa ([83]) ir pilnīgi iekļauta ar aeronavigāciju saistītajos lidostas ieņēmumos. Šī maksa bija vai nu jāizslēdz, ņemot vērā to, ka tā finansē nesaimnieciskas darbības ([84]), vai arī tā bija jāiekļauj ar aeronavigāciju saistītajos ieņēmumos, attiecīgās drošības izmaksas uzskaitot izmaksu pusē (tādējādi drošības maksas un izmaksu iekļaušana nebūtu ietekmējusi rentabilitāti) ([85]);

b) analīzē nav sniegts papildu darbības izmaksu aprēķins, lai gan tajā ir atzīts, ka lidostas pārvaldniekam radīsies papildu (lai arī nelielas) darbības izmaksas, kas saistītas ar *Wizz Air* klātbūtni Timišoaras starptautiskajā lidostā (352. apsvērums);

c) analīzē nav norādīta neto pašreizējā vērtība un atlaide.

(356) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka Rumānijas veiktā *ex ante* rentabilitātes analīze nepierāda 2008. gada nolīgumu atbilstību TEDP.

Ex ante rentabilitātes analīze, ko Oxera veikusi attiecībā uz 2008. gada nolīgumiem

(357) *Wizz Air* iesniedza *Oxera* 2015. gada 10. februāra ziņojumu (kopā ar turpmākajiem grozījumiem – "*Oxera* ziņojums"), kurā novērtēta 2008. gada nolīgumu ar *Wizz Air* paredzamā rentabilitāte un kurš rekonstruēts *ex post*, pamatojoties uz datiem, kas būtu pieejami nolīgumu parakstīšanas brīdī. *Oxera* ziņojums "Atbilstības TEDP ekonomiskais novērtējums: *Timišoaras lidosta*. *Rentabilitātes analīze*" ir balstīts uz datiem no Rumānijas iesniegtās analīzes (344. apsvērums), kurus papildina dati, ko lidostas pārvaldnieks iesniedza *Oxera*.

(358) Vērtējamo 2008. gada nolīgumu termiņš ir trīs gadi, proti, sākotnējais termiņš, kas paredzēts tirdzniecības nolīgumā, bez tā iespējamas pagarināšanas.

(359) *Oxera* 2015. gada 14. maijā atkārtoti iesniedza paredzamās rentabilitātes aprēķinus, lai labotu datu kļūdu, kas konstatēta 2015. gada 10. februāra ziņojumā. Labojums attiecās uz pārāk augstu novērtētām kopējām ieguldījumu izmaksām, ko izraisīja valsts finansēto ieguldījumu divkārša uzskaite sākotnējā iesniegumā. Šī datu kļūda ietekmēja 2008. gada nolīgumu paredzamo rentabilitāti, kas sākotnēji tika novērtēta par zemu.

(360) Saskaņā ar grozīto *Oxera* ziņojumu 16. tabulā ir apkopoti papildu izmaksu, ieņēmumu un peļņas rezultāti, kurus varēja sagaidīt laikā, kad tika parakstīti 2008. gada nolīgumi. *Oxera* secināja, ka 2008. gada nolīgumu paredzētā neto pašreizējā vērtība ("NPV") bija 7,62 miljoni RON.

([83]) Saskaņā ar 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 35. punktu tādas darbības, kas nepieciešamas, lai aizsargātu civilo aviāciju no nelikumīgas iejaukšanās darbībām, un ieguldījumi saistībā ar minēto darbību veikšanai nepieciešamo infrastruktūru un iekārtām parasti netiek uzskatīti par saimniecisko darbību, un tāpēc valsts atbalsta noteikumi uz tām neattiecas.

([84]) Komisija saprot, ka saskaņā ar Transporta ministrijas rīkojumu Nr. 2190/2005 ar drošības maksu finansē vienīgi ieguldījumus, uzturēšanas darbus un aprīkojumu, kas ir tieši saistīts ar drošību. Ciktāl ar maksu finansē arī tādu infrastruktūru vai aprīkojumu, ko izmanto arī komerciāliem mērķiem (un tāpēc tā ir saistīta ar lidostas darījumdarbību), maksas pilnīga izslēgšana no aprēķina būtu piesardzīga un ieņēmumi būtu novērtēti par zemu. Tomēr tas izraisītu tirdzniecības maksājumu pieaugumu tieši par tādu pašu summu, un tāpēc tas neietekmētu rentabilitātes aprēķinu.

([85]) Transporta ministrijas rīkojums Nr. 2190/2005 par lidostas drošības maksas izmantošanu, kas bija spēkā līguma parakstīšanas laikā, paredzēja, ka drošības maksa jāizmanto vienīgi i) ieguldījumu veikšanai, kapitālajam remonta un tādu priekšmetu uzturēšanai, kas tieši saistīti ar lidostas darbības drošību; ii) aprīkojuma, kas nepieciešams lidostas darbības drošībai, iegādei; iii) īpašai lidostas drošībā iesaistītā personāla apmācībai; iv) lidostas perimetra apsardzes pakalpojumu un citu ar lidostas drošību saistītu pakalpojumu finansēšanai; v) visu ar aizdevumiem, kas noslēgti, lai finansētu iepriekš minētās darbības, saistīto procentu likmju, apdrošināšanas prēmiju un nodevu samaksai.

16. tabula. *Oxera* aplēstie papildu ieņēmumi, izmaksas un peļņa no 2008. gada nolīgumiem

(RON tūkst.)		**2008. g.**	**2009. g.**	**2010. g.**	**2011. g.**
Wizz Air izlidojošo pasažieru skaits	[A]	5 587	100 000	150 000	164 932
Ar aeronavigāciju saistīti ieņēmumi	[B]	255	4 565	6 824	7 507
Ar aeronavigāciju nesaistīti ieņēmumi	[C]	112	2 085	3 241	3 694
Papildu ieņēmumi kopā	*[D] = [B] + [C]*	*367*	*6 649*	*10 066*	*11 201*
Darbības izmaksas	[E]	47	879	1 367	1 558
Tirdzniecības izmaksas	[F]	165	2 956	4 411	4 854
Nolietojums	[G]	9	171	617	688
Papildu izmaksas kopā	*[H] = [E] + [F] + [G]*	*222*	*4 006*	*6 394*	*7 099*
Papildu peļņa	*[I] = [D] – [H]*	*146*	*2 643*	*3 671*	*4 102*
Diskonta likme		1,0	0,8	0,7	0,6
Neto pašreizējā vērtība		**7,620**			

(361) Rezultāti 16. tabulā ir balstīti uz šādiem apsvērumiem:

a) tā kā 2008. gada nolīgumos nebija iekļautas noslodzes prognozes, *Wizz Air* noslodzes prognozes Timišoaras starptautiskajā lidostā 2009., 2010. un 2011. gadam ir balstītas uz *Wizz Air* prognozēm, kas izklāstītas Rumānijas iesniegtajā *ex ante* analīzē. Noslodzes prognozes 2008. gadam ir iegūtas, paredzamo noslodzi 2009. gadā samazinot par *Eurocontrol* (2008. gadā) aplēsto Eiropas gaisa satiksmes gada pieaugumu ([86]);

b) *Wizz Air* lidojumu turp un atpakaļ prognozes ir balstītas uz informāciju, ko lidostas pārvaldnieks iesniedza tieši *Oxera*. *Oxera* saprot, ka aplēses, ko tā saņēma no lidostas pārvaldnieka, bija balstītas uz datiem, kas bija pieejami pirms 2008. gada nolīgumu darbības sākuma. Šajās prognozēs ir paredzēts slodzes koeficients 79–80 % (saskaņā ar Rumānijas iesniegtajā *ex ante* analīzē noteikto slodzes koeficientu 82 %);

c) ar aeronavigāciju saistīto ieņēmumu prognozes ir balstītas uz maksu par vienu izlidojošu pasažieri un par vienu lidojumu turp un atpakaļ, kā arī atlaidēm tādā pašā līmenī, kā paredzēts 2008. gada nolīgumos. 2008. gada nolīgumos ir paredzēta nolaišanās maksas atlaide no 10 % līdz 70 % atkarībā no nosēšanās reižu skaita gadā un pasažieru maksas atlaide no 10 % līdz 30 % atkarībā no izlidojošo pasažieru skaita gadā. Pamatojoties uz apspriedēm ar *Wizz Air*, *Oxera* pieņem nolaišanās maksas atlaidi 50 % apmērā. Tā arī pieņem pasažieru maksu atlaidi 10 % apmērā. Analīzē nav iekļauta drošības nodeva, jo *Oxera* uzskatīja, ka tā neietilpst atbilstības TEDP novērtējuma darbības jomā, jo ar šādām nodevām tiek finansētas darbības, par kurām ir atbildīga valsts, pildot savas oficiālās pilnvaras. Tam pamatā ir 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 35. punkts;

d) ar aeronavigāciju nesaistītu ieņēmumu prognoze ir balstīta uz ar aeronavigāciju nesaistītu ieņēmumu aplēsēm uz vienu izlidojošu pasažieri, ko *Wizz Air* iekļāva Rumānijas iesniegtajā *ex ante* analīzē (proti, 2,5 EUR uz vienu *Wizz Air* pasažieri). Šīs aplēses ir konvertētas RON, koriģētas atbilstoši paredzamajai inflācijai un piemērotas noslodzes prognozēm, kā paskaidrots iepriekš a) un b) apsvērumā;

([86]) *Eurocontrol* (2008), "Uzdevumi izaugsmes jomā 2008. gadā", kopsavilkuma ziņojums, 14. lpp.

e) kas attiecas uz papildu darbības izmaksām (piemēram, personāla pakalpojumi, elektroenerģija, materiāli), lidostas pārvaldnieks uzskata, ka apmēram 20 % darbības izmaksu var uzskatīt par papildu izmaksām, proti, mainīgām atkarībā no pasažieru skaita. *Oxera* ziņojumā ir aplēstas papildu darbības izmaksas uz vienu pasažieri, pamatojoties uz faktiskajiem datiem par darbības izmaksām pirms katra nolīguma parakstīšanas ([87]), pieņemot, ka 20 % izmaksu ir papildu izmaksas, kas koriģētas atbilstoši paredzamajai inflācijai. Šādas papildu darbības izmaksas uz vienu pasažieri ir piemērotas *Wizz Air* noslodzes prognozēm, kā paskaidrots iepriekš a) un b) apsvērumā. Drošības izmaksas nav iekļautas;

f) *Oxera* ziņojumā ir aprēķinātas papildu tirdzniecības izmaksas, kas radušās lidostas pārvaldniekam, pamatojoties uz tirdzniecības nolīguma noteikumiem un ņemot vērā aplēstās aeronavigācijas nodevas, kā paskaidrots c) apsvērumā.

(362) Attiecībā uz papildu ieguldījumu izmaksām tika izdarīti šādi pieņēmumi:

a) tā kā nav pieejamas paredzamo ieguldījumu prognozes, *Oxera* ziņojumā gada ieguldījumu izmaksas ir aplēstas, pamatojoties uz faktiskajiem ieguldījumiem lidostā, kas finansēti gan no valsts līdzekļiem, gan pašu resursiem laikposmā no 2007. līdz 2011. gadam;

b) valdības finansējums, ko lidostas pārvaldnieks saņēma termināļa ēkai un drošības aprīkojumam, nav iekļauts, jo to neuzskatīja par attiecināmu uz *Wizz Air* klātbūtni Timišoaras starptautiskajā lidostā. Kā norādīja Rumānija, valsts to finansēja saistībā ar pievienošanos Šengenas zonai, un tas nebija nepieciešams *Wizz Air* darbības dēļ. Ziņojumā ir pieņemts, ka Timišoaras starptautiskajā lidostā nav paredzēti papildu ieguldījumi *Wizz Air* darbības dēļ;

c) citu ieguldījumu, kas finansēti no lidostas pārvaldnieka pašu resursiem, nolietojums tika sadalīts nolīgumos ar *Wizz Air*, pamatojoties uz paredzamo *Wizz Air* noslodzes daļu attiecībā pret lidostas caurlaides spēju;

d) aprēķinot nolietojuma izmaksas, tika ņemts vērā lineārais nolietojums, proti, ikgadējais nolietojums tika aprēķināts, sadalot ieguldījumu izmaksas vienādi katrā gadā visā aktīvu izmantošanas periodā ([88]);

e) aplēstā peļņa ir diskontēta, izmantojot Komisijas atsauces likmes, pieskaitot 100 bāzes punktu rezervi, tādējādi iegūstot 16,87 % atlaidi.

(363) Saskaņā ar *Oxera* ziņojumu 2008. gada nolīgumu rentabilitātes analīzes rezultāti liecināja, ka maksa, ko *Wizz Air* maksāja Timišoaras starptautiskajā lidostā saskaņā ar 2008. gada nolīgumiem, bija salīdzināma ar maksu, kādu TED, kam pieder lidosta, būtu piedāvājis *Wizz Air* līdzīgos apstākļos.

(364) Komisija uzskata, ka *Oxera* pētījumā aplēstais pasažieru skaits ir pamatots. Šķiet, ka šīs noslodzes aplēses atbilst attīstības plānā paredzētajai noslodzes prognozei. *Oxera* ziņojumā aplēstais *Wizz Air* pasažieru skaits pieauga par 188 826 pasažieriem ([89]) laikposmā no 2008. līdz 2009. gadam, par 100 000 pasažieru laikposmā no 2009. līdz 2010. gadam ([90]) un par 29 864 pasažieriem laikposmā no 2010. līdz 2011. gadam ([91]). Attīstības plānā tika prognozēts pieaugums par 244 348 pasažieriem laikposmā no 2008. līdz 2009. gadam, par 253 423 pasažieriem laikposmā no 2009. līdz 2010. gadam un par 215 973 pasažieriem laikposmā no 2011. līdz 2010. gadam. Attiecīgi, salīdzinot ar attīstības plānā prognozēto pieaugumu, *Oxera* ziņojumā pieņemtais paredzamais *Wizz Air* pasažieru skaita pieaugums šķiet pamatots un piesardzīgs.

([87]) Attiecībā uz 2008. gadu tika ņemti vērā faktiskie dati par visu gadu. Tomēr *Oxera* apstiprināja, ka, tā kā 2008. gada nolīgumi stājās spēkā tikai 2008. gada 11. decembrī, šis pieņēmums būtiski neietekmē analīzes rezultātus. *Oxera* apstiprināja, ka, ja papildu darbības izmaksas 2008. gada nolīgumu novērtējumā būtu balstītas tikai uz faktiskajiem datiem par darbības izmaksām 2007. gadā, tas izraisītu zemākas papildu izmaksu aplēses (proti, 8,0–8,9 RON uz vienu izlidojošu pasažieri salīdzinājumā ar 8,5–9,4 RON uz vienu izlidojošu pasažieri) 2008. gada nolīgumu darbības laikā.

([88]) Komisija norāda, ka šāds lineārs nolietojums neatbilst NPV praksei, un tāpēc to nevar apstiprināt.

([89]) No 5 587 izlidojušu pasažieru 2008. gadā līdz 100 000 izlidojušu pasažieru 2009. gadā, reizinot ar divi, lai iegūtu kopējo izlidojušo un ielidojošo pasažieru skaitu.

([90]) No 100 000 izlidojušu pasažieru 2009. gadā līdz 150 000 izlidojušu pasažieru 2010. gadā, reizinot ar divi.

([91]) No 150 000 izlidojušu pasažieru 2010. gadā līdz 164 932 izlidojušu pasažieru 2011. gadā, reizinot ar divi.

(365) Komisija uzskata, ka atlaides, kas tika pieņemtas, lai aprēķinātu ar aeronavigāciju saistītus ieņēmumus, ir pamatotas. Ekspluatācijas nolīgums pieļāva 50 % atlaidi nosēšanās maksām jaunām aviokompānijām vai jauniem galamērķiem, vai biežākiem lidojumiem uz/no esošiem galamērķiem. Ņemot vērā to, ka *Wizz Air* tikai gatavojas sākt darbību Timišoaras starptautiskajā lidostā, bija pamatoti uzskatīt, ka 2008. gada nolīgumu darbības periodā tā atvērs jaunus galamērķus un/vai palielinās lidojumu biežumu, un tāpēc tai tiks piemērota 50 % atlaide.

(366) *Oxera* ziņojumā ir pieņemta arī 10 % atlaide pasažieru maksai visā 2008. gada nolīgumu darbības periodā. Pieņemtā 10 % atlaide 2010. un 2011. gadam atbilst ekspluatācijas nolīgumā paredzētajai atlaidei par aplēsto *Wizz Air* uzņemto pasažieru skaitu gadā. Tomēr 2008. un 2009. gadā atlaide nebija jāpieņem, joaplēstais uzņemto pasažieru skaits gadā bija mazāks par 150 000 (un atlaide ir piemērojama tikai tad, ja uzņemto pasažieru skaits ir lielāks). Tomēr pieņemtā 10 % atlaide 2008. un 2009. gadam samazina ieņēmumus šajos gados, un tāpēc šo pieeju var uzskatīt par piesardzīgu un tādējādi pieņemamu.

(367) Komisija piekrīt arī drošības nodevas neiekļaušanai. Drošības nodeva finansē darbības, kura netiek uzskatītas par saimnieciska rakstura darbībām un uz tām neattiecas valsts atbalsta noteikumi, kas ir viena no 354. apsvērumā izklāstītajām iespējām. Komisija saprot, ka saskaņā ar Rumānijas tiesību aktiem drošības nodeva finansē tikai ieguldījumus, uzturēšanas darbus un aprīkojumu, kas ir tieši saistīts ar drošību. Ciktāl ar maksu finansē arī tādu infrastruktūru vai aprīkojumu, ko izmanto arī komerciāliem mērķiem (un tāpēc tā ir saistīta ar lidostas darījumdarbību), maksas pilnīga izslēgšana no ieņēmumu aprēķina ir piesardzīga un tāpēc ieņēmumi būtu novērtēti par zemu.

(368) Komisija uzskata, ka papildu ar aeronavigāciju nesaistīto ieņēmumu aprēķins ir pieņemams. Tas ir balstīts uz lidostas pārvaldnieka ar aeronavigāciju nesaistīto ieņēmumu uz vienu pasažieri *ex ante* novērtējumu, un tas tika koriģēts atbilstoši paredzamajai inflācijai.

(369) Komisija arī piekrīt aprēķinā izmantotajai atlaidei, jo tā atbilst Komisijas atsauces likmēm.

(370) Kas attiecas uz lidostas pārvaldnieka papildu tirdzniecības izmaksām, aplēses ir balstītas uz tirdzniecības nolīguma noteikumiem, ņemot vērā aplēsto lidostas maksu summu. Tāpēc Komisija uzskata tās par pieņemamām.

(371) Kas attiecas uz papildu darbības izmaksām, *Oxera* ziņojums ir balstīts uz Rumānijas iesniegto pieņēmumu, saskaņā ar kuru 80 % darbības izmaksu ir fiksētas un tikai 20 % mainās atkarībā no pasažieru skaita. Komisija uzskata šo pieņēmumu par pamatotu ([92]). *Oxera* ziņojumā papildu darbības izmaksas ir aplēstas, izmantojot faktiskos datus par darbības izmaksām uz vienu pasažieri pirms 2008. gada nolīgumu parakstīšanas, un koriģētas atbilstoši paredzamajai inflācijai. Pēc tam tajā ir piemēro šīs aplēstās pasažieru darbības izmaksas aplēstajam *Wizz Air* pasažieru skaitam. Tāpēc Komisija uzskata, ka pieeja papildu darbības izmaksu novērtēšanai ir pamatota.

(372) Attiecībā uz papildu ieguldījumu izmaksām Komisija pieņem pieņēmumu, saskaņā ar kuru netika paredzēti papildu ieguldījumi *Wizz Air* darbības Timišoaras starptautiskajā lidostā dēļ. Saprašanās memorandā lidostas pārvaldnieks apņēmās:

i) paplašināt pasažieru terminālu, lai vēlākais līdz 2011. gada 1. janvārim varētu apkalpot līdz trim miljoniem pasažieru gadā;

ii) līdz 2009. gada beigām paaugstināt lidostas nosēšanās un pacelšanās kategoriju līdz III kategorijai abos virzienos;

iii) nodrošināt pasažieriem nepieciešamo autostāvvietu skaitu;

iv) pāriet no vienas gaisa kuģu novietnes 2009. gada februārī uz divām līdz trim gaisa kuģu novietnēm no 2009. gada oktobra.

([92]) Saskaņā ar ietekmes novērtējumu, kas pievienots 2014. gada Aviācijas pamatnostādnēm, līdz 90 % lidostu darbības izmaksu ir fiksētas un maz atšķiras atkarībā no darbības apjoma. http://ec.europa.eu/smart-regulation/impact/ia_carried_out/docs/ia_2014/swd_2014_0042_en.pdf, 26. lpp.

(373) Turklāt vēlāk parakstītais ekspluatācijas nolīgums paredzēja lidostas pārvaldniekam pienākumu līdz 2009. gada beigām pabeigt lidostas nosēšanās un pacelšanās kategorijas paaugstināšanu tikai līdz II kategorijai.

(374) Kas attiecas uz apņemšanos paplašināt pasažieru termināli (372. apsvēruma i) punkts) Komisija norāda, ka par termināļa paplašināšanu tika lemts divos posmos un lēmumu pieņemšana notika pirms saprašanās memoranda parakstīšanas. Timišoaras starptautiskās lidostas pirmo paplašināšanu izraisīja nepieciešamība palielināt termināla caurlaides spēju, ņemot vērā paredzamo noslodzes pieaugumu nākamajos gados. Šī paplašināšana bija paredzēta attīstības plānā, kas izstrādāts 2006. gada martā un oficiāli apstiprināts ar valdības 2007. gada 4. oktobra lēmumu Nr. 1212. Valdības lēmums paredzēja termināļa paplašināšanu 2008.–2009. gadā. Otro paplašināšanu izraisīja nepieciešamība izpildīt Šengenas drošības prasības. Saskaņā ar Rumānijas iesniegto informāciju šīs paplašināšanas priekšizpēte tika sākta 2008. gada janvārī, pamatojoties uz 2008. gada marta līgumu ar konsultantu, un tika pabeigta 2008. gada jūnijā, proti, pirms saprašanās memoranda parakstīšanas.

(375) Komisija norāda, ka ekspluatācijas nolīgumā tika pārskatīta saprašanās memorandā paredzētā apņemšanās līdz 2009. gada beigām paaugstināt lidostu nosēšanās un pacelšanās kategoriju līdz III kategorijai abos virzienos, apņemoties līdz 2009. gada beigām pabeigt paaugstināšanu līdz II kategorijai (372. apsvēruma ii) punkts) ([93]). Saskaņā ar publiski pieejamo informāciju ([94]) lidostas nosēšanās un pacelšanās kategorijas paaugstināšana līdz III kategorijai austrumu nolaišanās virzienā tika veikta 2015. gadā, modernizējot radionavigācijas sistēmu. Pašlaik Timišoaras starptautiskai lidostai ir III kategorija austrumu nosēšanās virzienā un II kategorija – rietumu nosēšanās virzienā. Saskaņā ar Rumānijas iesniegto informāciju 2008. gadā lidosta tika modernizēta no I kategorijas uz II kategoriju vienā virzienā, veicot ieguldījumus lidostas apgaismojumā (otram virzienam jau bija II kategorija). Lēmums par ieguldījumu apgaismes sistēmā tika pieņemts attīstības plānā, un priekšizpēte tika sākta 2007. gada augustā, pamatojoties uz 2007. gada 22. augusta līgumu. 2008. gada oktobrī tika parakstīts līgums par apgaismes aprīkojuma iegādi. Tādējādi lēmums par apgaismes aprīkojuma modernizāciju tika pieņemts pirms 2008. gada nolīgumu parakstīšanas. Balstoties uz to, ir pamatoti pieņemt, ka ekspluatācijas līgumā paredzētā apņemšanās līdz 2009. gada beigām pabeigt paaugstināšanu līdz II kategorijai attiecās uz paaugstināšanu līdz plānotajai II kategorijai, izmantojot apgaismes aprīkojumu, par ko jau bija pieņemts lēmums.

(376) Attiecībā uz apņemšanos nodrošināt pasažieriem nepieciešamo autostāvvietu skaitu (372. apsvēruma iii) punkts) Komisija norāda, ka ieguldījumi autostāvvietā tika veikti 2007. gadā un pēc SM parakstīšanas un tā piemērošanas periodā netika veikti citi ieguldījumi stāvvietās.

(377) Attiecībā uz apņemšanos pāriet no vienas gaisa kuģu novietnes 2009. gada februārī uz divām līdz trim gaisa kuģu novietnēm no 2009. gada oktobra (372. apsvēruma iv) punkts), lidostas perona pagarināšanas darbi tika sākti 2007. gada oktobrī un turpinājās 2007., 2008. un 2009. gadā.

(378) Tāpēc Komisija konstatē, ka saprašanās memorandā un ekspluatācijas nolīgumā paredzētās apņemšanās vai nu nav īstenotas, vai arī par tām tika pieņemts lēmums pirms 2008. gada nolīgumu parakstīšanas datuma. Netika veikti ieguldījumi, kas bija saistīti ar *Wizz Air* klātbūtni Timišoaras starptautiskajā lidostā.

(379) Komisija norāda, ka *Oxera* ziņojumā tika iekļautas no lidostas pārvaldnieka pašu resursiem veikto ieguldījumu papildu nolietojuma izmaksas, pamatojoties uz paredzamo *Wizz Air* daļu no lidostas caurlaides spējas. Tomēr, kā paskaidrots iepriekš, Komisija secina, ka lidostas pārvaldniekam neradās ieguldījumu izmaksas, ko izraisīja aviokompānijas klātbūtne Timišoaras starptautiskajā lidostā. Tāpēc Komisija uzskata, ka analīzē nevajadzētu iekļaut nolietojuma izmaksas, kas saistītas ar 2008. gada nolīgumiem.

(380) Pamatojoties uz iepriekš minēto, papildu izmaksas, ieņēmumi un peļņa, ko varēja sagaidīt laikā, kad tika parakstīti 2008. gada nolīgumi, un ko Komisija pārrēķināja, pamatojoties uz *Oxera* ziņojumu, ir apkopoti 17. tabulā.

([93]) Kā norādīja Rumānija, ekspluatācijas nolīgumā, ar ko tika pārskatīta saprašanās memorandā paredzētā apņemšanās, bija paredzēta juridiski saistoša rīcība, savukārt saprašanās memorandam bija tikai brīvprātīgs raksturs (nebija paredzētas sankcijas)

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

17. tabula. *Oxera* aplēstie papildu ieņēmumi, izmaksas un peļņa no 2008. gada nolīgumiem – pārrēķinājusi Eiropas Komisija

(RON tūkst.)		2008. g.	2009. g.	2010. g.	2011. g.
Wizz Air izlidojošo pasažieru skaits	[A]	5 586,9	100 000	150 000	164 931,5
Ar aeronavigāciju saistīti ieņēmumi	[B]	255	4 564,7	6 824,4	7 507,3
Ar aeronavigāciju nesaistīti ieņēmumi	[C]	112,4	2 084,7	3 241,1	3 693,8
Papildu ieņēmumi kopā	[D] = [B] + [C]	367,4	6 649,4	10 065,5	11 201,1
Darbības izmaksas	[E]	47,4	879,1	1 366,8	1 557,7
Tirdzniecības izmaksas	[F]	29,6	2 955,7	4 410,9	4 853,6
Papildu izmaksas kopā	[G] = [E] + [F]	76,9	3 834,8	5 777,7	6 411,2
Papildu peļņa	[H] = [D] – [G]	290,4	2 814,6	4 287,8	4 789,9
Diskonta likme		1	0,8	0,7	0,6
Neto pašreizējā vērtība		**8 786,8**			

(381) Noslēgumā par *Oxera* ziņojumu, ko pārrēķinājusi Komisija, varēja paredzēt, ka 2008. gada nolīgumi radīs papildu rentabilitāti lidostas pārvaldniekam.

Carpatair 2008. gada nolīgumu rentabilitātes *ex ante* analīze

Carpatair pētījums

(382) *Carpatair* 2014. gada 10. novembrī iesniedza Komisijai pētījumu, kurā izklāstīts *Carpatair* viedoklis par *ex ante* analīzi un novērtējumu attiecībā uz lidostas pārvaldnieka atbilstību TEDP, noslēdzot vienošanos ar *Wizz Air* 2008. gada 25. jūnijā.

(383) Pētījumā tika aplūkots pamata scenārijs, kas ir scenārijs gadījumā, kad nebūtu vienošanās ar *Wizz Air*, un trīs scenāriji, kuros pieņemts, ka pastāv nolīgumi ar *Wizz Air* (optimistisks, reālistisks un pesimistisks scenārijs).

(384) *Carpatair* pieņem, ka, tā kā aviokompānija nav apņēmusies saglabāt savu darbību noteiktā periodā, nolīgumam nav noteikta termiņa un rentabilitātes analīzei atbilstošais ilgums ir attīstības plāna termiņš, kas aptvēra periodu līdz 2015. gadam. Pamatojoties uz šo apsvērumu, tās pētījumā ietvertās analīzes termiņš ir 2009.–2015. gads.

18. tabula. BĀZES scenārijs: Ieņēmumi, izmaksas, naudas plūsmas

	Bāzes gads 2008. g. Prognoze	1. gads 2009. g. Prognoze	2. gads 2010. g. Prognoze	3. gads 2011. g. Prognoze	4. gads 2012. g. Prognoze	5. gads 2013. g. Prognoze	6. gads 2014. g. Prognoze	7. gads 2015. g. Prognoze
Izaugsmes temps		*4 %*	*10 %*	*10 %*	*10 %*	*10 %*	*10 %*	*10 %*
Pasažieri, tostarp	**887 630**	**921 082**	**1 013 190**	**1 114 509**	**1 225 960**	**1 348 556**	**1 483 412**	**1 631 753**
Timišoarā *uzņemtie/piegādātie pasažieri*	579 032	600 854	660 939	727 033	799 736	879 710	967 681	1 064 449
transfēra pasažieri	308 598	320 228	352 251	387 476	426 224	468 846	515 731	567 304
Pasažieru sadalījums pa pārvadātājiem:								
Carpatair Timišoarā *uzņemtie/piegādātie pasažieri*	257 739	267 452	294 198	323 617	355 979	391 577	430 735	473 808
Carpatair transfēra pasažieri	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
Citi pārvadātāji	77 614	80 539	88 593	97 452	107 197	117 917	129 709	142 680
Visaptveroša maksa, EUR/pasažieris								
Timišoarā *uzņemtie/piegādātie pasažieri*	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0
transfēra pasažieri	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
Piezīme. Maksa par Timišoarā uzņemtiem/piegādātiem pasažieriem ietver visas ar gaisa kuģi saistītās maksas (nosēšanās maksu, maksu par apgaismojumu, stāvvietu, trapa izmantošanu).								
Neto ieņēmumi kopā, 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**
Neto ieņēmumu sadalījums pa pārvadātājiem:								
Carpatair Timišoarā *uzņemtie/piegādātie pasažieri*	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 transfēra pasažieri	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
Citi pārvadātāji	1 123 757	1 166 108	1 282 719	1 410 991	1 552 090	1 707 299	1 878 029	2 065 832
Kopējās izmaksas procentuāli attiecībā pret kopējiem ieņēmumiem	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %
Izmaksas kopā, 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**
Izmaksu sadalījums pa pārvadātājiem:								
Carpatair Timišoarā *uzņemtie/piegādātie pasažieri*	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 transfēra pasažieri	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
Citi pārvadātāji	921 589	956 321	1 051 953	1 157 148	1 272 863	1 400 150	1 540 165	1 694 182
Peļņa pirms nodokļu nomaksas, 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
Naudas plūsma kā scenārijā, 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) Bāzes scenārijā, proti, "nepastāv vienošanās ar *Wizz Air*", ieguldījumi SKN (seguma klasifikācijas numurs) lidlauka infrastruktūras stiprināšanā tika uzskatītas par nepieciešamām tikai 2011. gadā, un netika uzskatīts, ka būtu jāveic ieguldījumi termināļa caurlaides spējas palielināšanā (sīkākus paskaidrojumus skatīt 388. apsvērumā).

(386) Netika izmantota atlaide, un bāzes scenārijam netika aprēķināta NPV.

(387) Kā paskaidrots iepriekš, *Carpatair* pētījumā tika piedāvāti trīs scenāriji atbilstoši hipotēzei "vienošanās ar *Wizz Air*". Komisija sīkāk aplūkos reālistisko scenāriju ([95]).

19. tabula. Reālistiskais scenārijs "noslēgta vienošanās ar *Wizz Air*": peļņa, izmaksas, naudas plūsmas

	Bāzes gads 2008. g. Prognoze	**1. gads 2009. g. Prognoze**	**2. gads 2010. g. Prognoze**	**3. gads 2011. g. Prognoze**	**4. gads 2012. g. Prognoze**	**5. gads 2013. g. Prognoze**	**6. gads 2014. g. Prognoze**	**7. gads 2015. g. Prognoze**
Papildu peļņa no *Wizz Air*, EUR	**0**	**– 375 518**	**– 558 394**	**– 733 496**	**– 813 040**	**– 914 694**	**–1 042 962**	**–1 194 727**
Papildu kapitālizdevumi *Wizz Air* dēļ, EUR	**5 679 646**	**3 000 000**	**10 000 000**	**11 320 354**	**0**	**0**	**0**	**0**

([95]) Vienīgā atšķirība starp trim scenārijiem ir aplēsto ar aeronavigāciju saistīto ieņēmumu apmērs. Pamatojoties uz apsvērumu, ka pastāv risks, ka 50 % faktiskās Timišoaras starptautiskajā lidostā uzņemto/piegādāto *Carpatair* pasažieru plūsmas pāries no *Carpatair* pie *Wizz Air*, reālistisku pieņēmumu scenārijā pētījumā tika uzskatīts, ka 50 % šādas plūsmas pāries no *Carpatair* pie *Wizz Air*, optimistiskajā scenārijā – 25 % un pesimistiskajā scenārijā – 75 %.

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

		Nosacījums	**Stāvoklis**
Neto pašreizējā vērtība (NPV), EUR	**– 30 000 471**	**0**	**"NOT OK" ("Nav atļauta")**
Iekšējā peļņas norma (*IRR*)	**#NUM!**	**≥ 8 %**	**"NOT OK" ("Nav atļauta")**
Atmaksas periods, gadi	**Nekad**	**< 7 gadi**	**"NOT OK" ("Nav atļauta")**
Diskontēts atmaksas periods, gadi	**Nekad**	**≤ 7 gadi**	**"NOT OK" ("Nav atļauta")**

(388) Rezultāti 19. tabulā tika balstīti uz turpmāk minētajiem apsvērumiem.

- Paredzētais *Wizz Air* pasažieru skaits tika pieņemts, pamatojoties uz to, ka:

  a) pētījumā ir sniegta lidostas noslodzes prognoze, kas iekļauta 2005. gada martā iesniegtajā attīstības plānā 2005.–2015. gadam, kā arī atjauninātās noslodzes prognozes, kas iekļautas 2006. gada martā iesniegtajā attīstības plānā 2005.–2015. gadam. Tā kā jaunākajā attīstības plānā bija minēta iespēja piesaistīt zemo izmaksu aviokompānijas, *Carpatair* pētījumā tika pieņemts, ka papildu noslodzes pieaugums, kas pieņemts jaunākajā attīstības plānā, salīdzinot ar 2005. gada marta attīstības plānu, ir attiecināms uz *LCC/Wizz Air* paredzamo ierašanos;

  b) pētījumā ir pieņemts, ka 25 % visu *Carpatair* uzņemto un piegādāto pasažieru plūsmas pāries pie *Wizz Air* ([96]).

- Pamatojoties uz aplēsto pasažieru skaitu, tika uzskatīts, ka ieturētā summa bija 4 EUR par katru izlidojošo pasažieri 2009. gadā un 3,5 EUR par katru izlidojošo pasažieri 2010.–2015. gadā.

- Tika lēsts, ka ar aeronavigāciju nesaistīti ieņēmumi ir 1 EUR par uzņemto pasažieri, jo saskaņā ar pētījumu šī bija summa, ko 2007. gadā lidosta saņēma kā ar aeronavigāciju nesaistītus ieņēmumus no citiem pārvadātājiem, kas darbojas galamērķos no punkta uz punktu.

- *Carpatair* uzskatīja, ka drošības nodevas ir uzskatāma par ieņēmumiem no nesaimnieciskas darbības un jāizslēdz no ar aeronavigāciju saistītiem ieņēmumiem, kas rodas no saimnieciskas darbības, tomēr pētījumā ir pieņemtas drošības nodevas un drošības izmaksas 2 EUR par pasažieri.

- Pētījumā ir pieņemtas papildu mainīgās izmaksas 70 EUR apmērā par gaisa kuģa kustību, izmantojot pamatpakalpojumus (degviela, palīgmateriāli), un izmaksas par elektroenerģiju apgaismojumam.

- Pētījumā tiek uzskatīts, ka, lai ļautu *Wizz Air* darboties Timišoaras starptautiskajā lidostā ar smagajām lidmašīnām (MPS 71t), lidostai pirms *Wizz Air* SKN (seguma klasifikācijas numurs) darbības sākuma bija jāveic skrejceļa, manevrēšanas ceļu un perona nostiprināšanas darbi. *Carpatair* uzskata, ka šie ieguldījumi SKN nostiprināšanas darbos ir uzskatāmi par papildu izmaksām, kas saistītas ar *Wizz Air* klātbūtni Timišoaras starptautiskajā lidostā. Tas ir tāpēc, ka, kā norādīja *Carpatair*, visi pārējie pārvadātāji tajā laikā darbojās Timišoaras starptautiskajā lidostā ar daudz vieglākiem gaisa kuģiem, kuriem nebija nepieciešams paaugstināts lidlauka infrastruktūras PKN. Kā norādīja *Carpatair*, ziņojumā, ko lidostas pārvaldnieks saņēma 2007. gada martā ([97]), bija aprēķināts, ka, pieņemot smagākus gaisa kuģus, ieguldījums PKN nostiprināšanā būtu 19 137 000 RON (5 679 646 EUR). *Carpatair* pētījumā šī summa tiek uzskatīta par papildu izmaksām, kas saistītas ar *Wizz Air* klātbūtni lidostā 2008. gadā (jo tā uzskata, ka šis PKN uzlabojums bija jāveic pirms *Wizz Air* darbības uzsākšanas).

([96]) Skatīt arī 101. zemsvītras piezīmi.

([97]) *IPTANA* pētījums par Timišoaras lidostas lidlauka infrastruktūru 2006. gadā.

- Ņemot vērā SM paustās apņemšanās palielināt termināļa caurlaides spēju līdz trim miljoniem pasažieru gadā, arī ieguldījums terminālī ir uzskatām par papildu izmaksām, kas saistītas ar *Wizz Air* klātbūtni (šis ieguldījums ir aplēsts 3 miljonu EUR apmērā 2009. gadā, 10 miljonu EUR apmērā 2010. gadā un 17 miljonu EUR apmērā 2011. gadā). Pētījumā izskaidroti šīs pasažieru termināļa būvniecības kapitāla izdevumu aplēses, pamatojoties uz valdības 2007. gada 4. oktobra lēmumu 1212/2007, ar ko apstiprināja 2006. gada marta lidostas stratēģisko attīstības plānu.

- Pieņemtā atlaide bija 8 % ([98]).

(389) Pamatojoties uz šiem apsvērumiem, septiņu gadu NPV tika lēsts –30 000 471 EUR apmērā ([99]). Tāpēc pētījumā tika secināts, ka, pamatojoties uz reālistisko scenāriju, nolīgums ar *Wizz Air* nebija rentabls un tāpēc neatbilda TEDP ([100]).

Komisijas novērtējums par Carpatair pētījumu

(390) Komisija uzskata, ka *Carpatair* pētījuma pamatā ir vairāki pieņēmumi, kas nešķiet pamatoti, tostarp:

- 335. apsvērumā izklāstīto iemeslu dēļ Komisija uzskata, ka rentabilitātes analīzes novērtēšanas periodam vajadzētu būt ierobežotam līdz 2008. gada nolīgumu sākotnējam darbības laikam, un tāpēc tam vajadzētu būt īsākam par septiņiem gadiem. Turklāt *Carpatair* pētījumā izmantotais laikposms no 2009. līdz 2015. gadam, iespējams, ir balstīts uz attīstības plānu, kas tomēr aptvēra visu laikposmu no 2006. līdz 2015. gadam. Tāpēc pētījumā vērā ņemtais periods šķiet patvaļīgs un neataino nedz attīstības plāna, nedz 2008. gada nolīgumu darbības laiku.

- Ir pieņemts, ka reālistiskā scenārijā *Wizz Air* pasažieru skaits laikposmā no 2009. līdz 2010. gadam palielināsies par 292 590 pasažieriem, pesimistiskajā scenārijā par 276 743 pasažieriem un optimistiskajā scenārijā par 300 513 pasažieriem. Šāds *Wizz Air* noslodzes pieaugums ir lielāks nekā attīstības plānā paredzētais kopējais noslodzes pieaugums lidostā laikposmā no 2006. gada marta (proti, pieaugums par 253 423 pasažieriem laikposmā no 2009. līdz 2010. gadam). Pētījums liek domāt, ka šāds pieaugums daļēji ir saistīts ar *Carpatair* pasažieru pāreju pie *Wizz Air* konkurējošos maršrutos. Tomēr visos trijos scenārijos Timišoaras starptautiskajā lidostā aplēsto pasažieru skaita pieaugums laikposmā no 2009. līdz 2010. gadam ir 359 490 pasažieri, kas ir arī lielāks nekā attīstības plānā prognozētais kopējās noslodzes pieaugums Timišoaras starptautiskajā lidostā (kas, kā jau minēts, bija 253 423 pasažieri). Turklāt Komisija norāda, ka attīstības plānā kā galvenais noslodzes pieauguma izraisītājs bija paredzēta Rumānijas pievienošanās ES 2007. gadā pozitīvā ietekme. Tāpēc Komisija šaubās, vai sākotnējā 2005. gada marta attīstības plānā noteikto noslodzes pieauguma prognozi salīdzinājumā ar 2006. gada marta attīstības plānu pilnībā varēja attiecināt uz zemo cenu aviokompānijām vai jo īpaši *Wizz Air*. Tāpēc Komisija uzskata, ka šis pieņēmums rada šaubas par pētījumā iekļauto aprēķinu ticamību.

- Pētījuma pamatpieņēmums ir saistīts ar aplēsēm par to, kuras ieguldījumu izmaksu daļas attiecīgā gadījumā attiecināmas uz *Wizz Air*. Šis pieņēmums ir būtisks, lai vispārīgi aprēķinātu attiecīgās vienošanās rentabilitāti. 372.–378. apsvērumā izklāstīto iemeslu dēļ Komisija uzskata, ka uz *Wizz Air* klātbūtni Timišoaras starptautiskajā lidostā nebūtu attiecināmas papildu ieguldījumu izmaksas. Tāpēc pētījumā izmantotā pieeja, saskaņā ar kuru ieguldījumi jaunā termināļa būvniecībā un lidlauka infrastruktūras PKN nostiprināšanā ir uzskatāmi par papildu izmaksām, nav pieņemama. Turklāt Rumānija paziņoja, ka aviokompānija *TAROM* arī izmantoja gaisa kuģus, kuru MPS ir lielāks par 70 tonnām. Tāpēc pētījuma pieņēmums par ieguldījumu skrejceļa, manevrēšanas ceļa un perona PKN nostiprināšanā attiecināšanu uz *Wizz Air* nešķiet pamatots.

([98]) Saskaņā ar pētījumu vidējās kapitāla izmaksas aviokompāniju nozarē 2002.–2009. gadā bija 7–10 %.

([99]) Pesimistiskajā scenārijā NPV tika lēsta –32 061 035 EUR apmērā, savukārt optimistiskajā scenārijā – –25 879 341 EUR.

([100]) Ņemot vērā to, ka vienošanās ar *Wizz Air ex ante* tika atzīta par nerentablu, *Carpatair* pētījumā kā šādas vienošanās alternatīva tika aplūkots scenārijs, kurā *Wizz Air* tika piešķirts darbības uzsākšanas atbalsts jaunu maršrutu ieviešanai (pamatojoties uz 2005. gada Aviācijas pamatnostādnēm). Šajā scenārijā cita starpā tika pieņemts, ka tirdzniecības atbalsts bija jāpiešķir tikai jauniem maršrutiem uz trim gadiem, ka neviens pasažieris nepāries no *Carpatair* pie *Wizz Air* un ka nepieciešamie kapitāla izdevumi būs ievērojami mazāki. Pamatojoties uz šo pieņēmumu, šādā darbības uzsākšanas atbalsta scenārijā pētījumā tika aprēķināta septiņu gadu NPV 1 977 176 apmērā.

(391) Turklāt Komisija arī norāda, ka pētījumā tiek pieņemts, ka papildu naudas plūsmas ir starpība starp naudas plūsmu pamata scenārijā un naudas plūsmu trīs scenārijos, kuros ir pieņemts, ka pastāv nolīgums ar *Wizz Air*. Tomēr pētījumā papildu naudas plūsma netiek aprēķināta šādi, un katrā scenārijā, kurā pieņemts, ka pastāv nolīgums ar *Wizz Air*, ir savi papildu naudas plūsmas aprēķini (nevis salīdzinājums ar pamata scenāriju). Tāpēc tas liek vēl vairāk apšaubīt pētījuma secinājumus, kas saistīti ar datiem.

(392) Tāpēc Komisija secina, ka *Carpatair* iesniegto *ex ante* rentabilitātes analīzi nevar izmantot kā pierādījumu tam, ka 2008. gada nolīgumi neatbilst TEDP.

2008. gada nolīgumu *ex post* rentabilitātes pētījumi

(393) Paredzamo 2008. gada nolīgumu ar *Wizz Air* rentabilitāti apstiprina *ex post* pētījumi, kurus Komisijai iesniedza:

— *Oxera*,

— Timišoaras Politehniskā universitāte un

— *RBB*.

(394) Tālāk Komisija sniegs īsu šo *ex post* pētījumu izklāstu kā papildu pierādījumu *ex ante* pētījumu secinājumiem. Tomēr *ex ante* rentabilitātes analīze aizvien ir izšķirošais pierādījums Komisijas novērtējumā par atbilstību TEDP.

Oxera

(395) *Oxera* 2011. gada 27. oktobrī iesniedza *ex post* ziņojumu, kas sagatavots *Wizz Air* vajadzībām. *Oxera* ziņojumā tika aprēķinātas turpmāk minētās ar 2008. gada nolīgumiem saistītās papildu izmaksas un ieņēmumi.

20. tabula. Ieņēmumi uz vienu izlidojošu *Wizz Air* pasažieri 2008.– 2010. gadā (EUR)

Kategorija	2008. g.	2009. g.	2010. g.
Ar aeronavigāciju saistīti ieņēmumi[1]			
Nosēšanās maksa[2]	2,50	2,00	2,00
Trapa pakalpojumu maksa[2]	0,99	0,99	0,99
Maksa par uzņemtu pasažieri	8,00	6,40	5,04
PRM maksa	0,20	0,20	0,20
Drošības nodevas	10,00	10,00	10,00
Ar aeronavigāciju nesaistīti ieņēmumi	**0,78**	**1,16**	**1,74**
Kopējie ieņēmumi	**22,47**	**20,75**	**20,70**

Piezīme. [1] Ar aeronavigāciju saistīti ieņēmumi ir norādīti pēc atlaižu piemērošanas un maksu atlīdzināšanas un pēc tirdzniecības maksājumiem. Ir pieņemts, ka 50 % ieņēmumu no nolaišanās maksas piemēro AIP noteiktās atlaides. [2] Ar aeronavigāciju saistīti ieņēmumi no maksām, kas saistītas ar gaisa satiksmes kustību vai svaru (proti, nosēšanās maksas un maksas par lidlauka pakalpojumiem), ir aplēsti, izmantojot faktisko pasažieru skaitu un pieņemot, ka tiek izmantots gaisa kuģis *Airbus* A320-200, kuru MPS ir lielāks par 72 tonnām un kurā ir 180 sēdvietu, pieņemot, ka slodzes koeficients ir 84 %. Tas ataino *Wizz Air* vidējo slodzes koeficientu 2010. gadā (sīkāku informāciju skatīt vietnē http://wizzair.com/about_us/news/#wizen068).

Avots: *Oxera* analīze, pamatojoties uz datiem, kas saņemti no lidostas pārvaldnieka.

21. tabula. Paredzamās ar 2008. gada nolīgumiem saistītās izmaksas (EUR)

Kategorija	2008. g.	2009. g.	2010. g.
Darbības izmaksas			
Personāls	1,56	1,56	1,56
Elektroenerģija	0,70	0,70	0,70
Materiāli	–0,45	–0,45	–0,45
Pakalpojumi un citi darbības izdevumi	1,65	1,65	1,65

Tirdzniecības izmaksas	**13,70**	**15,59**	**14,95**
Ieguldījumu izmaksas	**0,89**	**0,87**	**2,06**
Izmaksas kopā	**18,04**	**19,92**	**20,47**

Avots: *Oxera* analīze, pamatojoties uz datiem, kas saņemti no lidostas pārvaldnieka.

(396) Rezultāti 20. tabulā un 21. tabulā ir balstīti uz turpmāk norādītiem apsvērumiem.

- Ar aeronavigāciju saistītie ieņēmumi ir aplēsti, pamatojoties uz *ex post* un *ex ante* pieejas kombināciju. To pamatā ir faktiskais *Wizz Air* pasažieru un lidojumu turp un atpakaļ skaits (*ex post* perspektīva). Atlaides ir aplēstas, izmantojot *ex ante* pieeju. Ar aeronavigāciju saistītos ieņēmumos ir pieņemta 25 % atlaide nosēšanās maksai ([101]) un 20 % atlaide maksai par uzņemtajiem pasažieriem 2009. gadā, un 30 % atlaide 2010. gadā (2008. gadā netika pieņemta atlaide nosēšanās maksai, jo tajā gadā bija mazs *Wizz Air* lidojumu turp un atpakaļ). Gaisa kuģa apgaismojuma un stāvvietas maksa nav iekļauta, jo *Oxera* uzskatīja, ka nav iespējams noskaidrot, cik lielā mērā privāts ieguldītājs varētu ņemt vērā ieņēmumus no šiem diviem maksas veidiem. Drošības maksa ir iekļauta.

- Tika izmantota *ex ante* pieeja, lai novērtētu ar aeronavigāciju nesaistītus ieņēmumus (piemēram, saistībā ar autostāvvietu, automašīnu nomu, restorāniem). Tika pieņemts, ka tie pirmajā gadā, proti, 2008. gadā, kopumā būs vienādi ar aviokompāniju ([102]), izņemot *Wizz Air*, uzkrātiem ar aeronavigāciju nesaistītajiem ieņēmumiem tajā pašā gadā (proti, aptuveni 0,78 EUR par katru izlidojošo pasažieri). Attiecībā uz 2009. un 2010. gadu tika pieņemts, ka ar aeronavigāciju nesaistītie ieņēmumi uz vienu pasažieri palielinās par 50 % gadā atbilstoši faktiskajam ar aeronavigāciju nesaistīto ieņēmumu pieaugumam lidostā 2008. gadā.

- Kas attiecas uz papildu darbības izmaksām, izmaksas, kas mainās atkarībā no pasažieru skaita ([103]) (personāla, elektroenerģijas, materiālu un iegādāto pakalpojumu izmaksas, kā arī citi darbības izdevumi) ir attiecināti uz *Wizz Air* proporcionāli aviokompānijas izlidojušo pasažieru daļai. Kā norādīja *Oxera*, drošības izmaksas ir iekļautas papildu darbības izmaksās. Aprēķina pamatā ir faktiskie dati par darbības izmaksām, un tāpēc tas ir *ex post*.

- Tirdzniecības maksājumi ir aprēķināti saskaņā ar tirdzniecības nolīgumu, pamatojoties uz faktisko *Wizz Air* pasažieru skaitu un ņemot vērā lidostas nodevu summu, kas aplēsta, kā paskaidrots iepriekš.

- Papildu ieguldījumu izmaksu aprēķināšanai tika izmantota *ex post* pieeja, kuras pamatā ir lidostas iesniegtie dati par ieguldījumiem laikposmā no 2007. līdz 2010. gadam. Valsts finansētie ieguldījumi termināļa ēkā un drošības aprīkojumā netika attiecināti uz *Wizz Air*. Kā norādīja *Oxera*, tās bija izmaksas, kas būtu radušās neatkarīgi no *Wizz Air* klātbūtnes, jo tās bija saistītas ar Rumānijas pienākumu izpildīt prasību, lai tā varētu pievienoties Šengenas zonai. Tika ņemtas vērā no lidostas pašu resursiem finansēto ieguldījumu nolietojuma izmaksas, un tās tika sadalītas proporcionāli *Wizz Air* pasažieru daļai no lidostas pasažieru apjoma. Tika aplēsts, ka pasažieru apjoms ir vienāds ar maksimālo lidostā apkalpoto pasažieru skaitu laikposmā no 2007. līdz 2010. gadam, jo *Oxera* no lidostas pārvaldnieka saprata, ka laikā, kad tika veikts pētījums (2011. gada oktobrī), Timišoaras starptautiskā lidosta darbojās ar pilnu jaudu gaisa satiksmes kustības ziņā.

(397) Pamatojoties uz iepriekš minētajām izmaksām un ieņēmumiem, *Oxera* secināja, ka 2008. gada nolīgumi radīja papildu rentabilitāti. Peļņa uz vienu pasažieri (proti, papildu ieguldījums uz pasažieri, kas aprēķināts kā starpība starp papildu ieņēmumu un izmaksu aplēsēm), ir redzama 22. tabulā.

([101]) Kā norādīja *Oxera*, tas ir līdzvērtīgs pieņēmumam, ka 50 % *Wizz Air* noslodzes ir attiecināma uz jauniem maršrutiem, un tāpēc tiem tiek piemērota 50 % atlaide nosēšanās maksai, bet no pārējiem 50 % noslodzes tiek iekasēta pilna nosēšanās maksa.

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

([103]) *Oxera* izmantoja regresijas analīzi, lai noteiktu izmaksu daļu, ko varētu uzskatīt par fiksētu attiecībā uz pasažieru skaita izmaiņām, un izmaksu daļu, kas mainās.

22. tabula. Papildu ieguldījums, kas saistīts ar 2008. gada nolīgumiem (EUR)

Kategorija	2008. g.	2009. g.	2010. g.
Vidējie papildu ieņēmumi uz vienu izlidojošu pasažieri	22,47	20,75	20,70
Vidējās papildu izmaksas uz vienu izlidojošu pasažieri	18,04	19,92	20,47
Papildu ieguldījums uz vienu izlidojošu pasažieri	4,43	0,84	0,23
Papildu ieguldījums kopā	**19 404**	**107 198**	**37 833**

Avots: *Oxera* analīze, pamatojoties uz datiem, kas saņemti no lidostas pārvaldnieka.

(398) Pamatojoties uz iepriekšminētajiem aprēķiniem, *Oxera* secināja, ka 2008. gada nolīgumu trīs gadu periodā 2008. gada nolīgumiem ir pozitīva NPV 145 249 EUR apmērā, ņemot vērā 12,02 % atlaidi.

(399) Komisija norāda, ka *Oxera ex post* rentabilitātes novērtējumā ir apvienoti gan *ex ante*, gan *ex post* dati, lai aprēķinātu papildu ieņēmumus, savukārt papildu izmaksu aprēķini ir vienīgi *ex post*.

(400) Komisija norāda, ka ir iekļauta gan drošības maksa, gan izmaksas, un pieņem, ka tas neietekmēs kopējo rentabilitātes aprēķinu.

(401) Kas attiecas uz ar aeronavigāciju saistītiem ieņēmumiem, Komisija norāda, ka aprēķinos nav iekļauta maksa par apgaismojumu un autostāvvietu (attiecīgi 2,10 EUR par vienu MPS tonnu vienā lietošanas reizē un 0,15 EUR par vienu MPS tonnu vienā lietošanas reizē), kas liecina par piesardzīgu pieeju. Turklāt pieņemtā 20 % atlaide maksai par uzņemtu pasažieri 2009. gadā un 30 % 2010. gadā šķiet novērtēta par augstu, jo tas nozīmētu, ka 2009. gadā bija vairāk nekā 300 000 uzņemtu pasažieru un 2010. gadā vairāk nekā 500 000 uzņemtu pasažieru, kas neatbilst faktiskajiem datiem par *Wizz Air* pasažieriem. Komisija uzskata, ka, pamatojoties uz faktiskajiem datiem par *Wizz Air* pasažieriem, 2008. un 2009. gadā nebūtu jāpiemēro atlaide pasažieru maksai un 2010. gadā būtu jāpiemēro tikai 10 % atlaide. Tomēr Komisija norāda, ka, pamatojoties uz formulu tirdzniecības nolīgumā, lidostas maksu korekcija (lai ņemtu vērā apgaismojuma un autostāvvietas maksu un koriģētu pasažieru maksai piemēroto atlaidi) izraisītu līdzīgu korekciju tirdzniecības maksājumos par tādu pašu summu un tādējādi kopējā rentabilitāte netiktu ietekmēta.

(402) Attiecībā uz izmaksām:

a) Komisija uzskata, ka pieeja papildu darbības izmaksu aprēķināšanai, pamatojoties uz faktiskajiem datiem, kas bija pieejami pirms 2008. gada nolīgumu parakstīšanas, ir pamatota;

b) Komisija norāda, ka pētījumā tika iekļautas no lidostas pārvaldnieka pašu resursiem veikto ieguldījumu papildu nolietojuma izmaksas, pamatojoties uz paredzamo *Wizz Air* daļu no lidostas caurlaides spējas. Tomēr, kā paskaidrots 372. apsvērumā, Komisija secina, ka lidostai neradās ieguldījumu izmaksas, ko izraisīja *Wizz Air* klātbūtne lidostā. Tāpēc Komisija uzskata, ka analīzē nevajadzētu iekļaut nolietojuma izmaksas, kas saistītas ar nolīgumiem.

(403) 401. apsvērumā izklāstīto iemeslu dēļ Komisija uzskata, ka kopumā izmaksas šķiet pārvērtētas.

(404) Tomēr, tā kā ar aeronavigāciju saistītu ieņēmumu korekcija izraisītu līdzīgu tirdzniecības maksājuma korekciju, tas neietekmētu rentabilitātes aprēķinu. Turklāt šķiet, ka izmaksas ir pārvērtētas. Tāpēc Komisija secina, ka 2011. gada *Oxera* pētījuma vispārējais secinājums paliktu spēkā un NPV paliktu pozitīva.

(405) Pamatojoties uz 399.–404. apsvērumu, Komisija secina, ka *Oxera* 2011. gada 27. oktobra ziņojuma par 2008. gada nolīgumiem rezultāti ir pieņemami.

Timišoaras Politehniskā universitāte

(406) Lidostas pārvaldnieks 2011. gada aprīlī iesniedza Timišoaras Politehniskās universitātes izmaksu un ieguvumu analīzi. Analīzē lidostas tirdzniecības maksājumi *Wizz Air* tiek uzskatīti par lidostas pārvaldnieka "ieguldījumu", lai sasniegtu mērķi palielināt pasažieru skaitu un netieši ieņēmumus. Analīzē ir aplūkoti divi šā "ieguldījuma" periodi – pieci gadi (2008.–2012. gads) un septiņi gadi (2008.–2014. gads). Pētījumā aprēķini tika balstīti uz *ex post* datiem par 2008. līdz 2010. gadu un aplēsēm par 2011.–2014. gadu. Lai novērtētu "ieguldījuma" rentabilitāti, universitāte aprēķināja NVP, ņemot vērā četrus elementus:

— lidostas pārvaldnieka izmaksas par ikgadējiem tirdzniecības maksājumiem, kas tika veikti saskaņā ar nolīgumu ar *Wizz Air*, bija 77 192,01 EUR 2008. gadā, 2 051 031,32 EUR 2009. gadā un 223 038 EUR 2010. gadā,

— lidostas pārvaldnieka papildu izmaksas par *Wizz Air* apkalpošanu tika aplēstas proporcionāli kopējām izmaksām (1 % 2009. gadā, 15 % 2010. gadā, 20 % 2011. gadā un 22 % laikposmā no 2011. līdz 2014. gadam). Var norādīt, ka katru gadu *Wizz Air* piešķirto kopējo izmaksu daļa ir vienāda ar *Wizz Air* daļu no kopējā lidojumu skaita vai lielāka par to,

— kas attiecas uz ieņēmumiem, ko lidostas pārvaldnieks saņēma no *Wizz Air*, faktiskie ieņēmumi tika izmantoti 2008.–2010. gadam, savukārt 2010. gada AIP tika izmantots, lai prognozētu nākotnes ieņēmumus no lidostas maksām laikposmam no 2011. līdz 2014. gadam,

— tika piemērota 5 % atlaide.

(407) Analīzē tika konstatēts, ka piecos gados (2008.–2012. gadā) "ieguldījums", ko veido trīs gadu avansa tirdzniecības izdevumi 2008.–2010. gadā kopā ar ieņēmumiem no *Wizz Air* piecos gados no 2008. līdz 2012. gadam, rada NPV 590 389,80 EUR (aptuveni 2,5 miljonu RON) apmērā. Septiņu gadu periodā (2008.–2014. gads), ņemot vērā ieņēmumus no 2008. līdz 2014. gadam, NPV būtiski palielinās līdz 2 282 687,31 RON (aptuveni 10 miljoniem RON).

(408) Komisija norāda uz pozitīvo NPV, ko aprēķinājusi Timišoaras Politehniskā universitāte. Komisija uzskata, ka pieeja vispārējo izmaksu sadalei ir pamatota (vienāda ar *Wizz Air* lidojumu daļu no kopējā lidojumu skaita Timišoaras starptautiskajā lidostā vai lielāka par to). Tomēr pētījumā nav iekļauta informācija par to, kā tika aprēķināti no *Wizz Air* gūtie ieņēmumi (piemēram, kādas pieņemtās atlaides tika piemērotas un kādi dati par pasažieriem un lidojumiem turp un atpakaļ tika izmantoti). Tāpēc Komisijas rīcībā nav vajadzīgās informācijas, lai varētu novērtēt, vai ieņēmumu aplēses ir pamatotas. Turklāt šķiet, ka rentabilitātes analīze neattiecas konkrēti uz 2008. gada nolīgumiem un 2010. gada grozījumiem nolīgumos, bet aptver plašāku periodu. Tāpēc Komisija nevar paļauties uz šā pētījuma kopējo rezultātu.

RBB

(409) Lidostas pārvaldnieks iesniedza arī 2011. gada 27. oktobrī sagatavotu *RBB* pētījumu. *RBB* konstatēja, ka līdz 2010. gadam 2008. gada nolīgumi jau bija rentabli, un varēja sagaidīt, ka tie kļūs ienesīgāki tikai tad, ja pastāvīgie ikgadējie ieguvumi no *Wizz Air* darbības Timišoaras starptautiskajā lidostā turpinās krāties, bet 2008.–2010. gadā samaksātie tirdzniecības izdevumi tika pārtraukti. Kā norādīja *RBB*, papildu izmaksas, kuras no 2008. līdz 2010. gadam var attiecināt uz *Wizz Air*, svārstās no 3,5 miljoniem EUR (15,2 miljoni RON) līdz 3,8 miljoniem EUR (16,8 miljoni RON) atkarībā no darbības izmaksu sadalījuma. Tas tika salīdzināts ar *Wizz Air* samaksātajām lidostas nodevām, tādējādi kopējie papildu ieņēmumi bija 5,5 miljoni EUR (23,9 miljoni RON). No tā tika iegūts pārpalikums no 2 miljoniem EUR (8,7 miljoni RON) līdz 1,7 miljoniem EUR (7,1 miljons RON). *RBB* no tā secināja, ka 2008. gada nolīgumi ir snieguši pozitīvu atdevi lidostas pārvaldniekam. Šajā aprēķinā netika ņemti vērā ar aeronavigāciju nesaistītie ieņēmumi.

(410) *RBB* arī konstatēja, ka *Wizz Air* darbības efektivitāte Timišoaras starptautiskajā lidostā uzlabojās, jo *Wizz Air* pārvadāja daudz lielāku pasažieru skaitu vienā gaisa kuģa lidojumā nekā citas aviokompānijas, kas darbojas Timišoaras starptautiskajā lidostā. Tika apgalvots, ka tas uzlaboja lidostas vispārējo rentabilitāti laikposmā no 2008. līdz 2010. gadam, jo kopējie darbības ieņēmumi pieauga par 39 %, bet kopējās darbības izmaksas pieauga par 22 %. Līdzīgi laikposmā no 2008. līdz 2010. gadam peļņa no darbības uz vienu pasažieri palielinājās par 74 % – no 1,4 EUR (5,9 RON) līdz 2,4 EUR (10,25 RON).

(411) Visbeidzot, *RBB* aprēķināja, ka *Wizz Air* sedza ar aeronavigāciju saistīto ieņēmumu daļu, kas ir proporcionāla vai lielāka par tās pasažieru un gaisa kuģu lidojumu daļu Timišoaras starptautiskajā lidostā.

(412) Attiecībā uz papildu izmaksu un ieņēmumu analīzi Komisija norāda, ka *RBB* balstīja *Wizz Air* ieņēmumus vienīgi uz lidostas maksām, un tāpēc to var uzskatīt par konservatīvu, jo tajā nav iekļautas ar aeronavigāciju nesaistītas maksas. Komisija uzskata, ka pieeja, kas izmantota papildu izmaksu un ieņēmumu aprēķināšanai, nolūkā noteikt papildu rentabilitāti no 2008. gada nolīgumiem ar *Wizz Air* laikposmā no 2008. līdz 2010. gadam, ir pamatota.

Secinājums par ekonomisko priekšrocību no 2008. gada nolīgumiem

(413) Pamatojoties uz *Oxera ex ante* pētījumu, kas rekonstruēts *ex post*, sākot ar 2015. gada 10. februāri, un ko Komisija ir pārrēķinājusi (380. apsvērums), bija paredzams, ka lidostas pārvaldnieka un *Wizz Air* nolīgums radīs lidostas pārvaldniekam papildu rentabilitāti. Komisija norāda, ka *Oxera* un *RBB* sagatavotie *ex post* pētījumi sniedz papildu pierādījumus par *ex ante Oxera* pētījuma secinājumiem.

(414) Turklāt ir norādes, jo īpaši pamatojoties uz attīstības plānu 2006.–2015. gadam, ka 2008. gada nolīgumi ar *Wizz Air* bija daļa no vispārējās stratēģijas un ilgtermiņa centieniem panākt lidostas kopējo rentabilitāti.

(415) Tāpēc Komisija uzskata, ka piesardzīgs tirgus ekonomikas dalībnieks būtu noslēdzis šādu vienošanos. Tāpēc tā secina, ka 2008. gada nolīgumi starp lidostas pārvaldnieku un *Wizz Air* nepiešķīra *Wizz Air* ekonomisku priekšrocību, ko tā nebūtu ieguvusi normālos tirgus apstākļos.

9.1.4.6. 2010. gada grozījumu nolīgumos rentabilitātes analīze

(416) *Oxera* 2015. gada 10. februāra ziņojumā tika aprēķinātas arī papildu izmaksas, ieņēmumi un peļņa, ko varēja sagaidīt laikā, kad tika parakstīti 2010. gada 25. jūnija grozījumi nolīgumos (apkopoti 23. tabulā). *Oxera* 2015. gada 14. maijā atkārtoti iesniedza paredzamās rentabilitātes aprēķinus, lai labotu datu kļūdu, kas tika konstatēta ziņojumā 2015. gada 10. februārī. Labojums attiecās uz pārāk augstu novērtētām kopējām ieguldījumu izmaksām, ko izraisīja valsts finansēto ieguldījumu divkārša uzskaite sākotnējā iesniegumā. Šī datu kļūda ietekmēja 2010. gada grozījumu nolīgumos paredzēto rentabilitāti, kas sākotnēji tika novērtēta par zemu.

(417) *Oxera* secināja, ka bija paredzēts, ka no 2010. gada 25. jūnija grozījumu nolīgumos NPV būs 2 326 miljoni RON.

23. tabula. *Oxera* aplēstie papildu ieņēmumi, izmaksas un peļņa no 2010. gada nolīgumiem

(RON tūkst.)		**2010. g.**	**2011. g.**
Wizz Air izlidojošo pasažieru skaits	[A]	71 925	13 665
Ar aeronavigāciju saistīti ieņēmumi	[B]	1 253	238
Ar aeronavigāciju nesaistīti ieņēmumi	[C]	1 713	336
Papildu ieņēmumi kopā	*[D] = [B] + [C]*	*2 967*	*574*
Darbības izmaksas	[E]	801	157
Nolietojums	[F]	120	23
Papildu izmaksas kopā	*[G] = [E] + [F]*	*921*	*181*
Papildu peļņa	*[H] = [D] – [G]*	*2 046*	*394*
Diskonta likme		1,0	0,9
Neto pašreizējā vērtība		**2 326**	

(418) Rezultāti 23. tabulā ir balstīti uz šādiem apsvērumiem:

a) *Wizz Air* pasažieru satiksmes prognozes ir aprēķinātas, pamatojoties uz faktisko *Wizz Air* pasažieru plūsmu 2009. gadā, un koriģētas ar *Eurocontrol* (2008. gada) aplēsēm par gaidāmo Eiropas gaisa satiksmes pieaugumu ([104]);

b) *Wizz Air* lidojumu turp un atpakaļ prognozes ir aprēķinātas, pamatojoties uz to, ka *Wizz Air* izmantoja *Airbus* 320-200 ar maksimālo pacelšanās svaru (MPS) 72 tonnas, 180 sēdvietām un slodzes koeficientu 82 %. Šo pieņēmumu pamatā ir pieņēmumi *ex ante* rentabilitātes analīzē, ko Rumānija iesniedza attiecībā uz 2008. gada nolīgumiem;

c) ar aeronavigāciju saistīto ieņēmumu prognozes ir balstītas uz maksu par vienu izlidojošu pasažieri un par vienu lidojumu turp un atpakaļ, kā arī atlaidēm, kas noteiktas 2010. gada grozījumos nolīgumos. Analīzē nav iekļauta drošības nodeva, jo *Oxera* secināja, ka tā neietilpst atbilstības TEDP novērtējuma darbības jomā, jo ar šādām nodevām tiek finansētas darbības, par kurām valsts atbildība ir tās oficiālo pilnvaru īstenošana (2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 35. punkts);

d) tāpat kā 2008. gada nolīguma gadījumā, ar aeronavigāciju nesaistīto ieņēmumu prognoze ir iegūta no ar aeronavigāciju nesaistītu ieņēmumu uz vienu izlidojošo pasažieri aplēsēm Rumānijas iesniegtajā *ex ante* analīzē, kas koriģēta atbilstoši paredzamajai inflācijai un piemērota satiksmes prognozēm, kā izklāstīts a) apsvērumā;

e) kā paskaidrots iepriekš, kas attiecas uz papildu darbības izmaksām (piemēram, personāla pakalpojumi, elektroenerģija, materiāli), lidostas pārvaldnieks uzskata, ka apmēram 20 % darbības izmaksu var uzskatīt par papildu izmaksām, proti, mainīgām atkarībā no pasažieru skaita. *Oxera* ziņojumā papildu darbības izmaksas ir aplēstas, pamatojoties uz faktiskajiem datiem par 2007.–2009. gadu, un koriģētas atbilstoši paredzamajai inflācijai un pieņemot, ka 20 % izmaksu ir papildu izmaksas. Drošības izmaksas nav iekļautas;

f) *Oxera* ziņojuma aplēsēs nav iekļautas papildu tirdzniecības izmaksas, kas radušās lidostas pārvaldniekam, jotirdzniecības līgums tika izbeigts 2010. gada 10. februārī;

g) kā paskaidrots iepriekš par 2008. gada nolīgumiem, attiecībā uz papildu ieguldījumu izmaksām *Oxera* ziņojumā ir ņemti vērā lidostas pārvaldnieka iesniegtie dati par ieguldījumiem, ko 2007.–2011. gadā veicis lidostas pārvaldnieks un kas finansēti gan no valsts finansējuma, gan pašu resursiem. *Oxera* ziņojumā ir pieņemts, ka nav paredzēti papildu ieguldījumi *Wizz Air* darbības dēļ. Valdības finansējums, ko lidostas pārvaldnieks saņēma termināļa celtniecībai un drošības aprīkojumam, nav iekļauts, jo to neuzskatīja par attiecināmu uz *Wizz Air* klātbūtni Timišoaras starptautiskajā lidostā. Citu ieguldījumu, kas finansēti no lidostas pārvaldnieka pašu resursiem, nolietojums tika sadalīts, pamatojoties uz paredzamo *Wizz Air* noslodzes daļu attiecībā pret lidostas caurlaides spēju. Tika pieņemts, ka nolīgumu darbības laikā lidostas caurlaides spēja bija trīs miljoni pasažieru gadā. Šā pieņēmuma pamatā ir 2008. gada saprašanās memorandu, kurā bija noteikts, ka bija paredzēts, ka lidostas caurlaides spēja līdz 2011. gadam sasniegs trīs miljonus pasažieru gadā. Aprēķinot nolietojuma izmaksas, tika ņemts vērā lineārais nolietojums;

h) aplēstā peļņa ir diskontēta, izmantojot Komisijas atsauces likmes, pieskaitot 100 bāzes punktu rezervi, tādējādi iegūstot 8,82 % atlaidi.

(419) Komisija uzskata, ka *Oxera* pieeja, novērtējot pasažieru skaitu un, pamatojoties uz to, aprēķinot paredzamos ar aeronavigāciju saistītos ieņēmumus, ņemot vērā 2010. gada grozījumos nolīgumos paredzētos rabatus, ir pamatota. Komisija arī piekrīt drošības nodevas neiekļaušanai 365. apsvērumā izklāstīto iemeslu dēļ.

(420) Komisija piekrīt papildu ar aeronavigāciju nesaistīto ieņēmumu aplēsei. Tās pamatā ir lidostas pārvaldnieka novērtējums, kas balstīts uz iepriekšējā gada datiem, saskaņā ar kuru ar aeronavigāciju nesaistītie ieņēmumi veido 15–20 % no lidostas pārvaldnieka ieņēmumiem, kas šķiet pamatoti.

(421) Komisija piekrīt arī aprēķinos izmantotajai atlaidei, jo īpaši ņemot vērā, ka analīzes periods ir mazāks par gadu.

([104]) *Eurocontrol* (2008), "Uzdevumi izaugsmes jomā 2008. gadā", kopsavilkuma ziņojums, 14. lpp.

(422) Komisija piekrīt, ka aprēķinos nav jāiekļauj papildu tirdzniecības izmaksas.

(423) Kas attiecas uz papildu darbības izmaksām, *Oxera* ziņojums ir balstīts uz Rumānijas iesniegto pieņēmumu, saskaņā ar kuru 80 % darbības izmaksu ir fiksētas un tikai 20 % mainās atkarībā no pasažieru skaita. Komisija uzskata šo pieņēmumu par pamatotu ([105]). *Oxera* ir aplēsusi papildu darbības izmaksas, izmantojot faktiskos datus par darbības izmaksām uz vienu izlidojošo pasažieri pirms nolīgumu parakstīšanas, un koriģējusi tās atbilstoši paredzamajai inflācijai, kā arī izmantojusi šīs darbības izmaksas uz vienu pasažieri, aprēķināto *Wizz Air* pasažieru skaitu. Tāpēc Komisija uzskata, ka papildu darbības izmaksu aplēses ir pieņemamas.

(424) Attiecībā uz papildu ieguldījumu izmaksām Komisija secina, ka *Oxera* ziņojumā izmantotā pieeja ir pamatota. Jo īpaši *Oxera* ziņojumā nav paredzēti papildu ieguldījumi *Wizz Air* darbības Timišoaras lidostā dēļ. Grozījumi nolīgumos neparedzēja jaunas lidostas pārvaldnieka saistības attiecībā pret *Wizz Air* saistībā ar papildu infrastruktūru, salīdzinot ar 2008. gada nolīgumiem, kas novērtēti 372. apsvērumā. Tāpēc Komisija piekrīt, ka netika veikti ieguldījumi *Wizz Air* klātbūtnes dēļ. Turklāt Komisija norāda, ka *Oxera* pētījumā tika iekļautas no lidostas pārvaldnieka pašu resursiem veikto ieguldījumu papildu nolietojuma izmaksas, pamatojoties uz paredzamo *Wizz Air* daļu no lidostas caurlaides spējas. Tomēr, kā paskaidrots 372. apsvērumā, Komisija secina, ka lidostas pārvaldniekam neradās ieguldījumu izmaksas, ko izraisīja *Wizz Air* klātbūtne. Tāpēc Komisija uzskata, ka analīzē nevajadzētu iekļaut nolietojuma izmaksas, kas saistītas ar 2010. gada grozījumiem nolīgumos ([106]).

(425) Pamatojoties uz iepriekš minēto, papildu izmaksas, ieņēmumi un peļņa, ko varēja sagaidīt laikā, kad tika parakstīti 2010. gada grozījumi nolīgumos, un ko Komisija pārrēķināja, pamatojoties uz *Oxera* ziņojumu, ir apkopoti 24. tabulā.

24. tabula. *Oxera* aplēstie papildu ieņēmumi, izmaksas un peļņa no 2010. gada grozījumiem nolīgumos, ko pārrēķinājusi Eiropas Komisija

(RON tūkst.)		**2010. g.**	**2011. g.**
Wizz Air izlidojošo pasažieru skaits	[A]	71 925	13 665
Ar aeronavigāciju saistīti ieņēmumi	[B]	1 253	238
Ar aeronavigāciju nesaistīti ieņēmumi	[C]	1 713	336
Papildu ieņēmumi kopā	*[D] = [B] + [C]*	*2 967*	*574*
Darbības izmaksas	[E]	801	157
Papildu izmaksas kopā	*[F] = [E]*	*801*	*157*
Papildu peļņa	*[G] = [D] – [F]*	*2 165*	*417*
Diskonta likme		1,0	0,9
Neto pašreizējā vērtība		**2 462**	

2010. gada grozījumu nolīgumos *ex post* rentabilitātes pētījums

(426) *Oxera* 2011. gada 27. oktobrī iesniedza *ex post* ziņojumu, kas sagatavots *Wizz Air* vajadzībām. *Oxera* ziņojumā tika aprēķinātas turpmāk minētās ar 2010. gada grozījumiem nolīgumos saistītās papildu izmaksas un ieņēmumi.

([105]) Skatīt 92. zemsvītras piezīmi.

([106]) Ciktāl bija iekļautas nolietojuma izmaksas, šis pieņēmums ir piesardzīgs un pārvērtē papildu izmaksas. Šādā gadījuma Komisijai ir tāda piebilde kā 379. apsvērumā.

25. tabula. Ieņēmumi uz vienu izlidojošu *Wizz Air* pasažieri 2010.–2011. gadā (EUR)

Kategorija	2008. g.	2009. g.	2010. g.
Ar aeronavigāciju saistīti ieņēmumi[1]			
Nosēšanās maksa[2]	2,50	2,00	2,00
Trapa pakalpojumu maksa[2]	0,99	0,99	0,99
Maksa par uzņemtu pasažieri	8,00	6,40	5,04
PRM maksa	0,20	0,20	0,20
Drošības nodevas	10,00	10,00	10,00
Ar aeronavigāciju nesaistīti ieņēmumi	**0,78**	**1,16**	**1,74**
Kopējie ieņēmumi	**22,47**	**20,75**	**20,70**

Piezīme. [1] Ar aeronavigāciju saistīti ieņēmumi ir norādīti pēc atlaižu piemērošanas un maksu atlīdzināšanas un pēc tirdzniecības maksājumiem. Ir pieņemts, ka 50 % ieņēmumu no nolaišanās maksas piemēro AIP noteiktās atlaides. [2] Ar aeronavigāciju saistīti ieņēmumi no maksām, kas saistītas ar gaisa satiksmes kustību vai svaru (proti, nosēšanās maksas un maksas par lidlauka pakalpojumiem), ir aplēsti, izmantojot faktisko pasažieru skaitu un pieņemot, ka tiek izmantots gaisa kuģis *Airbus* A320-200, kuru MPS ir lielāks par 72 tonnām un kurā ir 180 sēdvietu, pieņemot, ka slodzes koeficients ir 84 %. Tas ataino *Wizz Air* vidējo slodzes koeficientu 2010. gadā (sīkāku informāciju skatīt vietnē http://wizzair.com/about_us/news/#wizen068). Avots: *Oxera* analīze, pamatojoties uz datiem, kas saņemti no lidostas pārvaldnieka.

26. tabula. Aplēstās ar 2010. gada nolīgumiem saistītās izmaksas (EUR)

Kategorija	2008. g.	2009. g.	2010. g.
Darbības izmaksas			
Personāls	1,56	1,56	1,56
Elektroenerģija	0,70	0,70	0,70
Materiāli	–0,45	–0,45	–0,45
Pakalpojumi un citi darbības izdevumi	1,65	1,65	1,65
Tirdzniecības izmaksas	13,70	15,59	14,95
Ieguldījumu izmaksas	0,89	0,87	2,06
Izmaksas kopā	**18,04**	**19,92**	**20,47**

Avots: *Oxera* analīze, pamatojoties uz datiem, kas saņemti no lidostas pārvaldnieka.

(427) Rezultāti 25. tabulā un 26. tabulā ir balstīti uz turpmāk norādītiem apsvērumiem.

- Attiecīgais periods ir no 2010. gada jūnija līdz 2011. gada februārim, kas ir 2010. gada grozījumu nolīgumos darbības periods.

- Ar aeronavigāciju saistītie ieņēmumi ir aplēsti, pamatojoties uz *ex post* un *ex ante* pieejas kombināciju. To pamatā ir faktiskais *Wizz Air* pasažieru un lidojumu turp un atpakaļ skaits 2010. gadā (*ex post* perspektīva), bet 2011. gada janvārim un februārim *Oxera* tos aplēsa, pamatojoties uz 2010. gada decembra rādītāju (*ex ante* perspektīva). Atlaides ir aprēķinātas *ex ante*, un tajās ir ņemti vērā bāzes tarifi un rabati, kas noteikti 2010. gada grozījumos nolīgumos. Ir pieņemta 10 % atlaide nosēšanās maksai un 10 % atlaide maksai par uzņemtu pasažieri. Drošības maksa ir iekļauta.

- Ar aeronavigāciju nesaistītie ieņēmumi uz vienu izlidojošu pasažieru tika aplēsti atbilstoši *Wizz Air* vidējiem ar aeronavigāciju nesaistītajiem faktiskajiem ieņēmumiem 2010. gadā, proti, 3,04 EUR uz vienu pasažieri.

- Kas attiecas uz papildu izmaksām, izmaksas, kas mainās atkarībā no pasažieru skaita (personāla, elektroenerģijas, materiālu un iegādāto pakalpojumu izmaksas, kā arī citi darbības izdevumi) ir attiecināti uz *Wizz Air* proporcionāli aviokompānijas izlidojušo pasažieru daļai. Aprēķina pamatā ir faktiskie dati par darbības izmaksām, un tāpēc tas ir *ex post*.

- Analīzē nav iekļauti tirdzniecības maksājumi, jo tirdzniecības nolīgums tika izbeigts 2010. gada februārī.

- Papildu ieguldījumu izmaksas tika aplēstas, ņemot vērā 2010. gadā veiktos ieguldījumus. Valsts finansētie ieguldījumi terminālā ēkā un drošības aprīkojumā netika attiecināti uz *Wizz Air*. Kā norādīja *Oxera*, tās ir izmaksas, kas būtu radušās neatkarīgi no *Wizz Air* klātbūtnes, jo tās bija saistītas ar Rumānijas pienākumu izpildīt prasību, lai tā varētu pievienoties Šengenas zonai. Tika ņemti vērā no lidostas pārvaldnieka pašu resursiem finansētie ieguldījumi. Ieguldījumu izmaksas, kas finansētas no lidostas pārvaldnieka pašu resursiem, tostarp nolietojums un procenti, ir sadalītas proporcionāli *Wizz Air* pasažieru daļai no lidostas pasažieru apjoma. Tika aplēsts, ka pasažieru apjoms ir vienāds ar maksimālo apkalpoto pasažieru skaitu 2010. gadā, jo *Oxera* no lidostas pārvaldnieka saprata, ka laikā, kad tika veikts pētījums (2011. gada oktobrī), Timišoaras starptautiskā lidosta darbojās ar pilnu jaudu gaisa satiksmes kustības ziņā.

(428) Pamatojoties uz iepriekš minētajām izmaksām un ieņēmumiem, *Oxera* secināja, ka no *ex post* perspektīvas (ar dažiem *ex ante* elementiem) 2010. gada grozījumi nolīgumos radīja papildu rentabilitāti. Peļņa uz vienu pasažieri (proti, papildu ieguldījums uz pasažieri, kas aprēķināts kā starpība starp papildu ieņēmumu un izmaksu aplēsēm), ir redzama 27. tabulā.

27. tabula. Papildu ieguldījums, kas saistīts ar 2010. gada nolīgumiem (EUR)

Kategorija	2008. g.	2009. g.	2010. g.
Vidējie papildu ieņēmumi uz vienu izlidojošu pasažieri	22,47	20,75	20,70
Vidējās papildu izmaksas uz vienu izlidojošu pasažieri	18,04	19,92	20,47
Papildu ieguldījums uz vienu izlidojošu pasažieri	4,43	0,84	0,23
Papildu ieguldījums kopā	**19 404**	**107 198**	**37 833**

Avots: *Oxera* analīze, pamatojoties uz datiem, kas saņemti no lidostas pārvaldnieka.

(429) Pamatojoties uz iepriekš minētajiem aprēķiniem, *Oxera* secināja, ka 2010. gada grozījumiem nolīgumos bija pozitīvais NPV 483 147 EUR 2010. gada grozījumu nolīgumos deviņu mēnešu darbības periodā. 2010. gada grozījumu nolīgumos izraisītās naudas plūsmas nav diskontētas, jo 2010. gada grozījumu nolīgumos darbības laiks bija mazāks par vienu gadu.

(430) Komisija norāda, ka *Oxera ex post* rentabilitātes novērtējumā ir apvienoti gan *ex ante*, gan *ex post* dati, lai aprēķinātu papildu ieņēmumus, savukārt papildu izmaksu aprēķini ir vienīgi *ex post*.

(431) Attiecībā uz ar aeronavigāciju saistītiem ieņēmumiem Komisija norāda, ka aprēķinos nav iekļauta maksa par apgaismojumu un stāvvietu, kas liecina par piesardzīgu pieeju.

(432) Komisija norāda, ka ir iekļauta gan drošības maksa, gan izmaksas, un pieņem, ka tas neietekmēs kopējo rentabilitātes aprēķinu.

(433) Attiecībā uz izmaksām:

a) Komisija uzskata, ka pieeja papildu darbības izmaksu aprēķināšanai, pamatojoties uz faktiskajiem datiem, kas bija pieejami pirms nolīgumu parakstīšanas, ir pamatota;

b) Komisija norāda, ka, pamatojoties uz tirdzniecības nolīgumā iekļauto formulu, lidostas nodevu pārrēķināšana, lai ņemtu vērā apgaismojuma un autostāvvietas maksas, par tādu pašu summu ir pārvērtēti arī tirdzniecības maksājumi;

c) Komisija norāda, ka pētījumā tika iekļautas no lidostas pašu resursiem veikto ieguldījumu papildu nolietojuma izmaksas, pamatojoties uz paredzamo *Wizz Air* daļu no lidostas caurlaides spējas. Tomēr, kā paskaidrots 372. apsvērumā, Komisija secina, ka lidostas pārvaldniekam neradās ieguldījumu izmaksas, ko izraisīja aviokompānijas klātbūtne Timišoaras starptautiskajā lidostā. Tāpēc Komisija uzskata, ka analīzē nevajadzētu iekļaut nolietojuma izmaksas, kas saistītas ar nolīgumiem.

(434) 433. apsvērumā izklāstīto iemeslu dēļ Komisija uzskata, ka kopumā izmaksas šķiet pārvērtētas.

(435) Pamatojoties uz to, ka ar aeronavigāciju saistītu ieņēmumu korekcija izraisītu līdzīgu tirdzniecības maksājuma korekciju, kas neietekmētu rentabilitātes aprēķinu, un to, ka izmaksas šķiet pārvērtētas, Komisija secina, ka *Oxera* 2011. gada pētījuma vispārējais secinājums saglabātos un NPV paliktu pozitīva.

(436) Pamatojoties uz 430.–435. apsvērumu, Komisija secina, ka *Oxera* 2011. gada 27. oktobra ziņojuma par 2010. gada grozījumiem nolīgumos rezultāti ir pieņemami.

Secinājums par ekonomisko priekšrocību

(437) Pamatojoties uz *Oxera ex ante* pētījumu, kas rekonstruēts *ex post*, sākot ar 2015. gada 10. februāri, un ko Komisija ir pārrēķinājusi (425. apsvērums), bija paredzams, ka 2010. gada grozījumi nolīgumos kļūs rentabli lidostas pārvaldniekam pakāpeniski. Tāpēc Komisija uzskata, ka piesardzīgs tirgus ekonomikas dalībnieks būtu noslēdzis šādas vienošanās. Komisija norāda, ka *Oxera* sagatavotais *ex post* ziņojums sniedz papildu pierādījumus par *ex ante Oxera* pētījuma secinājumiem.

(438) Turklāt ir norādes, jo īpaši pamatojoties uz attīstības plānu, ka 2010. gada grozījumi nolīgumos ar *Wizz Air* bija daļa no vispārējās stratēģijas un ilgtermiņa centieniem panākt lidostas kopējo rentabilitāti.

(439) Tāpēc Komisija secina, ka 2010. gada grozījumi nolīgumos nepiešķīra *Wizz Air* ekonomisku priekšrocību, ko tā nebūtu ieguvusi normālos tirgus apstākļos.

9.1.5. *Secinājums par 3. pasākumu*

(440) 301.–439. apsvērumā izskaidroto iemeslu dēļ Komisija uzskata, ka 2008. gada nolīgumi un 2010. gada grozījumi nolīgumos nav valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

10. 4. PASĀKUMS "KAVĒŠANĀS IEKASĒT LIDOSTAS MAKSAS NO *WIZZ AIR* PAR LAIKPOSMU NO 2009. GADA OKTOBRA LĪDZ 2010. GADA FEBRUĀRIM"

(441) Savā lēmumā par procedūras sākšanu Komisija norādīja, ka nevar izslēgt iespēju, ka kavēšanās iekasēt lidostas maksas sniedz ekonomisku priekšrocību *Wizz Air*. Komisija norādīja, ka laikā, kad tika pieņemts lēmums par procedūras sākšanu, *Wizz Air* nebija samaksājis lidostas maksas par laikposmu no 2009. gada oktobra līdz 2010. gada februārim 2,6 miljonu EUR apmērā. Lidostas pārvaldnieka finanšu pārskatā nesamaksātās maksas tika uzskaitītas kā debitoru parādi attiecībā pret *Wizz Air*, tomēr tiesvedība netika uzsākta.

(442) Rumānija apgalvoja, ka lidostas pārvaldnieks iesūdzēja *Wizz Air* par izpildraksta iegūšanu. Vienlaikus *Wizz Air* iesūdzēja lidostas pārvaldnieku par izpildrakstu par nesamaksātajām maksām par *Wizz Air* sniegtajiem tirdzniecības pakalpojumiem. Kā norādīja Rumānija, abas prasības/šķīrējtiesas lēmumi tika atrisināti ar galīgiem lēmumiem, apmierinot abus maksājuma pieprasījumus. Rumānija paziņoja, ka savstarpējie parādi tika dzēsti saskaņā ar Rumānijas Civilkodeksa noteikumiem ar izlīguma nolīgumu (109. apsvērums).

(443) Komisija atgādina, ka 2008. gada nolīgumi starp lidostas pārvaldnieku un *Wizz Air* atbilda TEDP, proti, tie nepiešķīra priekšrocību *Wizz Air*, un tāpēc tie nebija valsts atbalsts.

Secinājums

(444) Tāpēc Komisija secina, ka, tā kā nesamaksātās lidostas maksas tika dzēstas ar *Wizz Air* prasībām par tirdzniecības pakalpojumu maksām saskaņā ar piemērojamajiem tiesību aktiem, iespējamais valsts atbalsts ir zaudējis priekšmetu.

11. **SECINĀJUMS**

(445) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija secina, ka finansējums galamērķiem, kas nav Šengenas zonā, paredzētā termināļa izbūvei, skrejceļa uzlabošanai, gaisa kuģu perona pagarināšanai un apgaismes ierīcēm ir valsts atbalsts, kas nav saderīgs ar iekšējo tirgu, pamatojoties uz LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu.

(446) Turklāt Komisija secina, ka šādi pasākumi nav valsts atbalsts: i) pievedceļa un autostāvvietas izbūves valsts finansējums 2007. gadā, ii) drošības aprīkojuma publiskais finansējums 2008. gadā, iii) lidostas maksas 2007., 2008. un 2010. gada AIP un iv) 2008. gada nolīgumi ar *Wizz Air* (tostarp 2010. gada grozījumi nolīgumos).

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

1. Valsts finansējums, ko laikposmā no 2007. līdz 2009. gadam Rumānija piešķīra lidostas pārvaldniekam galamērķiem, kas nav Šengenas zonā, paredzētā termināļa izbūvei, manevrēšanas ceļa uzlabošanai, perona pagarināšanai un apgaismes ierīcēm 29 194 600 RON apmērā, ir valsts atbalsts Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punkta nozīmē. Tas tika īstenots, pārkāpjot Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta 3. punktu.

2. Šā lēmuma 1. punktā minētais valsts atbalsts ir saderīgs ar iekšējo tirgu Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 3. punkta c) apakšpunkta nozīmē.

2. pants

Valsts finansējums pievedceļa un autostāvvietas izbūvei 2007. gadā un drošības aprīkojumam 2008. gadā, lidostas maksas 2007., 2008. un 2010. gada AIP, kā arī 2008. gada nolīgumi ar *Wizz Air* (tostarp 2010. gada grozījumi nolīgumos) nav valsts atbalsts Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punkta nozīmē.

3. pants

Šis lēmums ir adresēts Rumānijai.

Briselē, 2020. gada 24. februārī

Komisijas vārdā –
priekšsēdētājas izpildvietniece
Margrethe VESTAGER