II

(Ne teisėkūros procedūra priimami aktai)

SPRENDIMAI

KOMISIJOS SPRENDIMAS (ES) 2021/1428

2020 m. vasario 24 d.

dėl valstybės pagalbos SA. 31662 – C/2011 (ex NN/2011), kurią Rumunija suteikė Timišoaros tarptautiniam oro uostui – „Wizz Air“

(pranešta dokumentu Nr. C(2021) 1065)

(Tekstas autentiškas tik rumunų kalba)

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 108 straipsnio 2 dalies pirmą pastraipą,

atsižvelgdama į Europos ekonominės erdvės susitarimą, ypač į jo 62 straipsnio 1 dalies a punktą,

pakvietusi suinteresuotąsias šalis pateikti savo pastabas pagal minėtą (-as) nuostatą (-as) ([1]) ir atsižvelgdama į jų pastabas,

kadangi:

1. **PROCEDŪRA**

(1) 2010 m. rugsėjo 30 d. raštu Europos oro transporto rinkoje veiklą vykdanti bendrovė „Carpatair“ ([2]) (toliau – skundo pateikėjas arba bendrovė „Carpatair“) pateikė skundą, kuriame teigiama, kad Rumunijos valdžios institucijos Timišoaros tarptautiniame oro uoste (toliau – Timišoaros tarptautinis oro uostas arba oro uostas) teikė neteisėtą valstybės pagalbą bendrovei „Wizz Air Hungarian Airlines Ltd“ (toliau – bendrovė „Wizz Air“) ([3]). Skundas užregistruotas kaip valstybės pagalbos byla Nr. SA.31662 (ex CP 237/2010).

(2) Komisija pažymėjo, kad skundo pateikėjas gali būti susijęs su Rumunijos valdžios institucijų 2010 m. gegužės 17 d. pranešimu (toliau – pranešimas) apie planus teikti viešąją paramą regioniniams oro uostams. Pranešimas užregistruotas bylos numeriu N 185/2010. 2010 m. rugsėjo 15 d. Rumunijos valdžios institucijos informavo Komisiją, kad Timišoaros tarptautiniam oro uostui nebus skirta parama pagal schemą, apie kurią pranešta. Vis dėlto, kadangi Komisija gavo informacijos apie tam tikrą viešąjį Timišoaros tarptautinio oro uosto finansavimą 2007–2009 m., šio laikotarpio viešasis finansavimas yra nagrinėjamas šioje byloje.

(3) 2010 m. spalio 21 d. raštu Komisija persiuntė skundą Rumunijai ir paprašė suteikti informacijos. Rumunijos valdžios institucijos pateikė atsakymą 2010 m. gruodžio 15 d. raštu.

([1]) Komisijos sprendimas SA.31662 (11/C) (ex CP 237/10) – Timišoaros tarptautinis oro uostas – „Wizz Air“ (OL C 270, 2011 9 13, p. 11).

([2]) Bendrovė „Carpatair“ yra 1999 m. įsteigta privataus kapitalo regioninė oro transporto bendrovė. 2000 m. bendrovė „Carpatair“ įkūrė savo centrą Timišoaros tarptautiniame oro uoste, iš kurio teikė paslaugas pagal „stebulės ir stipinų“ modelį.

([3]) Bendrovė „Wizz Air“ yra Vengrijos pigių skrydžių oro transporto bendrovė. „Wizz Air“ grupę sudaro trys veiklą vykdančios bendrovės – „Wizz Air Hungary“, „Wizz Air Bulgaria“ ir „Wizz Air Ukraine“.

(4) 2010 m. lapkričio 24 d., 2010 m. lapkričio 25 d., 2011 m. sausio 14 d. ir 2011 m. vasario 3 d. skundo pateikėjas pateikė papildomos informacijos. 2011 m. vasario 9 d. ir 2011 m. kovo 2 d. raštais Komisija informavo skundo pateikėją apie bylos eigą ir paprašė papildomos informacijos. Skundo pateikėjas atsakė 2011 m. vasario 22 d., 2011 m. kovo 9 d. ir 2011 m. kovo 28 d. raštais ir pateikė papildomos informacijos.

(5) 2011 m. vasario 16 d., 2011 m. kovo 3 d. ir 2011 m. kovo 16 d. raštais Komisija paprašė Rumunijos valdžios institucijų pateikti papildomos informacijos. Rumunijos valdžios institucijos atsakė 2011 m. kovo 10 d. ir 2011 m. balandžio 5 d. raštais. 2011 m. kovo 16 d. Komisija informavo Rumunijos valdžios institucijas, kad vis dar reikia papildomos informacijos ir paprašė ją atsiųsti iki 2011 m. balandžio 15 d. Rumunijos valdžios institucijos pateikė atsakymą 2011 m. balandžio 21 d. raštu.

(6) 2011 m. gegužės 12 d. raštu skundo pateikėjas sutiko atskleisti savo tapatybę ir finansinę padėtį ir pateikė papildomos informacijos šiuo klausimu.

(7) 2011 m. gegužės 24 d. raštu Komisija informavo Rumuniją apie savo sprendimą pradėti oficialią tyrimo procedūrą dėl finansavimo, susijusio su Timišoaros tarptautiniu oro uostu, 2008 m. šio oro uosto valdytojo ir bendrovės „Wizz Air“ susitarimo, bendrovės „Wizz Air“ nesumokėtų oro uosto rinkliavų, taip pat nuolaidų ir lengvatų pagal 2007, 2008 ir 2010 m. oro uosto rinkliavų sąrašą (toliau – sprendimas pradėti procedūrą).

(8) 2011 m. birželio 16 d. raštu Rumunijos valdžios institucijos nurodė, kurią informaciją, jų pageidavimu, reikėtų išbraukti iš sprendimo pradėti procedūrą iki jo paskelbimo.

(9) 2011 m. birželio 23 d. Komisija išsiuntė Rumunijai pasiūlymą dėl nekonfidencialaus sprendimo pradėti procedūrą varianto. Komisija nurodė Rumunijai, kurios informacijos ji nelaiko konfidencialia.

(10) 2011 m. birželio 27 d. raštu Rumunija atsakė Komisijai, pagrįsdama savo prašymą išbraukti tam tikrą informaciją.

(11) Remdamasi susirašinėjimu su Rumunija, Komisija priėmė galutinį sprendimą dėl teksto, kurį ketino paskelbti, vadovaudamasi Komisijos komunikato dėl profesinės paslapties valstybės pagalbos sprendimuose ([4]) 33 punktu. 2011 m. liepos 25 d. raštu Komisija informavo Rumuniją apie savo sprendimą atmesti Rumunijos prašymą išbraukti tam tikrą informaciją. Rumunija per 15 dienų turėjo sureaguoti į tą sprendimą ir pateikti papildomos informacijos savo prašymui pagrįsti.

(12) 2011 m. rugpjūčio 11 d. raštu Rumunija informavo Komisiją, kad ji toliau laikosi savo nuomonės dėl tam tikros informacijos išbraukimo, tačiau nebeprieštarauja, kad sprendimas pradėti procedūrą būtų paskelbtas.

(13) 2011 m. rugsėjo 13 d. sprendimas pradėti procedūrą paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ([5]). Komisija paragino suinteresuotąsias šalis pateikti pastabas dėl aptariamos priemonės per vieną mėnesį nuo paskelbimo dienos.

(14) Komisija gavo Rumunijos pastabas dėl sprendimo pradėti procedūrą, pateiktas 2011 m. birželio 27 d. ir 2011 m. spalio 14 d. raštais. 2011 m. liepos 27 d. ir 2012 m. birželio 12 d. Rumunija pateikė papildomos informacijos.

(15) 2011 m. spalio 27 d. Komisija gavo bendrovės „Societatea Nationala Aeroportul International Timişoara – Traian Vuia – S. A.“ (toliau – oro uosto valdytojas), 2011 m. rugpjūčio 8 d. – bendrovės „Carpatair“ ir 2011 m. birželio 24 d. bei 2011 m. spalio 27 d. – bendrovės „Wizz Air“ pastabas dėl sprendimo pradėti procedūrą. Be to, Komisija gavo Rumunijos oro uostų asociacijos, buvusio oro uosto valdytojo direktoriaus, bendrovės „Eurojet“, bendrovės „Austrian Airlines“ ir Europos regionų aviakompanijų asociacijos pastabas dėl sprendimo pradėti procedūrą.

(16) 2012 m. rugsėjo 4 d. ir 2012 m. rugsėjo 20 d. Komisija persiuntė Rumunijai trečiųjų šalių pastabas dėl sprendimo pradėti procedūrą. 2012 m. spalio 5 d. ir 2012 m. spalio 17 d. raštais ji gavo Rumunijos atsiliepimą į šias pastabas.

([4]) Komisijos komunikatas dėl profesinės paslapties valstybės pagalbos sprendimuose (OL C 297, 2003 12 9, p. 6).

([5]) Žr. 1 išnašą.

(17) 2011 m. spalio 12 d., 2012 m. vasario 24 d., 2012 m. liepos 27 d., 2012 m. rugpjūčio 9 d., 2012 m. lapkričio 3 d., 2014 m. spalio 30 d. ir 2015 m. liepos 28 d. raštais Komisija paprašė Rumunijos valdžios institucijų pateikti papildomos informacijos. Rumunijos valdžios institucijos atsakymus pateikė 2011 m. lapkričio 16 d., 2012 m. balandžio 13 d., 2012 m. gegužės 3 d., 2012 m. rugsėjo 3 d., 2012 m. spalio 5 d., 2012 m. gruodžio 12 d., 2014 m. gruodžio 2 d., 2014 m. gruodžio 9 d. ir 2015 m. rugsėjo 21 d. raštais.

(18) 2012 m. liepos 27 d. raštu Komisija paprašė skundo pateikėjo pateikti papildomos informacijos. Pastarasis pateikė papildomą informaciją 2012 m. rugsėjo 3 d. Be to, skundo pateikėjas pateikė informaciją 2011 m. birželio 7 d., 2011 m. birželio 30 d., 2011 m. rugpjūčio 8 d., 2011 m. spalio 14 d., 2012 m. kovo 19 d., 2012 m. gegužės 14 d., 2012 m. liepos 13 d., 2012 m. spalio 19 d., 2012 m. gruodžio 3 d., 2013 m. liepos 1 d., 2014 m. birželio 6 d., 2014 m. liepos 10 d., 2014 m. spalio 10 d., 2014 m. spalio 15 ir 16 d., 2014 m. lapkričio 10 d., 2014 m. lapkričio 12 d., 2014 m. lapkričio 14 d., 2015 m. vasario 25 d., 2015 m. gegužės 25 d., 2015 m. gegužės 28 d., 2015 m. rugsėjo 29 d., 2015 m. gruodžio 10 d., 2015 m. gruodžio 22 d., 2016 m. balandžio 13 d., 2016 m. balandžio 28 d., 2018 m. vasario 27 d. ir 2018 m. balandžio 20 d.

(19) Bendrovė „Wizz Air“ pateikė papildomos informacijos 2015 m. vasario 11 d. ir 2015 m. liepos 3 d., pateikdama bendrovės „Oxera“ parengtą ataskaitą bendrovei „Wizz Air“, kurioje rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principas taikomas įvairiems bendrovėms „Wizz Air“ ir oro uosto valdytojo susitarimams. 2015 m. gegužės 14 d., 2015 m. rugpjūčio 10 d., 2015 m. rugsėjo 21 d., 2015 m. spalio 20 d., 2017 m. rugsėjo 15 d. ir 2017 m. rugsėjo 22 d. bendrovė „Oxera“ pateikė atnaujintas ataskaitas ir papildomas pastabas. 2017 m. lapkričio 10 d. Komisija paprašė pateikti nekonfidencialų bendrovės „Oxera“ 2017 m. rugsėjo 15 ir 22 d. atsakymų variantą. 2017 m. lapkričio 15 d. bendrovė „Oxera“ informavo Komisiją, kad bendrovė „Wizz Air“ neprašė kupiūruoti jokios informacijos ir, 2017 m. lapkričio 23 d. gavusi papildomų bendrovės „Oxera“ paaiškinimų, Komisija persiuntė bendrovės „Oxera“ 2017 m. rugsėjo 15 ir 22 d. atsakymus Rumunijai 2017 m. gruodžio 1 d. 2018 m. vasario 1 d. Rumunijos valdžios institucijos pateikė savo pastabas dėl bendrovės „Oxera“ tyrimo.

(20) 2014 m. kovo 14 d. Komisija informavo Rumuniją ir suinteresuotąsias šalis, kad buvo priimtas komunikatas „Valstybės pagalbos oro uostams ir oro transporto bendrovėms gairės“ ([6]) (toliau – 2014 m. Aviacijos gairės), ir paprašė per 20 darbo dienų nuo 2014 m. Aviacijos gairių paskelbimo dienos pateikti pastabas. 2014 m. balandžio 4 d. 2014 m. Aviacijos gairės paskelbtos *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*. 2014 m. kovo 25 d. Komisija gavo bendrovės „Carpatair“ pastabas, 2014 m. balandžio 30 d. – bendrovės „Wizz Air“ pastabas ir 2014 m. gegužės 8 d. – oro uosto valdytojo pastabas.

(21) 2014 m. gegužės 28 d. Komisija persiuntė Rumunijai trečiųjų šalių pastabas dėl 2014 m. Aviacijos gairių. 2014 m. liepos 3 d. raštu Komisija gavo Rumunijos pastabas dėl suinteresuotųjų šalių pastabų.

(22) 2011 m. lapkričio 11 d., 2016 m. lapkričio 24 d. ir 2016 m. gruodžio 16 d. oro uosto valdytojas pateikė papildomos informacijos. Be to, 2016 m. sausio 18 d., 2016 m. sausio 31 d. ir 2016 m. kovo 7 d. Komisija gavo papildomos informacijos iš oro uosto valdytojo. 2016 m. kovo 11 d. Komisija persiuntė šią informaciją Rumunijai, kuri pastabų nepateikė.

(23) 2015 m. liepos 17 d. raštu Komisija persiuntė papildomas skundo pateikėjo ir bendrovės „Wizz Air“ pastabas Rumunijai, kuri dėl jų pastabas pateikė 2015 m. rugsėjo 21 d.

(24) 2016 m. kovo 11 d. raštu Komisija persiuntė papildomas bendrovės „Oxera“ pastabas Rumunijai, kuri dėl jų pastabas pateikė 2016 m. balandžio 15 d.

(25) 2017 m. spalio 30 d. Komisija paprašė Rumunijos valdžios institucijų pateikti papildomos informacijos. 2017 m. lapkričio 9 d. Rumunijos valdžios institucijoms buvo išsiųstas prašymo vertimas į rumunų kalbą. Rumunijos valdžios institucijos atsakė 2018 m. sausio 15 d. po to, kai terminą buvo leista pratęsti du kartus. 2018 m. kovo 26 d. ir 2018 m. spalio 31 d. Komisija išsiuntė Rumunijos valdžios institucijoms prašymus pateikti papildomų paaiškinimų, į kuriuos jos atitinkamai atsakė 2018 m. birželio 4 d. ir 2018 m. lapkričio 21 d. 2019 m. balandžio 8 d. Rumunijos valdžios institucijos pateikė savo 2018 m. birželio 4 d. atsakymų vertimą.

(26) 2019 m. gegužės 17 d. bendrovė „Wizz Air“ išsiuntė raštą Komisijai, prašydama leidimo pasinaudoti teise susipažinti su bylos medžiaga ir teise būti išklausytai, į kurį Komisija atsakė 2019 m. birželio 11 d.

([6]) Komisijos komunikatas „Valstybės pagalbos oro uostams ir oro transporto bendrovėms gairės“ (OL C 99, 2014 4 4, p. 3–34).

2. **TIMIŠOAROS TARPTAUTINIS ORO UOSTAS**

2.1. **Oro uostas**

(27) Timišoaros tarptautinis oro uostas yra Rumunijos vakarinėje dalyje esantis tarptautinis oro uostas.

(28) Oro uostą eksploatuoja oro uosto valdytojas (15 konstatuojamoji dalis), kuris yra akcinė bendrovė ir kurios 80 % akcijų valdo Rumunijos valstybė šio sprendimo priėmimo dieną ([7]). Likusią akcijų dalį valdo turto fondas „Fondul Proprietatea“ ([8]). Anksčiau Rumunijos valstybė buvo įsigijusi visą pradinį akcinį kapitalą, kurį sumokėjo tą dieną, kai buvo įsteigtas oro uosto valdytojas ([9]).

(29) Oro uosto valdytojui nuosavybės teise priklauso oro uosto infrastruktūra, išskyrus kilimo ir tūpimo taką, riedėjimo taką ir peroną, kurie nuosavybės teise priklauso Rumunijos valstybei. Pastarąją infrastruktūrą valstybė suteikia oro uosto valdytojui eksploatuoti pagal koncesiją.

(30) Timišoaros tarptautiniame oro uoste yra vienas 3 500 metrų ilgio ir 45 metrų pločio kilimo ir tūpimo takas. Peronuose numatytos 22 stovėjimo vietos. Oro uosto pajėgumai siekia 1 300 tarptautinių keleivių per valandą ir 500 vietos keleivių per valandą. Oro uoste taip pat yra krovinių terminalas.

(31) 2007–2009 m., t. y. vertinamuoju laikotarpiu, Timišoaros tarptautinis oro uostas buvo antras pagal dydį Rumunijos oro uostas pagal srautą (1 lentelė). 1 lentelėje taip pat pateikti duomenys apie tolesnę srauto raidą iki 2017 m.

1 lentelė. Keleivių srautai Timišoaros tarptautiniame oro uoste 2007–2018 m.

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

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

Šaltinis: Rumunijos valdžios institucijos

(32) Priimant šį sprendimą, Timišoaros tarptautiniame oro uoste kelios pigių skrydžių oro transporto bendrovės teikė reguliarias keleivinio oro transporto paslaugas. Bendrovė „Wizz Air“ skraidina į daugiausia oro uostų Europoje, o bendrovių „Ryanair“ ir „Blue Air“ skrydžių pasiūla yra mažesnė. Oro uoste taip pat veikė du vežėjai, teikiantys visas paslaugas: bendrovės „Tarom“ ir „Lufthansa“. Taip pat vykdomi sezoniniai užsakomieji skrydžiai ir veikia kelios krovininio transporto bendrovės.

(33) 2007–2009 m. Timišoaros tarptautinis oro uostas buvo regioninis bendrovės „Carpatair“ centras, iš kurio regioninis visas paslaugas teikiantis vežėjas skraidino į maždaug 32 šalies ir Europos oro uostus. Kitos oro uoste tuo laikotarpiu veikusios bendrovės buvo „Tarom“, „Lufthansa“, „Austrian Airlines“, „Malev“, „Alitalia“, „Moldavian Airlines“.

(34) Arčiausiai prie Timišoaros tarptautinio oro uosto yra šie oro uostai:

— Arado oro uostas, esantis už 50 km. Automobiliu šį atstumą galima įveikti per 40 minučių. Arado oro uoste yra didžiausias krovinių terminalas vakarų Rumunijoje. Jo keleivių srautas sumažėjo nuo 67 183 keleivių 2007 m. iki 11 367 keleivių 2018 m. ir

([7]) Statutul Societății Naționale „Aeroportul Internațional Timișoara - Traian Vuia“ - S.A. din 18.09.2008–2008 m. spalio 15 d. Timišoaros tarptautinio oro uosto operatoriaus įstatų (toliau – 2008 m. įstatai) 8 straipsnis.

([8]) „Fondul Proprietatea“ yra Rumunijos Vyriausybės įsteigtas turto fondas, skirtas atlyginti žalą asmenims, kurie turtą prarado valdant komunistiniam režimui ir kurių nuosavybės reikalavimai negali būti patenkinti natūra. Rumunijos Vyriausybė tapo turto fondo „Fondul Proprietatea“ smulkiąja akcininke (0,04 %), perskirstydama iš pradžių turėtas akcijas reikalavimus atitinkantiems pareiškėjams.

([9]) *Statutul Societății Naționale „Aeroportul Internațional Timișoara“ - S.A. din 24.08.1998* – Timišoaros tarptautinio oro uosto operatoriaus įstatų, galiojusių nuo 1998 m. spalio 7 d. iki 2008 m. spalio 14 d. (toliau – 1998 m. įstatai), patvirtintų Vyriausybės nutarimu Nr. 521/1998, 7 straipsnis.

— Karansebešo oro uostas, esantis už 107 km. Automobiliu šį atstumą galima įveikti per 1 valandą ir 14 minučių. Tai yra privatus oro uostas, kuriame neteikiamos reguliarios paslaugos. Jis naudojamas bendrosios aviacijos, gelbėjimo ir policijos skrydžiams.

(35) 2 lentelėje apibendrinta finansinė oro uosto valdytojo padėtis ([10]) vertinamuoju laikotarpiu:

2 lentelė. Pagrindiniai finansiniai rodikliai (tūkst. RON)

tūkst. RON	2007 m.	2008 m.	2009 m.
Pajamos	23 473	30 545	41 067
Apyvartos augimas	nėra duomenų	+ 30,1 %	+ 34,4 %
EBITDA	7 318	10 646	12 212
EBITDA marža	31,2 %	34,9 %	29,7 %
EBIT	3 249	5 809	5 655
Grynasis pelnas	2 417	4 874	3 508
Grynojo pelno marža	10,3 %	16,0 %	8,5 %

2.2. Timišoaros tarptautinio oro uosto 2006–2015 m. plėtros planas

(36) 2006–2015 m. plėtros plane (toliau – plėtros planas) buvo numatytas keleivių srauto padidėjimas nuo 611 705 keleivių 2005 m. iki 1 661 332 keleivių 2010 m. ir 2 565 494 keleivių 2015 m. Tikėtasi, kad Rumunijai įstojus į ES 2007 m., keleivių srautas padidės 16–18 %

(37) Plėtros plane pažymima, kad 2001–2005 m. keleivių srautas ir orlaivių judėjimas padidėjo 250 % Jame taip pat nustatyta, kad 2006 m. esami pajėgumai pasiekė kritinį lygį keleivių terminalo, perono, kilimo ir tūpimo tako, privažiavimo kelio ir stovėjimo vietų atžvilgiu, o tai kėlė grėsmę galimybei pradėti vykdyti naujus maršrutus ir didinti keleivių skaičių esamais maršrutais. 2003 m. buvo pradėti keleivių terminalo, o 2004 m. – perono išplėtimo darbai. Plėtros plane buvo patvirtinta būtinybė tęsti infrastruktūros plėtrą ir vystymą, kad būtų galima priimti numatomą padidėjusį srautą.

3. GINČIJAMOS PRIEMONĖS

3.1. 1 priemonė. Metinis finansavimas, skirtas oro uosto valdytojui

(38) Oro uosto valdytojas gavo metines valstybės dotacijas (toliau – 1 priemonė). Rumunijos teigimu, 2007–2009 m. oro uosto valdytojui suteiktas finansavimas buvo susijęs su toliau nurodytų rūšių ir dydžio investicijomis (3 lentelė).

3 lentelė. 2007–2009 m. oro uosto valdytojui skirtas viešasis finansavimas

Metai	Eil. Nr.	Suma (tūkst. RON)	Investicinis projektas	Infrastruktūros savininkas
2007 m.	1	500	Privažiavimo kelio ir automobilių stovėjimo aikštelės plėtra	Oro uostas
	2	1 758	Terminalo ne Šengeno šalių keleiviams (iš pradžių vidaus skrydžių terminalo) plėtra	Oro uostas
	3	6 846	Kilimo ir tūpimo tako gerinimas ir orlaivių perono išplėtimas	Rumunijos valstybė
		9 104	**Tarpinė suma**	

([10]) 2011 m. vasario 7 d. analitiko ataskaita dėl „Fondul Proprietatea“, kurią parengė bendrovė „IEBA Trust Financial & Investment Services“.

2008 m.	4	10 236,65	Kilimo ir tūpimo tako gerinimas ir orlaivių perono išplėtimas	Rumunijos valstybė
	5	242	Terminalo ne Šengeno šalių keleiviams (iš pradžių vidaus skrydžių terminalo) plėtra	Oro uostas
	6	97,24	Arkiniai metalo detektoriai	Oro uostas
	7	4 598,4	Sprogmenų aptikimo sistema	Oro uostas
	8	703,99	Nešiojamieji sprogmenų aptikimo įrenginiai	Oro uostas
	9	1 344,00	Apšvietimo įranga	Oro uostas
	10	1 773,61	Rentgeno skenavimo sistema	Oro uostas
	11	511,81	Savaeigė važiuoklė EMS	Oro uostas
		19 507,7	**Tarpinė suma**	
2009 m.	12	2 387,99	Kilimo ir tūpimo tako gerinimas ir orlaivių perono išplėtimas	Rumunijos valstybė
	13	6 379,96	Terminalo ne Šengeno šalių keleiviams (iš pradžių vidaus skrydžių terminalo) gerinimas	Oro uostas
		8 767,95	**Tarpinė suma**	
2007–2-2009 m.		**37 379,65**	**Iš viso**	

(39) Rumunijos teigimu, investicijų finansavimas turėjo šį teisinį pagrindą:

1. Saugumo įrangos atveju – Vyriausybės nutarimas 1461/2007 dėl oro uosto apsaugos įrangos, įskaitant 2008 m. numatytą Timišoaros tarptautinio oro uosto apsaugos įrangos finansavimą, pirkimo programų finansavimo. Finansavimas skirtas 2008 m. biudžeto projekte, nuo 2008 m. birželio 24 d. patvirtintame Vyriausybės nutarimu 666/2008.

2. Likusių investicijų atveju – Vyriausybės nutarimu 615/2002 buvo patvirtinta 2002–2015 m. strateginė oro uosto infrastruktūros plėtros Timišoaros tarptautiniame oro uoste programa. Jis buvo iš dalies pakeistas Vyriausybės nutarimu 1212/2007, kuriuo buvo patvirtinta 2007–2015 m. strateginė programa. Į strateginę programą buvo įtrauktas konkrečių investicijų sąrašas. Šioms investicijoms skirtos sumos buvo įtrauktos į teisės aktus, kuriais patvirtinti 2007, 2008 ir 2009 m. biudžetai ([11]).

3.2. **2 priemonė. 2007, 2008 ir 2010 m. AIP**

3.2.1. *2007 AIP ir 2008 m. AIP*

(40) Remiantis Rumunijos pateikta informacija, pagal galiojančią nacionalinę teisinę sistemą kiekvienas oro uosto valdytojas turi teisę nustatyti oro uosto rinkliavas. Oro uosto valdytojo nustatytos rinkliavos turi būti oficialiai skelbiamos, kaip to reikalaujama pagal tarptautines aviacijos taisykles, oro navigacijos informaciniame rinkinyje (toliau – AIP). Atitinkamai rinkliavų už naudojimąsi Timišoaros tarptautiniu oro uostu politika nustatyta tik to oro uosto atžvilgiu ir netaikoma jokiam kitam oro uostui regiono ar šalies teritorijoje. AIP teikia oro uosto valdytojo vykdomoji vadovybė ir tvirtina valdyba, vadovaudamasi išimtinėmis teisėmis, kurios jai aiškiai suteikiamos pagal bendrovės įstatus.

(41) Taikomos rinkliavos buvo paskelbtos AIP 2007 m. birželio 7 d., dokumento Nr. 4.1–17 (toliau – 2007 m. AIP), ir sudarė:

([11]) 2007 m. vasario 21 d. Transporto ministerijos, Finansų ministerijos ir Darbo ministerijos įsakymas Nr. 289 dėl 2007 m. biudžeto, 2008 m. birželio 24 d. Vyriausybės nutarimas 666 dėl 2008 m. biudžeto ir 2009 m. birželio 17 d. Vyriausybės nutarimas 721 dėl 2009 m. biudžeto.

4 lentelė. 2007 m. AIP oro uosto rinkliavos (EUR)

Rinkliava	Minimali rinkliava	Vienetinis tarifas
Tūpimas	50	7/tona
Apšvietimas	50	2,10/tona
Stovėjimo aikštelės	15	0,15/tona/valanda
Keleivių vežimas		
— ***tarptautiniai skrydžiai***		8/keleiv.
— ***vidaus skrydžiai***		3/keleiv.
— ***saugumas***		7/keleiv.
— – ***tranzitas arba persodinimas***		5/keleiv.

(42) 2007 m. AIP numatytos sumažintos tūpimo rinkliavos, atsižvelgiant į tūpimų skaičių, kaip apibendrinta toliau pateikiamoje lentelėje:

5 lentelė. 2007 m. AIP sumažintos oro uosto rinkliavos

Tarptautiniai skrydžiai	
Tūpimų skaičius per metus	**Lengvata (%)**
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. Be to, naujiems oro vežėjams, kurie vykdo mažiausiai du skrydžius per savaitę ir į naujus oro uostus, į kuriuos dar neskraidinama iš Timišoaros tarptautinio oro uosto, šešis mėnesius taikoma 50 % tūpimo rinkliavos nuolaida.

(44) 2008 m. taikomos oro uosto rinkliavos buvo paskelbtos AIP 2008 m. spalio 23 d., dokumento Nr. 4.1–17 (toliau – 2008 m. AIP), ir sudarė:

6 lentelė. Taikomos oro uosto rinkliavos (2008 m. AIP), EUR

Rinkliava	Minimali rinkliava	Vienetinis tarifas
Tūpimas	50	7/tona
Apšvietimas	50	2,10/tona
Stovėjimo aikštelės	15	0,15/tona/valanda
Keleivių vežimas		
— ***tarptautiniai skrydžiai***		8/keleiv.
— ***vidaus skrydžiai***		5/keleiv.
— ***saugumas***		10/keleiv.
— ***tranzitas arba persodinimas***		1,50/keleiv.
— – ***riboto judumo asmenys***		0,20/keleiv.

(45) 2008 m. AIP keleivių saugumo rinkliava padidėjo nuo 7 EUR (2007 m.) iki 10 EUR vienam keleiviui. Keleivių mokestis, mokamas už tranzitu vykstančius arba persodinamus keleivius, buvo sumažintas nuo 5 EUR iki 1,50 EUR vienam keleiviui. Be to, oro uosto valdytojas nustatė 0,20 EUR rinkliavą už kiekvieną riboto judumo asmenį.

(46) 2008 m. AIP numatytos šios sumažintos tūpimo rinkliavos, atsižvelgiant į tūpimų skaičių praėjusiais metais:

7 lentelė. Sumažintos oro uosto rinkliavos (2008 m. AIP)

Tarptautiniai skrydžiai	
Tūpimų skaičius per metus	**Lengvata (%)**
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) Be to, 2008 m. AIP numatyta, kad naujiems oro vežėjams, kurie Timišoaros tarptautiniame oro uoste vykdo mažiausiai tris skrydžius per savaitę orlaiviais, turinčiais ne mažiau kaip 70 sėdimųjų vietų, 12 mėnesių taikoma 50 % tūpimo rinkliavos nuolaida. Pradėjus vykdyti skrydžius į naują oro uostą, šešis mėnesius taikoma 50 % tūpimo rinkliavos nuolaida.

(48) Be ankstesnių nuolaidų ir lengvatų, oro uosto valdytojas taip pat iš dalies kompensuoja gautas įmokas už įlaipinimo rinkliavą (8 lentelė).

8 lentelė. Pajamų, gautų už sumokėtas įlaipinimo rinkliavas, kompensavimas pagal 2008 m. AIP

Vieno naudotojo per metus įlaipintų keleivių skaičius	**Kompensacija**
150 001–300 000	10 %
300 001–500 000	20 %
> 500 001	30 %

3.2.2. *2010 m. AIP*

(49) 2010 m. rugpjūčio 26 d. paskelbta apie dalinį Timišoaros tarptautinio oro uosto oro uosto rinkliavų pakeitimą (toliau – 2010 m. AIP). Oro uosto valdytojas nustatė naują nuolaidų kategoriją orlaiviams, kurių didžiausia kilimo masė (MTOW) viršija 70 tonų:

9 lentelė. 2010 m. AIP nuolaidos orlaiviams, kurių MTOW viršija 70 tonų

Vieno naudotojo per mėnesį įlaipintų keleivių skaičius	**Nuolaida (%)**
0–10 000	0
10 001–18 000	72
18 001–36 000	82
> 36 000	85

3.3. **3 priemonė. 2008 m. oro uosto valdytojo ir bendrovės „Wizz Air“ susitarimai**

(50) 2008 m. viduryje oro uosto valdytojas ir bendrovė „Wizz Air“ pasirašė keletą susitarimų, kuriuose buvo nustatyti jų bendradarbiavimo principai, taip pat sąlygos, kuriomis oro transporto bendrovė galėjo naudotis oro uosto infrastruktūra ir paslaugomis. Pasirašytus susitarimus sudarė i) susitarimo memorandumas, ii) rinkodaros susitarimas, iii) veiklos susitarimas ir iv) antžeminių paslaugų susitarimas (toliau kartu – 2008 m. susitarimai). Remdamasi 2008 m. susitarimais, 2008 m. pabaigoje bendrovė „Wizz Air“ pradėjo vykdyti veiklą Timišoaros tarptautiniame oro uoste. 2009 m. bendrovė laipsniškai padidino tarptautinių skrydžių, kuriems naudojo A320 tipo orlaivius (280 sėdimųjų vietų), skaičių.

3.3.1. *2008 m. birželio 25 d. susitarimo memorandumas*

(51) 2008 m. birželio 25 d. oro uosto valdytojas ir bendrovė „Wizz Air“ pasirašė susitarimo memorandumą (toliau – susitarimo memorandumas). Jis buvo pasirašytas pradiniam trejų metų laikotarpiui ir dar vieniems metams, per kuriuos šalys galėjo jį nutraukti dėl sutarties pažeidimo. Susitarimo memorandume buvo nustatyti bendrieji jų bendradarbiavimo principai ir sąlygos, kuriomis bendrovė „Wizz Air“ galėjo naudotis oro uosto infrastruktūra ir paslaugomis.

(52) Oro uosto valdytojas sutiko išplėsti keleivių terminalą, kad ne vėliau kaip iki 2011 m. sausio 1 d. jame būtų galima aptarnauti iki trijų milijonų keleivių per metus. Jis taip pat sutiko iki 2009 m. pabaigos padidinti tūpimo ir kilimo tako kategoriją iki III kategorijos abejomis kryptimis ir suteikti laiko tarpsnius bendrovės „Wizz Air“ prašymu.

(53) Bendrovė „Wizz Air“ sutiko vykdyti rinkodaros veiklą oro uosto valdytojo naudai. Visų pirma, buvo susitarta reklamuoti kryptis, kuriomis bendrovė „Wizz Air“ vykdo skrydžius į oro uostą arba iš jo, kad būtų padidintas iš oro uosto išvykstančių ir į jį atvykstančių keleivių skaičius. Mainais oro uosto valdytojas sutiko mokėti rinkodaros mokesčius, priklausomai nuo tūpimų skaičiaus ir aptarnautų keleivių skaičiaus.

3.3.2. *2008 m. liepos 30 d. rinkodaros susitarimas*

(54) 2008 m. liepos 30 d. šalys pasirašė Rinkodaros susitarimą (toliau – rinkodaros susitarimas), kurį sudarė pradiniam trejų metų laikotarpiui, pradedant nuo 2008 m. gruodžio 11 d. Rinkodaros susitarimo trukmė galėjo būti pratęsta po pradinio trejų metų laikotarpio vieniems metams.

(55) Rinkodaros susitarime buvo nustatytos bendrovės „Wizz Air“ vykdomos rinkodaros veiklos sąlygos, siekiant padidinti išvykstančių ir atvykstančių keleivių skaičių oro uoste.

(56) Rinkodaros sutartyje nustatyta ši bendrovės „Wizz Air“ vykdoma rinkodaros veikla:

— Timišoaros tarptautinio oro uosto ir bendrovės „Wizz Air“ skrydžių į Timišoaros tarptautinį oro uostą ir (arba) iš jo populiarinimas bendrovės internetu ir lėktuvuose platinamame žurnale;

— Timišoaros tarptautinio oro uosto reklama bendrovės svetainėje;

— Timišoaros tarptautinio oro uosto ir bendrovės „Wizz Air“ rinkodaros strategijos sukūrimas;

— reklaminės akcijos, susijusios su oro susisiekimo paslaugomis Timišoaros tarptautiniame oro uoste, ir

— kita veikla, skatinanti keleivių skaičiaus augimą Timišoaros tarptautiniame oro uoste.

(57) Rinkodaros veikla turėjo būti vykdoma Rumunijos ir užsienio žiniasklaidoje.

(58) Mainais už bendrovės „Wizz Air“ rinkodaros veiklą oro uosto valdytojas turėjo sumokėti bendrovei „Wizz Air“ rinkodaros mokestį, kuris priklausė nuo iš oro uosto išvykstančių keleivių skaičiaus.

(59) Rinkodaros susitarime buvo numatyta, kad padidėjus rinkliavoms, reglamentuojamoms veiklos susitarimu arba antžeminių paslaugų susitarimu, rinkodaros mokestis turėtų būti keičiamas tiek, kiek pasikeitė oro uosto rinkliavos.

(60) Be to, oro uosto valdytojas prisiėmė šiuos įsipareigojimus bendrovės „Wizz Air“ atžvilgiu:

— leisti bendrovei „Wizz Air“ naudotis Timišoaros tarptautinio oro uosto infrastruktūra komercinei ir rinkodaros veiklai;

— remti bendrovės „Wizz Air“ ryšius su vietos viešaisiais ir verslo subjektais,

— suteikti bendrovei „Wizz Air“ savo patirtį, žinias ir ryšius su vietos rinkodaros tarnybomis ir žiniasklaida;

— įtraukti bendrovę „Wizz Air“ į savo reklamos ir rinkodaros veiklą ir

— suteikti bendrovei „Wizz Air“ reklamos plotą Timišoaros tarptautiniame oro uoste;

— remti bendrovę „Wizz Air“ vykdant viešųjų ryšių veiklą.

(61) Rinkodaros susitarime buvo numatyta, kad bendrovė „Wizz Air“ išrašys sąskaitą faktūrą už rinkodaros mokestį, gavusi *išankstinę sąskaitą faktūrą* iš oro uosto valdytojo už veiklos susitarimo ir antžeminių paslaugų susitarimo rinkliavas.

(62) Rinkodaros susitarime buvo numatyta, kad bendrovė „Wizz Air“ turi bent kartą per metus pateikti oro uosto valdytojui ataskaitas, kuriose aprašoma jos vykdyta rinkodaros veikla (t. y. pateikiamas rinkodaros veiklos aprašymas, tikslinės grupės, reklama, dažnumas, pasirinktos žiniasklaidos priemonės, rinkodaros veiklai išleistos sumos).

3.3.3. *Rinkodaros susitarimo nutraukimas ir oro uosto valdytojo sumokėti rinkodaros mokesčiai*

(63) 2010 m. vasario 11 d. oro uosto valdytojas nusprendė nutraukti rinkodaros susitarimą.

(64) Vadovaudamasi viešųjų pirkimų taisyklėmis, Rumunijos nacionalinė viešųjų pirkimų reguliavimo ir stebėsenos institucija padarė išvadą, kad sudarius rinkodaros susitarimą netaikant jokių nacionalinės teisės aktuose nustatytų sutarčių sudarymo procedūrų buvo pažeistos šios taisyklės, o už tai skiriama bauda sudarė 70 000–100 000 RON.

(65) Oro uosto valdytojas iš bendrovės „Wizz Air“ gavo sąskaitų faktūrų bendrai 2 560 992,90 EUR sumai už rinkodaros paslaugas, suteiktas 2008 m. spalio mėn. – 2010 m. sausio mėn. Rumunijos valdžios institucijos tvirtina, kad oro uosto valdytojas nesumokėjo šios sumos, o rinkodaros sutartyje nustatyta pareiga sumokėti bus įvykdyta pagal verslo teisės aktus.

(66) Iš bendrovės „Wizz Air“ sąskaitų faktūrų oro uosto valdytojui matyti, kad sąskaitos faktūros už rinkodaros mokesčius buvo išrašytos keliais mėnesiais vėliau.

3.3.4. *2008 m. rugpjūčio 1 d. veiklos susitarimas*

(67) Veiklos susitarimas buvo sudarytas 2008 m. rugpjūčio 1 d. laikotarpiui nuo 2008 m. gruodžio 11 d. iki 2009 m. gruodžio 10 d., automatiškai jį pratęsiant 12 mėnesių laikotarpiui po kiekvienų metų nuo jo įsigaliojimo (toliau – veiklos susitarimas) ([12]). Veiklos susitarime buvo išsamiai nustatyti reikalavimai, kuriuos turi atitikti oro uosto valdytojo paslaugos, teikiamos bendrovei „Wizz Air“ (keleivių, saugumo, tranzito/pervežimo paslaugos), ir nustatytos taikomos oro uosto rinkliavos, kurias turi sumokėti bendrovė „Wizz Air“, taip pat šių rinkliavų nuolaidos ir lengvatos.

(68) Iš esmės mokesčiai buvo ([13]) tokie patys, kaip nustatyta 2008 m. AIP. Be to, oro transporto bendrovė turėjo teisę šešis mėnesius gauti 50 % nuolaidą už padidintą dažnumą.

(69) Už paslaugas turėjo būti sumokama praėjus 30 dienų nuo sąskaitos faktūros gavimo „be jokių atskaitymų dėl tariamo priešpriešinio reikalavimo ar bet kuriuo kitu pagrindu“. Delspinigiai už pavėluotą mokėjimą sudarė 6,5 % per metus. Baudos turėjo būti nurodytos sąskaitoje faktūroje.

([12]) Šis veiklos susitarimas yra rinkodaros susitarime nurodytas veiklos susitarimas.

([13]) Išskyrus rinkliavą už skrydžius šalies viduje, nes bendrovė „Wizz Air“ tokių skrydžių nevykdė.

(70) Už sutarties konfidencialumo pažeidimą turėjo būti skiriama 10 000 EUR bauda.

(71) 2010 m. birželio 25 d. veiklos susitarimas buvo pakeistas nauja nuolaidų sistema, kuri apėmė laikotarpį iki 2011 m. vasario 6 d. Ši nauja nuolaidų sistema atitinka 2010 m. AIP nustatytą sistemą.

3.3.5. *2008 m. rugpjūčio 1 d. antžeminių paslaugų susitarimas*

(72) Antžeminių paslaugų susitarimas (toliau – APS) buvo 2004 m. balandžio mėn. standartinio antžeminių paslaugų susitarimo priedas ir galiojo nuo 2008 m. gruodžio 11 d. iki 2009 m. gruodžio 10 d., automatiškai jį pratęsiant 12 mėnesių laikotarpiui po kiekvienų metų nuo jo įsigaliojimo ([14]).

(73) APS buvo nustatyta, kad antžeminių paslaugų rinkliava už keleivinį lėktuvą „Airbus A320“ sudarė 150 EUR už vieną antžeminę paslaugą, kurią atvykimas ir vėlesnis išvykimas. Jame nebuvo numatytos „užsakomosios“ paslaugos, už kurias turėjo būti atsiskaitoma atskirai.

(74) Sąskaitos faktūros už antžemines paslaugas turėjo būti išrašomos ne vėliau kaip iki kito mėnesio 5 dienos. Mokėjimai turėjo būti atliekami per 30 dienų nuo sąskaitos faktūros gavimo dienos. Delspinigiai už pavėluotą mokėjimą sudarė 6,5 % per metus.

(75) 2010 m. vasario 1 d. APS buvo pratęstas vienų metų laikotarpiui nuo 2010 m. vasario 6 d. Rinkodaros susitarimo nuostata, pagal kurią APS ir veiklos susitarimas galėjo būti nutraukti nedelsiant be jokio nuostolių atlyginimo pasibaigus rinkodaros sutarties galiojimui arba jį nutraukus, buvo paskelbta negaliojančia.

(76) 2010 m. birželio 25 d. APS buvo iš dalies pakeistas nauja nuolaidų sistema, taikoma antžeminių paslaugų rinkliavoms ir užsakomosioms paslaugoms, kuri apėmė laikotarpį iki 2011 m. vasario 6 d. Nauja nuolaidų sistema pradėta taikyti 2010 m. birželio 15 d. oro uosto valdytojo valdybos sprendimu. Ši nauja nuolaidų sistema atitinka 2010 m. AIP nustatytą sistemą.

3.4. **4 priemonė. Oro uosto rinkliavų, nurodytų 2009 m. spalio mėn.–2010 m. vasario mėn. laikotarpio sąskaitose faktūrose bendrovei „Wizz Air“, nemokėjimo toleravimas**

(77) 2010 m. balandžio 28 d. oro uosto valdytojas išsiuntė bendrovei „Wizz Air“ raginimą sumokėti 2 825 360 EUR pagal sąskaitas faktūras, išrašytas už mokesčius, mokėtinus pagal veiklos susitarimą ir APS už laikotarpį nuo 2009 m. spalio mėn. iki 2010 m. vasario mėn.

(78) Tuo metu, kai buvo priimtas sprendimas pradėti procedūrą, bendrovė „Wizz Air“ per 2010 m. pirmą pusmetį buvo sumokėjusi tik 264 367,10 EUR ir atrodė, kad oro uosto valdytojas nesiėmė jokių tolesnių veiksmų mokėtinoms sumoms išieškoti.

4. **PAGRINDAS PRADĖTI TYRIMO PROCEDŪRĄ**

(79) Sprendime pradėti procedūrą Komisija padarė išvadą, kad oro uosto rinkliavų bazinis tarifas, nustatytas 2007 m. AIP, 2008 m. AIP ir 2010 m. AIP, nėra valstybės pagalba.

(80) Tačiau sprendime pradėti procedūrą buvo iškeltas klausimas, ar toliau nurodytos priemonės buvo suteiktos rinkos sąlygomis ir dėl to nebuvo susijusios su valstybės pagalba. Jeigu ne, ar tokią valstybės pagalbą galima laikyti suderinama su vidaus rinka:

— 2007, 2008 ir 2009 m. oro uosto valdytojui skirtas metinis veiklos finansavimas;

— nuolaidos ir lengvatos pagal 2007 m. AIP, 2008 m. AIP ir 2010 m. AIP;

— 2008 m. bendrovės „Wizz Air“ ir oro uosto valdytojo susitarimai;

— oro uosto rinkliavų, nurodytų 2009 m. spalio mėn.–2010 m. vasario mėn. laikotarpio sąskaitose faktūrose bendrovei „Wizz Air“, nemokėjimo toleravimas.

([14]) Šis APS yra rinkodaros susitarime nurodytas antžeminių paslaugų susitarimas.

4.1. **1 priemonė. Metinis veiklos finansavimas, skirtas oro uosto valdytojui 2007–2009 m.**

(81) Komisija laikėsi išankstinės nuomonės, kad metinis oro uosto valdytojui skirtas finansavimas neatitinka rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principo, nes nebuvo pateiktas verslo planas ar pelningumo prognozės, neatrodė, kad smulkusis akcininkas (turto fondas „Fondul Proprietatea“) prisidėjo prie finansavimo tomis pačiomis sąlygomis, ir nebuvo aišku, ar oro uosto valdytojas sistemingai mokėjo atitinkamus dividendus akcininkams.

4.2. **2 priemonė. Nuolaidos ir lengvatos pagal 2007 m. AIP, 2008 m. AIP ir 2010 m. AIP**

(82) Komisija laikėsi išankstinės nuomonės, kad 2007 m. AIP nustatytos nuolaidos ir lengvatos prilygo valstybės pagalbai, ir negalėjo atmesti galimybės, kad 2008 m. AIP ir 2010 m. AIP buvo valstybės pagalba. Komisija negalėjo atmesti galimybės, kad kai kurie veiklos vykdytojai Timišoaros tarptautiniame oro uoste gavo atrankųjį pranašumą, suteiktą taikant tokias nuolaidas ir lengvatas. Dėl naujos lengvatos orlaiviams, kurių MTOW viršija 70 tonų, nustatytos 2010 m. AIP Komisija laikėsi nuomonės, kad tai yra valstybės pagalba, nes jos *prima facie* nepakako oro uosto valdytojo sąnaudoms padengti. Be to, dėl nacionaliniams keleiviams, tarptautiniams keleiviams ir tranzito keleiviams taikomų rinkliavų skirtumo Komisijai kilo abejonių dėl nediskriminacinio sistemų pobūdžio.

4.3. **3 priemonė. 2008 m. bendrovės „Wizz Air“ ir oro uosto valdytojo susitarimai**

(83) Komisija laikėsi išankstinės nuomonės, kad 2008 m. susitarimai su bendrove „Wizz Air“ nebuvo sudaryti įprastomis rinkos sąlygomis, todėl bendrovei „Wizz Air“ buvo suteiktas atrankusis ekonominis pranašumas. Todėl Komisija laikėsi išankstinės nuomonės, kad 2008 m. susitarimai prilygsta valstybės pagalbai.

4.4. **4 priemonė. Oro uosto rinkliavų, nurodytų 2009 m. spalio mėn.–2010 m. vasario mėn. laikotarpio sąskaitose faktūrose bendrovei „Wizz Air“, nemokėjimo toleravimas**

(84) Komisija laikėsi išankstinės nuomonės, kad ji negali atmesti galimybės, jog oro uosto rinkliavų nemokėjimo toleravimas yra valstybės pagalba, nes nebuvo imtasi jokių veiksmų skoloms išieškoti.

5. **RUMUNIJOS PASTABOS**

5.1. **1 priemonė. Metinis finansavimas, skirtas oro uosto valdytojui 2007–2009 m.**

(85) Rumunija paaiškino, kad įtariama oro uosto valdytojui suteikta veiklos pagalba iš tikrųjų yra susijusi su investicinėmis sąnaudomis ir nėra valstybės pagalba. Investiciniai projektai yra nurodyti šio sprendimo 3 lentelėje.

(86) Dėl *kilimo ir tūpimo tako gerinimo ir orlaivių perono išplėtimo* finansavimo 2007, 2008 ir 2009 m. Rumunija teigė, kad toks finansavimas buvo vykdomas laikantis rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principo. Rumunijos tvirtinimu, rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principo yra laikomasi, jeigu investuojama į valstybei priklausantį turtą ir iš jo gaunamos pajamos dividendų ir koncesijos mokesčių forma. Šiuo atveju Rumunija apskaičiavo koncesijos mokestį, kuris sudarė 2 % bendrųjų pajamų, gautų pagal koncesijos susitarimą. Rumunija nurodė, kad 2006 m. parengtame plėtros plane ir pajėgumų vertinime (toliau – pajėgumų vertinimas) buvo įrodytas ekonominis investicijų tvarumas. Rumunijos tvirtinimu, buvo galima tikėtis ekonominio tvarumo, nes dėl padidėjusio keleivių skaičiaus ir padidėjusio veiksmingumo būtų padidėjusios pajamos iš oro uosto infrastruktūros eksploatavimo. Rumunijos teigimu, investicijos taip pat buvo būtinos siekiant vykdyti aviacijos saugumo reikalavimus (visų pirma siekiant išvengti neteisėto patekimo į lėktuvus) ir patenkinti veiklos poreikius, kylančius dėl eismo srautų augimo. Rumunija taip pat pareiškė, kad be komercinės veiklos, infrastruktūra taip pat buvo naudojama karinei veiklai, oficialioms misijoms, paieškos ir gelbėjimo misijoms, humanitarinei pagalbai ir pagalbai ekstremaliosios situacijos atveju oro transportu, JT, Raudonojo Kryžiaus ir Raudonojo Pusmėnulio skrydžiams ir pan. Rumunija pareiškė, kad nacionalinės svarbos veikla (kariuomenė ir krašto gynyba, humanitarinės ir gelbėjimo misijos ir pan.) priskiriama viešųjų paslaugų teikimo sričiai. Rumunija teigė, kad pagal Rumunijos teisės aktus oro uosto valdytojas buvo įpareigotas leisti nemokamai naudotis oro uosto infrastruktūrą tokiai nekomercinei veiklai.

(87) Dėl *saugumo įrangos* finansavimo 2008 m. Rumunija teigė, kad toks finansavimas susijęs su veikla, kuri priskiriama viešųjų paslaugų teikimo sričiai. Rumunija pareiškė, kad šios investicijos buvo reikalingos pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 2320/2002, Komisijos reglamentą (EB) Nr. 622/2003 ir nacionalinės teisės aktus. Be to, Rumunija nurodė, kad saugumo įranga padėjo oro uosto valdytojui laikytis sienų saugumo reikalavimų, nustatytų Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 562/2006.

(88) Dėl *terminalo ne Šengeno šalių piliečiams išplėtimo ir gerinimo* finansavimo 2007, 2008, 2009 ir 2010 m. Rumunija teigė, kad toks finansavimas buvo vykdomas arba laikantis rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principo, arba buvo susijęs su veikla, kuri priskiriama viešųjų paslaugų teikimo sričiai. Rumunijos teigimu, šios investicijos buvo pagrįstos ekonominiais motyvais, siekiant parengti oro uostą didesniam keleivių skaičiui. Rumunija nurodė, kad valstybė vadovavosi ilgesnio laikotarpio pelningumo perspektyvomis. Be to, Rumunija paaiškino, kad investicijos buvo būtinos vykdant Rumunijos įsipareigojimus, kad šalis galėtų prisijungti prie Šengeno erdvės. Visų pirma Rumunija nurodė, kad investicijos buvo būtinos, kad būtų laikomasi Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 2320/2002 bei Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 562/2006 reikalavimų.

(89) Dėl *privažiavimo kelio ir stovėjimo aikštelės plėtros* finansavimo 2007 m. Rumunija teigė, kad toks finansavimas buvo vykdomas laikantis rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principo. Rumunija pareiškė, kad 2005 m. buvo parengta šios investicijos galimybių studija, kurią atliekant buvo parengtas verslo planas ir investicijų pelningumo vertinimas. Rumunijos teigimu, iš pelningumo analizės buvo matyti galimybė gauti dideles pajamas.

(90) Dėl *apšvietimo įrangos* finansavimo 2008 m. Rumunija teigė, kad toks finansavimas buvo vykdomas laikantis rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principo. Rumunijos teigimu, investicijos į apšvietimo įrangą buvo reikalingos optimaliam oro uosto infrastruktūros naudojimui ir keleivių bei orlaivių sauga užtikrinti. Rumunija pareiškė, kad investicija taip pat pasirodė esanti pelninga *ex post*.

5.2. **2 priemonė. Nuolaidos ir lengvatos pagal 2007 m. AIP, 2008 m. AIP ir 2010 m. AIP**

5.2.1. *2007 m. AIP ir 2008 m. AIP*

(91) Rumunija teigė, kad oro uosto valdytojas dirbo pelningai nuo 2007 m., o vėliau pelnas nuolat didėjo. Šiomis aplinkybėmis oro uosto valdytojo taikomi tarifai padengė teikiamų paslaugų sąnaudas.

(92) Rumunija nurodė, kad sprendimai dėl oro uosto rinkliavų taikymo buvo pagrįsti ekonominio ir finansinio pobūdžio pastabomis, parengtomis specializuoto oro uosto valdytojo skyriaus.

(93) Rumunijos teigimu, oro uosto rinkliavos buvo skelbiamos AIP ir buvo taikomos visoms įmonėms nediskriminaciniu būdu.

(94) Rumunija paaiškino, kad 2007 m. AIP ir 2008 m. AIP oro uosto valdytojo valdyba atitinkamai patvirtino maždaug prieš du mėnesius iki kiekvieno AIP įsigaliojimo.

(95) Rumunijos teigimu, dėl bendrovės „Carpatair“ pasirinkto verslo modelio, t. y. „stebulės ir stipinų“ modelio, susidarė padėtis, kai bendrovės „Carpatair“ keleivių atvykimo piko metu oro uosto pajėgumai buvo išnaudojami beveik visiškai. Kita vertus, ne piko metu pajėgumai buvo naudojami nepakankamai. Todėl papildomos pajamos iš padidėjusio keleivių skaičiaus Timišoaros tarptautiniame oro uoste, bent jau ne piko metu, kurias sukūrė bendrovės „Carpatair“ veiklos modelis, buvo labai mažos, nes dauguma išlaidų buvo pastoviosios. Taigi buvo apskaičiuota, kad net ir mažos aviacinės veiklos rinkliavos užtikrina papildomą pelną. Tai įrodo oro uosto valdytojo nustatytas 39 % veiklos pajamų padidėjimas 2008–2010 m., kuris buvo pasiektas veiklos sąnaudoms padidėjus tik 22 %

(96) Rumunijos teigimu, lengvatos ir nuolaidos, įtrauktos į 2007 m. AIP ir 2008 m. AIP, atspindi oro uosto valdytojo masto ekonomiją, atsirandančią dėl didelių pastoviųjų oro uosto veiklos sąnaudų pobūdžio. Tai reiškia, kad yra didelė paskata siekti papildomų kiekių. Lengvatos ir nuolaidos yra skirtos skatinti ir stiprinti tą ekonominę veiklą, kuri užtikrina veiksmingiausią oro uosto infrastruktūros naudojimą.

5.2.2. *2010 m. AIP*

(97) Rumunijos teigimu, oro uosto valdytojas savarankiškai nustatė rinkliavas ir nuolaidas, paskelbtas 2010 m. AIP. Rumunija nurodė, kad rinkliavos ir nuolaidos nėra priskirtinos valstybei.

(98) Rumunija teigė, kad 2010 m. AIP buvo priimtas laikantis rinkos ekonomikos veiklos principo. Rumunijos teigimu, analizuojant atitiktį rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principui reikėtų atsižvelgti į neaviacinės veiklos pajamas, tinklo užsakymą ir įmonės vertės padidėjimą. Maždaug 14 % oro uosto valdytojo pajamų sudarė neaviacinės veiklos pajamos. Rumunijos teigimu, pigių oro linijų keleiviai paprastai yra labiau linkę pirkti laikraščius, maistą, gėrimus ar panašias prekes oro uosto parduotuvėse nei kiti keleiviai, nes pigių skrydžių bendrovės šių prekių lėktuve paprastai nesiūlo.

(99) Rumunija laikėsi nuomonės, kad 2010 m. AIP skatino oro transporto bendroves pritraukti daugiau keleivių. Rumunija teigė, kad per visą 2010 m. AIP taikymo laikotarpį keleivių srauto dinamika oro uoste buvo teigiama (žr. 10 lentelę).

10 lentelė. Timišoaros oro uostas – pajamos ir keleivių skaičius

	Bendras keleivių skaičius	**Iš viso pajamų RON (EUR)**
2008 m.	831 404	22 033 887 (5 983 079)
2009 m.	944 167	34 977 836 (8 254 746)
2010 m.	1 137 218	37 565 399 (8 923 110)

(100) Rumunija paaiškino, kad bendrovei „Carpatair“ taikomos oro uosto rinkliavos sumažėjo 70 % už tūpimą ir 50 % už apšvietimą. Už vieną persodinamą keleivį reikėjo mokėti tik 1,5 EUR. Remiantis 2010 m. AIP, didžiausia bendrovei „Wizz Air“ taikoma oro uosto rinkliavų nuolaida siekė 67–72 % Bendrovei „Wizz Air“ niekada nebuvo taikomos 72–85 % nuolaidos, nes ji niekada nebuvo pasiekusi atitinkamų ribų. Rumunijos teigimu, kitos oro linijos taip pat turėjo teisę į sumažintas rinkliavas pagal pasiektą keleivių ar skrydžių skaičių.

(101) Rumunija nurodė, kad oro uosto rinkliavų sumažinimas 2010 m. AIP atspindi oro uosto valdytojo alternatyviąsias sąnaudas teikiant paslaugas įmonėms, naudojančioms mažus orlaivius ir ilgesnį stovėjimo laiką, palyginti su paslaugų teikimu didesniems orlaiviams, kurių vienam tūpimui tenka daugiau keleivių. 2010 m. AIP buvo siekiama pritraukti oro transporto bendroves, kurių stovėjimo laikas trumpesnis, kad būtų galima atlikti daugiau skrydžių per valandą ir taip pagerinti oro uosto valdytojo veiklos pajėgumus, atsižvelgiant į tūpimų skaičių per valandą.

(102) Rumunija nurodė, kad bendrovei „Wizz Air“ taikytos nuolaidos taip pat atspindi mažesnį naudojamų paslaugų kiekį. Bendrovė „Wizz Air“ siūlė tik tiesioginius skrydžius, todėl jai nereikėjo persodinimui reikalingų priemonių ir paslaugų. Kai vykdomi tranzitiniai skrydžiai, oro uosto valdytojas turi padvigubinti saugumo priemones. Rumunijos teigimu, 60 % bendrovės „Wizz Air“ keleivių registruojasi į skrydį internetu, o tai reiškia, kad reikia gerokai mažiau personalo keleivių registracijos vietose. Bendrovės „Wizz Air“ keleiviai turi mažiau bagažo, todėl reikia mažiau personalo ir priemonių tokiam bagažui tvarkyti. Rumunijos tvirtinimu, stovėjimo metu patys bendrovės „Wizz Air“ darbuotojai atliko įprastą orlaivių valymą.

5.3. **3 priemonė. 2008 m. bendrovės „Wizz Air“ ir oro uosto valdytojo susitarimai**

(103) Rumunija teigė, kad nė viena investicija į riedėjimo tako rekonstrukciją ar perono išplėtimą nebuvo atlikta konkrečiai dėl bendrovės „Wizz Air“ veiklos. Rumunijos teigimu, valstybės, kaip pagrindinės akcininkės, investicijos buvo pradėtos anksčiau, nei bendrovė „Wizz Air“ paskelbė ketinanti pradėti veiklą Timišoaros tarptautiniame oro uoste. Rumunija nurodė, kad analogiškai investicijos ir remontas, atlikti nuosavomis oro uosto valdytojo lėšomis, nebuvo susiję su bendrovės „Wizz Air“ ar bet kurios kitos oro transporto bendrovės veikla Timišoaros tarptautiniame oro uoste; jais buvo siekiama užtikrinti saugos ir saugumo sąlygas, kurios būtinos norint gerai vykdyti oro uosto veiklą. Remontas buvo atliktas dėl įprasto nusidėvėjimo, o ne dėl kokios nors oro transporto bendrovės.

(104) Rumunijos teigimu, kaip nurodyta susitarimo memorandumo preambulėje, iš esmės tai buvo susitarimas, kuriame nebuvo nustatyta jokių šalių teisinių įsipareigojimų. Rumunija teigė, kad susitarime nebuvo nustatyta jokių sankcijų už galimus pažeidimus, išskyrus konfidencialumo sąlygos pažeidimą. Be to, kad nebuvo jokio galiojančio įsipareigojimo dėl susitarimo memorandume išvardytų paslaugų teikimo, atitinkamu laikotarpiu oro uosto valdytojas neatliko jokių kitų infrastruktūros darbų, išskyrus tuos, kurie buvo visiškai nepriklausomi nuo bendrovės „Wizz Air“ veiklos.

(105) Rumunija nurodė, kad susitarimo memorandume išreikštas šalių ketinimas sąžiningai pradėti derybas dėl galimo bendradarbiavimo, kuris turėjo būti grindžiamas privalomais susitarimais. Rumunija teigė, kad tokie privalomi susitarimai iš tikrųjų buvo sudaryti ir praktiškai pakeitė susitarimo memorandumą, t. y. veiklos susitarimas, APS ir rinkodaros susitarimas.

(106) Rumunijos teigimu, oro uosto valdytojas, pasirašydamas 2008 m. susitarimus su bendrove „Wizz Air“, elgėsi laikydamasis rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principo. Siekdama pagrįsti šį argumentą, Rumunija atsiuntė Komisijai *ex ante* verslo planą, atkurtą *ex post*, iš kurio matyti, kad buvo tikimasi didesnio keleivių srauto ir didesnio pelno sudarius 2008 m. susitarimus su bendrove „Wizz Air“.

5.4. **4 priemonė. Oro uosto rinkliavų, nurodytų 2009 m. spalio mėn.–2010 m. vasario mėn. laikotarpio sąskaitose faktūrose bendrovei „Wizz Air“, nemokėjimo toleravimas**

(107) Rumunija nurodė, kad oro uosto valdytojas elgėsi savarankiškai oro uosto rinkliavų, kurias bendrovė „Wizz Air“ skolinga oro uosto valdytojui, atžvilgiu. Todėl, Rumunijos teigimu, sprendimas šiuo klausimu nėra priskirtinas Rumunijos valstybei.

(108) Rumunija nurodė, kad oro uosto valdytojo sprendimas dėl oro uosto rinkliavų, kurias bendrovė „Wizz Air“ yra įsiskolinusi oro uosto valdytojui, atitiko rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą.

(109) Rumunijos teigimu, sumos, kurios turėjo būti grąžintos ir susigrąžintos iš bendrovės „Wizz Air“, buvo įskaitytos 2014 m. kovo 1 d. oro uosto valdytojo ir bendrovės „Wizz Air“ taikos sutartimi Nr. 20310 ([15]) (toliau – taikos sutartis).

(110) Rumunija teigė, kad 2014 m. lapkričio 20 d. oro uosto valdytojo skolos bendrovei „Wizz Air“ sudarė 0 EUR, o bendrovės „Wizz Air“ skolos oro uosto valdytojui – 122 861,67 EUR už veiklą nuo 2014 m. spalio 1 d. iki 2014 m. spalio 31 d. ir 1 256,12 EUR už administracinių patalpų nuomą Timišoaros tarptautiniame oro uoste. Rumunijos teigimu, šios sumos turėjo būti sumokėtos iki 2014 m. lapkričio 30 d.

([15]) Taikos sutartis buvo grindžiama toliau nurodytais veiksmais. Oro uosto valdytojas pateikė bendrovei „Wizz Air“ arbitražo ieškinį Nr. 24/2011 Klužo prekybos ir pramonės rūmų arbitražo teismui (toliau – Klužo arbitražo teismas). 2012 m. gegužės 16 d. Klužo arbitražo teismas priėmė arbitražo sprendimą Nr. 3 (toliau – arbitražo sprendimas). 2012 m. birželio 11 d. sprendimu Klužo arbitražo teismas ištaisė tam tikras klaidas. Arbitražo sprendimu bendrovei „Wizz Air“ buvo nurodyta atsiskaityti pagal tam tikras oro uosto valdytojo išrašytas sąskaitas faktūras, o likusią dalį sumokėti pagal veiklos susitarimą ir antžeminių paslaugų susitarimą. Oro uosto valdytojas taip pat pareikalavo, kad bendrovė „Wizz Air“ sumokėtų delspinigius. Bendrovė „Wizz Air“ pareiškė ieškinį oro uosto valdytojui, reikalaudama atsiskaityti pagal bendrovės „Wizz Air“ išrašytas sąskaitas faktūras pagal rinkodaros susitarimą. 2012 m. spalio 3 d. specialiosios jurisdikcijos Klužo teismas priėmė sprendimą Nr. 3597, kuriuo iš dalies patenkino bendrovės „Wizz Air“ ieškinį oro uosto valdytojui.

6. **TREČIŲJŲ ŠALIŲ PASTABOS**

6.1. **Bendrovė „Carpatair“**

6.1.1. *3 priemonė. 2008 m. bendrovės „Wizz Air“ ir oro uosto valdytojo susitarimai*

(111) Bendrovės „Carpatair“ teigimu, įvairios sistemos, skirtos bendrovės „Wizz Air“ veiklai Timišoaros tarptautiniame oro uoste, yra valstybės pagalba. Bendrovės „Carpatair“ vertinimu, įtariama pagalba bendrovei „Wizz Air“, suteikta nuo 2008 m. spalio mėn. iki 2010 m. gruodžio mėn., sudaro 5,5 mln. EUR. Įtariama, kad ji buvo suteikta sudarius rinkodaros sutartį (2,6 mln. EUR suma) ir taikant nuolaidas pagal AIP ir veiklos susitarimą (2,9 mln. EUR suma). Be to, bendrovė „Carpatair“ teigė, kad 2011 m. oro uosto valdytojas ir toliau taikė priemonę bendrovei „Wizz Air“, todėl iki 2011 m. pabaigos ji sudarė 8,3 mln. EUR.

(112) Bendrovė „Carpatair“ pateikė pastabų dėl rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principo. Bendrovės „Carpatair“ teigimu, rinkos ekonomikos investuotojas savo sprendimus būtų grindęs oro uosto specifika. Dėl oro uosto vietos ir bendrovės „Carpatair“ pastangų nuo 2000 m. buvo laipsniškai kuriama „stebulės ir stipinų“ sistema, dėl kurios 2008 m., kai bendrovė „Wizz Air“ pradėjo veiklą oro uoste, bendrovė „Carpatair“ užtikrino 38 % oro uosto valdytojo pajamų. Iš esmės taip buvo todėl, kad bendrovė „Carpatair“ sugebėjo pritraukti stabilų verslininkų, atvykstančių iš Rumunijos, Italijos, Moldovos, Ukrainos ir Vokietijos, srautą.

(113) Bendrovė „Carpatair“ taip pat teigė, kad Timišoaros tarptautiniame oro uoste 2007 m. buvo 836 574 keleiviai, o 2008 m. – 890 704 keleiviai. Įprastai tai turėtų būti pajamų pagrindas ir atskaitos taškas, į kuriuos atsižvelgdamas privatus investuotojas siektų gauti ribines pajamas. Pagrindinis oro uosto valdytojo rūpestis turėjo būti „nekanibalizuoti“ esamo verslo ir pajamų. Tačiau, bendrovės „Carpatair“ teigimu, oro uosto valdytojas į tai neatsižvelgė, todėl 2013 m. Timišoaros tarptautiniame oro uoste buvo aptarnauti tik 757 009 keleiviai. Jų skaičius buvo 15 % mažesnis nei skaičius, buvęs iki bendrovės „Wizz Air“ atėjimo. Todėl apdairus investuotojas būtų atsižvelgęs į tai, kad būtent šis srautas buvo ypač pelningas, ir būtų taikęs palankesnes sąlygas tik naujiems bendrovės „Wizz Air“ maršrutams. Tačiau taip nebuvo. Rinkodaros susitarime buvo numatyta 85 % lengvata, trejus metus taikoma visoms rinkliavoms, antžeminėms paslaugoms ir net naudotai medžiagai visais maršrutais, įskaitant pusę jų, kuriais jau skraidino bendrovė „Carpatair“. Išmintingas investuotojas būtų žinojęs, kad silpnindamas savo pagrindinį klientą, bendrovę „Carpatair“, sugriaus esamą centrą ir jam priskiriamus išteklius. Išmintingas privatus investuotojas turėjo žinoti tikrąsias sektoriaus pelno maržas, ypač tų oro transporto bendrovių, kurios taiko „stebulės ir stipinų“ modelį. Atsižvelgiant į tai, kad įgyvendinus įtariamą pagalbą būtų prarasta tik pusė pajamų, gautų vykdant veiklą Timišoaros tarptautiniame oro uoste (20 % visų bendrovės „Carpatair“ pajamų), pelningumo sumažėjimas sudarytų 15 % prarastų visų pajamų, esant 5 % pelningumui. Vertinant absoliučia išraiška, atitinkami nuostoliai reiškė 10–15 mln. EUR neigiamą poveikį per metus.

(114) Bendrovė „Carpatair“ nurodė, kad apdairus investuotojas būtų atskleidęs 2006 m. užsakyto tyrimo rezultatus, iš kurių matyti kilimo ir tūpimo tako remonto, kainuosiančio 30 mln. EUR, poreikis. Šią informaciją 2010 m. pateikė naujasis oro uosto direktorius. Apdairus privatus investuotojas vadovaujasi ilgesnio laikotarpio pelningumo perspektyva, vengdamas trumpalaikio nedidelio pelno, kurį užtikrina net labai mažos papildomos pajamos, pavyzdžiui 1 EUR iš vieno keleivio. Akivaizdu, kad oro uosto valdytojas neatsižvelgė į ilgalaikį pelningumą, kai nepaisė remonto išlaidų ir, priešingai, leido veikti oro transporto bendrovei, kuri neišvengiamai per daug apkrovė ir sugadino kilimo ir tūpimo taką. Apdairus oro transporto sektoriaus investuotojas būtų taikęs papildomą rinkliavą tokiai oro transporto bendrovei už kiekvieną per didelės apkrovos veiksmą.

(115) Bendrovė „Carpatair“ teigė, kad 2012 m. pradžioje oro uosto valdytojas sutiko pratęsti sutartį su bendrove „Carpatair“ su sąlyga, kad ji pritars susitarimams su bendrove „Wizz Air“ ir jų sąlygomis.

(116) Bendrovė „Carpatair“ teigė, kad nesilaikoma rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principo. Bendrovė „Carpatair“ tvirtino, kad nebuvo atlikta jokia *ex ante* analizė ir Komisijai nebuvo pateiktas verslo planas pagal 2005 m. Gaires dėl oro uostų finansavimo ir valstybės pagalbos oro transporto bendrovių veiklai iš regioninių oro uostų pradėti ([16]) (toliau – 2005 m. Aviacijos gairės).

([16]) Komisijos komunikatas „Bendrijos gairės dėl oro uostų finansavimo ir valstybės pagalbos oro transporto bendrovių veiklai iš regioninių oro uostų pradėti“ (OL C 312, 2005 12 9, p. 1).

(117) Bendrovė „Carpatair“ atmetė Rumunijos argumentus dėl to, kad į atitikties rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principui analizę turi būti įtrauktos neaviacinės veiklos pajamos. Bendrovė „Carpatair“ teigė, kad Rumunija negalėjo pateikti išsamios ekonominės analizės, kaip subsidijos bendrovei „Wizz Air“ būtų pateisinamos didesniu neaviacinės veiklos pelnu.

6.1.2. *2014 m. Aviacijos gairės*

(118) Bendrovė „Carpatair“ teigė, kad 2014 m. Aviacijos gairės patvirtina, jog priemonės yra valstybės pagalba. Rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijus nebuvo įvykdytas, nes nebuvo *ex ante* verslo plano, todėl Rumunijos valdžios institucijos nepateikė Komisijai tokio plano ar 2008 m. susitarimų pelningumo prognozių.

(119) Bendrovė „Carpatair“ teigė, kad naujausi oro uosto valdytojo finansiniai duomenys patvirtina, jog pagalba yra nesuderinama. Bendrovė „Carpatair“ tvirtino, kad valstybės pagalba buvo sumažintas oro uosto valdytojo pelningumas, o pagalba neatitiko bendrai taikomų pagalbos veiklai pradėti sąlygų.

(120) Bendrovė „Carpatair“ taip pat informavo Komisiją, kad ji pateikė skundą Rumunijos konkurencijos tarybai, kuriame tvirtina, kad oro uosto valdytojas piktnaudžiavo dominuojančia padėtimi, oro transporto bendrovėms taikydamas diskriminacines sąlygas.

6.2. **Bendrovė „Wizz Air“**

6.2.1. *2 priemonė. Nuolaidos ir lengvatos pagal 2007 m. AIP, 2008 m. AIP ir 2010 m. AIP*

(121) Bendrovė „Wizz Air“ teigė, kad nuolaida, siekianti iki 85 % pagal 2010 m. AIP, niekada nebuvo taikoma. Vietoje to, Rumunijos transporto ministerijai nepritarus minėtai rinkliavų sistemai, buvo taikoma vidutinė didžiausia 73 % nuolaida.

(122) Be to, bendrovės „Wizz Air“ teigimu, pagal 2007 m. AIP, 2008 m. AIP ir 2010 m. AIP jai nebuvo taikomos jokios atrankiosios priemonės ir nebuvo suteiktas pranašumas. Kitos oro transporto bendrovės eksploatuoja orlaivius, kurie yra tokio pat dydžio ir MTOW, kaip bendrovės „Wizz Air“ orlaiviai, todėl joms gali būti taikoma ta pati nuolaida.

(123) Bendrovė „Wizz Air“ teigė, kad nuo pat pradžių oro uosto valdytojas skatino bendrą didesnių orlaivių naudojimo tendenciją, o 2007–2010 m. keleivių skaičius išaugo 36 %, nors skrydžių skaičius padidėjo tik 2 %

(124) Kitaip nei bendrovė „Carpatair“, bendrovė „Wizz Air“ teikė pigių skrydžių paslaugas, o jos veikla buvo efektyvi. Todėl buvo ekonomiškai racionalu, kad oro uostas, veikdamas kaip rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, taikė mažesnes rinkliavas už suteikiamą pigesnę infrastruktūrą ir paslaugas. Bendrovė „Wizz Air“ nurodė paskatinusi didesnį oro uosto keleivių srautą, padidindama aviacinės ir neaviacinės veiklos pajamas.

6.2.2. *3 priemonė. 2008 m. bendrovės „Wizz Air“ ir oro uosto valdytojo susitarimai*

(125) Bendrovė „Wizz Air“ teigė, kad *ex ante* verslo plano nebuvimas nėra įrodymas, jog Rumunijos valdžios institucijos neveikė kaip rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas.

(126) Bendrovė „Wizz Air“ pasamdė ekonomikos konsultantą (bendrovę „Oxera Consulting Ltd“), kad parengtų ekonominį REIP vertinimą oro uosto atžvilgiu. Bendrovės „Oxera“ ataskaitoje, kuri Komisijai pateikta 2011 m. spalio 27 d., buvo siekiama nustatyti, ar rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijus yra įvykdytas oro uosto valdytojo ir bendrovės „Wizz Air“ susitarimuose.

(127) Bendrovės „Oxera“ analizėje daugiausia dėmesio buvo skiriama 2008 m. susitarimams, taip pat 2007 m. AIP, 2008 m. AIP ir 2010 m. AIP.

(128) Bendrovės „Oxera“ vertinimu, bendrovės „Wizz Air“ sumokėtos rinkliavos Timišoaros tarptautiniame oro uoste turėtų būti lyginamos su bendrovės „Wizz Air“ panašiuose oro uostuose per atitinkamą laikotarpį sumokėtomis rinkliavomis.

(129) Atlikdama šią analizę bendrovė „Oxera“ kaip tinkamus palyginamuosius oro uostus pasirinko tris oro uostus. Bendrovė „Oxera“ teigė, kad šių oro uostų nuosavybės ir finansavimo struktūra yra tokia, kad jie visi greičiausiai elgtųsi taip, kaip elgtųsi „privačių investuotojų“ oro uostai, bendrovė „Wizz Air“ skraidina į šiuos oro uostus, kurie yra daugmaž panašūs įvairiais aspektais.

(130) Remdamasi iš bendrovės „Wizz Air“ gautais duomenimis, bendrovė „Oxera“ padarė išvadą, kad rinkliavas, kurias oro transporto bendrovė sumokėjo Timišoaros tarptautiniame oro uoste, galima palyginti su atitinkamomis rinkliavomis, sumokėtomis trijuose palyginamuosiuose oro uostuose 2008–2009 ir 2010–2011 m., tiek už vieną keleivį, tiek už vieną atskridimą ir išskridimą.

(131) Bendrovės „Oxera“ teigimu, iš analizės matyti, kad bendras Timišoaros tarptautiniame oro uoste bendrovės „Wizz Air“ sumokėtų rinkliavų, nurodytų susitarimuose, dydis yra vidutiniškai didesnis, nei lyginamasis vidutinis oro transporto bendrovės rinkliavų, sumokėtų palyginamuosiuose oro uostuose, dydis. Iš mažesnių kainų, kurias bendrovė „Wizz Air“ sumokėjo palyginamuosiuose oro uostuose, matyti, kad privatus investuotojas tikriausiai būtų sudaręs sutartį tokiomis sąlygomis, kuriomis buvo sudarytas oro uosto valdytojo ir bendrovės „Wizz Air“ sandoris.

(132) Iš susitarimų pelningumo vertinimo matyti, kad racionalus privataus sektoriaus investuotojas būtų norėjęs sudaryti tokį pat sandorį su bendrove „Wizz Air“. Todėl iš pelningumo analizės galima spręsti, kad, sudarydamas įvairius susitarimus su bendrove „Wizz Air“, oro uosto valdytojas elgėsi laikydamasis rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principo.

(133) Apskritai bendrovė „Oxera“ padarė išvadą, kad iš lyginamosios analizės ir susitarimų pelningumo analizės matyti, jog bendrovės „Wizz Air“ rinkliavos, mokamos Timišoaros tarptautiniame oro uoste, buvo panašios į rinkliavas, kurias panašiomis aplinkybėmis oro uostą valdantis rinkos ekonomikos investuotojas būtų siūlęs mokėti bendrovei „Wizz Air“.

6.2.3. *4 priemonė. Oro uosto rinkliavų, nurodytų 2009 m. spalio mėn.–2010 m. vasario mėn. laikotarpio sąskaitose faktūrose bendrovei „Wizz Air“, nemokėjimo toleravimas*

(134) Bendrovės „Wizz Air“ nuomone, įtariama negrąžinta suma, mokėtina oro uosto valdytojui, akivaizdžiai nebuvo pagalba. Bendrovė „Wizz Air“ teigė turinti priešpriešinių reikalavimų oro uosto valdytojui dėl oro uosto valdytojo ir bendrovės „Wizz Air“ įskaitymo procedūros panaikinimo.

(135) Bendrovė „Wizz Air“ teigė, kad priskirtinumas valstybei neįrodytas, nes Komisija nenustatė, jog valstybė buvo susijusi su mokėtinų rinkliavų nesumokėjimu.

(136) Įtariama pagalba, kurią oro uosto valdytojas suteikė oro transporto bendrovėms, nėra priskirtina Rumunijos valstybei, remiantis Teisingumo Teismo praktika Sprendime *Stardust Marine* ([17]). Bendrovės „Wizz Air“ teigimu, atrodo, kad oro uosto valdytojas veikė savarankiškai ir be Rumunijos valstybės pritarimo ar net žinios. Rumunijos Vyriausybės įsikišimas buvo tik įsakymas pakeisti tam tikras oro uosto valdytojo priimtas priemones, kurioms Vyriausybė nepritarė *ex post*.

6.2.4. *2014 m. Aviacijos gairės*

(137) Bendrovė „Wizz Air“ pakartojo, kad 2008 m. susitarimai su oro uosto valdytoju nebuvo valstybės pagalba pagal 2014 m. Aviacijos gaires.

(138) Bendrovės „Wizz Air“ teigimu, oro uosto valdytojo ir bendrovės „Wizz Air“ susitarimai atitiko rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijų. Šiuo atveju buvo taikomas palyginimas su rinkos kaina ir *ex ante* pelningumo analizė, apibūdinti 2014 m. Aviacijos gairėse, kaip matyti iš bendrovės „Oxera“ ataskaitos.

(139) Bendrovė „Wizz Air“ mano, kad įtariama valstybės pagalba oro uosto valdytojui, jeigu tokia ir buvo, nebuvo perduota bendrovei „Wizz Air“. Ji rėmėsi 2014 m. Aviacijos gairių 11 ir 65 punktais, pagal kuriuos, jeigu oro uostas gavo pagalbą, dėl tokios pagalbos įgyjamas pranašumas neperduodamas konkrečiai oro transporto bendrovei, jeigu infrastruktūra gali naudotis visos oro transporto bendrovės ir ji nėra skirta konkrečiai oro transporto bendrovei, ir oro transporto bendrovės moka mokesčius, padengiančius bent papildomas jų veiklos oro uoste išlaidas.

(140) Bendrovė „Wizz Air“ nurodė, kad šios sąlygos buvo įvykdytos. Atitinkamu laikotarpiu bendrovė „Wizz Air“ nebuvo vienintelė oro transporto bendrovė, Timišoaros tarptautiniame oro uoste eksploatuojanti daugiau kaip 70 tonų MTOW orlaivius, todėl kitos oro transporto bendrovės galėjo pasinaudoti panašiomis ar didesnėmis oro uosto rinkliavų lengvatomis nei bendrovė „Wizz Air“.

([17]) 2002 m. gegužės 16 d. Sprendimas *Prancūzija/Komisija* (toliau – Sprendimas *Stardust Marine*), C-482/99, EU:C:2002:294.

(141) Remdamasi 2014 m. Aviacijos gairių 172 punktu, bendrovė „Wizz Air“ padarė išvadą, kad, net jeigu būtų nustatyta, kad oro uosto valdytojas gavo pagalbą, jos suderinamumas turėtų būti vertinamas pagal 2014 m. Aviacijos gaires, atsižvelgiant mažiau nei 700 000 keleivių aptarnaujantiems oro uostams leistiną pagalbos intensyvumą.

6.3. **Oro uosto valdytojas**

6.3.1. *3 priemonė. 2008 m. bendrovės „Wizz Air“ ir oro uosto valdytojo susitarimai*

(142) Oro uosto valdytojas teigė, kad 2008 m. susitarimai nesusiję su jokia valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

(143) Oro uosto valdytojo, nebuvo jokio atrankumo. Įtariamą bendrovei „Wizz Air“ suteiktą pagalbą visos panašios oro transporto bendrovės galėjo gauti skaidriai ir nediskriminaciniu būdu.

(144) Oro uosto valdytojas teigė, kad rinkodaros susitarimas buvo susijęs su bendrovės „Wizz Air“ rinkodaros paslaugomis oro uosto valdytojui. Oro uosto valdytojas būtų pasiūlęs tokį susitarimą kitoms oro transporto bendrovėms, tačiau negalėjo, nes buvo ribojama, kiek oro uosto valdytojas gali išleisti reklamai.

(145) Oro uosto valdytojas teigė neturintis galimybės naudotis valstybės ištekliais. Valstybės ištekliai buvo naudojami tik nediskriminuojančiai infrastruktūrai, pavyzdžiui, riedėjimo takams, peronams, saugumo įrangai, terminalo priemonėms ir terminalo įrangai, teikti.

(146) Oro uosto valdytojas teigė, kad veikė savarankiškai. Tai, kad Rumunija yra 80 % oro uosto akcijų turinti akcininkė, nereikštų, jog valstybė tiesiogiai ar netiesiogiai kontroliuoja vertinamus išteklius.

(147) 2008 m. susitarimuose buvo visais atžvilgiais laikomasi rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principo. Oro uosto valdytojas pareiškė atlikęs skaičiavimus prieš sudarydamas 2008 m. susitarimus. Oro uosto valdytojo teigimu, nebuvo teisinio įsipareigojimo parengti verslo planą. Oro uosto valdytojui nebuvo žinomos priežastys, kodėl reikėtų saugoti dokumentus.

(148) Oro uosto valdytojo atsiųstoje bendrovės RBB ataskaitoje ([18]) buvo siekiama įvertinti papildomas išlaidas ir naudą oro uosto valdytojui pagal 2008 m. susitarimus. Remiantis šia ataskaita, 2008 m. susitarimais net per trejus metus, per kuriuos oro uosto valdytojas dengė rinkodaros susitarimo išlaidas, oro uosto valdytojui buvo užtikrinta teigiama grąža.

(149) Bendrovės RBB ataskaitoje nurodyta, kad oro uosto efektyvumas pagerėjo dėl bendrovės „Wizz Air“ veiklos. Iš duomenų buvo matyti, kad bendrovė „Wizz Air“ skraidino gerokai daugiau keleivių, tenkančių vienam orlaivio skrydžiui, nei kitos oro uoste veikiančios oro transporto bendrovės. Todėl bendrovės „Wizz Air“ įtraukimas į oro uosto valdytojo klientų portfelį užtikrino gerokai didesnį keleivių skaičių, nors orlaivių skrydžių skaičius padidėjo nedaug.

(150) Šis augimo modelis pagerino oro uosto pelningumą: 2008–2010 m. bendros oro uosto valdytojo veiklos pajamos padidėjo 39 %, o bendros veiklos sąnaudos padidėjo tik 22 %

(151) Remiantis bendrovės RBB ataskaita, iš duomenų buvo matyti, kad bendrovei „Wizz Air“ tenka aviacinės veiklos pajamos dalis, proporcinga ar didesnė už keleivių ir skrydžių skaičiaus Timišoaros tarptautiniame oro uoste dalį. Priešingai, bendrovės RBB ataskaitoje buvo teigiama, kad iš duomenų matyti, jog bendrovė „Carpatair“ sistemingai mažiau prisidėjo prie oro uosto valdytojo pajamų, nei galėtų pagal Timišoaros tarptautinio oro uosto priemonių naudojimą, vertinamą pagal keleivių skaičiaus ir orlaivių judėjimo dalį.

(152) Ataskaitoje teigiama, kad bendrovei „Carpatair“ oro uosto valdytojas taikė geresnes sąlygas, nei kitoms oro transporto bendrovėms, įskaitant bendrovę „Wizz Air“. Šis sistemingas nepakankamas mokėjimas, palyginti su pajėgumų naudojimu, atspindi santykinį bendrovės „Carpatair“ verslo modelio neefektyvumą oro uosto panaudojimo požiūriu, nes jis pagrįstas dideliu orlaivių judėjimo, kiekvienu skrydžiu skraidinant santykinai mažai keleivių.

([18]) „RBB Economics LLP“ yra ekonominė konsultacinė įmonė, kurios būstinė yra Londone. Ji specializuojasi teikdama ekonomines konsultacijas, susijusias su konkurencijos teise.

(153) Remiantis Timišoaros universiteto tyrimu, oro uosto valdytojo investicijos buvo pelningos ir naudingos. Tyrime buvo teigiama, kad oro uosto valdytojas elgėsi laikydamasis rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principo.

(154) Tyrime buvo teigiama, kad oro uosto valdytojas turėjo teisingą strategiją, skirtą keleivių skaičiaus ir orlaivių judėjimo didinimui. Tuo tikslu, atsižvelgiant į kitų šalies ir užsienio oro uostų rinkliavas, buvo sukurta palanki nuolaidų sistema, visų pirma oro transporto bendrovėms, skraidinančioms daug keleivių ir eksploatuojančioms didelės talpos orlaivius. Be to, terminalo pastate esančių vietų nuomos mokesčiai atitinka rinkos kainą, mokesčiai buvo suderinami su Timišoaros mokesčiais, taikomais už tos pačios rūšies vietas.

6.3.2. *2014 m. Aviacijos gairės (1 ir 3 priemonės)*

(155) Oro uosto valdytojas teigė, kad, remiantis 2014 m. Aviacijos gairėmis, neteisėtos valstybės pagalbos nebuvo. NET jeigu pagalba būtų buvusi, ji būtų suderinama su vidaus rinka pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą.

(156) Oro uosto valdytojo teigimu, pagalba oro uosto valdytojui buvo prisidedama prie aiškiai apibrėžto bendros svarbos tikslo, nes ja buvo didinamas Europos Sąjungos piliečių judumas ir Timišo apskrities pasiekiamumas, sukuriant prieigos taškus ES vidaus skrydžiams, mažinamos oro transporto eismo spūstys pagrindiniuose ES oro uostuose ir sudaromos palankesnės sąlygos regioninei plėtrai Timišo apskrityje.

(157) Oro uosto valdytojas teigė, kad investicijomis buvo siekiama sukurti naujus pajėgumus Timišoaros tarptautiniame oro uoste, nauja infrastruktūra vidutinės trukmės laikotarpiu tenkina prognozuojamą oro transporto bendrovių, keleivių ir ekspeditorių paklausą Timišoaros tarptautinio oro uosto pasiekiamumo zonoje.

(158) Oro uosto valdytojo teigimu, susitarimai tarp bendrovės „Wizz Air“ ir oro uosto valdytojo nebuvo valstybės pagalba pagal rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijų.

(159) Siekdamas įrodyti atitiktį rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijui, oro uosto valdytojas taikė du skirtingus metodus, aprašytus 2014 m. Aviacijos gairėse.

(160) Oro uosto valdytojas teigė, kad oro uosto nustatyta kaina tam tikrai oro transporto bendrovei atitinka rinkos kainą: oro uosto valdytojas priminė, kad iš bendrovės RBB ataskaitos paaiškėjo, jog bendrovės „Carpatair“ sumokėti aviacijos mokesčiai 2010 m. buvo mažesni nei bendrovės „Wizz Air“.

(161) Oro uosto valdytojo nuomone, susitarimais buvo prisidėta prie oro uosto pelningumo, skaičiuojant papildomas išlaidas ir naudą: remiantis bendrovės RBB ataskaita, 2008–2010 m. susitarimais su bendrove „Wizz Air“ buvo užtikrintas papildomas oro uosto valdytojo pelnas.

(162) Be to, nors aviacinės veiklos rinkliavos, taikomos bendrovei „Wizz Air“, buvo nuolatinės oro uosto valdytojo pajamos dėl tęstinės veiklos, maždaug 50 % papildomų sąnaudų, kurias patyrė oro uosto valdytojas, sudarė vienkartinis rinkodaros mokėjimas 2009 m.

(163) Todėl 2008 m. susitarimai nebuvo valstybės pagalba.

6.4. **Europos regionų aviakompanijų asociacija (ERA)**

6.4.1. *3 priemonė. 2008 m. bendrovės „Wizz Air“ ir oro uosto valdytojo susitarimai*

(164) ERA ([19]) teigė, kad bendrovei „Wizz Air“ taikytos priemonės yra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

(165) ERA laikėsi nuomonės, kad finansiniai duomenys yra esminis pažeidimo įrodymas ir todėl turėtų būti atskleisti.

([19]) Europos regionų aviakompanijų asociacija (ERA) yra profesinė asociacija, atstovaujanti Europos aviacijos pramonei (oro transporto bendrovėms, oro uostams, gamintojams ir tiekėjams).

(166) ERA teigimu, aiškaus verslo plano buvimas turėtų būti esminis bet kokios suteiktos pagalbos analizės elementas. Tokiame plane turėtų būti aiškiai įrodytas maršruto finansinį gyvybingumas.

(167) ERA pabrėžė, kad oro transporto bendrovių pramonei būdingos tradiciškai mažos maržos ir dideli kapitalo investicijų reikalavimai. Todėl tokio masto pranašumai, finansuojami valstybės lėšomis, greitai lemia vežėjų, kurie negauna pranašumo, pasitraukimą iš rinkos.

(168) ERA nuomone, taip ne tik iškraipoma konkurencija, bet ir sukuriamas galimas likusio subsidijuojamo veiklos vykdytojo oro uoste monopolinis dominavimas. Poveikis vartotojams ilgalaikėje perspektyvoje yra kainų padidėjimas ir pasirinkimo galimybių sumažėjimas.

6.5. **Bendrovė „Eurojet“**

6.5.1. *2 priemonė. Nuolaidos ir lengvatos pagal 2007 m. AIP, 2008 m. AIP ir 2010 m. AIP*

(169) Užsakomųjų verslo reisų bendrovė „Eurojet“, kuri vykdo veiklą ir Rumunijoje, pritarė, kad oro transporto bendrovei turėtų būti taikoma nuolaida, kai neaviacinė veikla sudaro didelę oro uosto pajamų dalį.

(170) Tačiau, bendrovės „Eurojet“ nuomone, 85 % nuolaida, taikoma veiklos vykdytojams, naudojantiems orlaivius, kurių masė didesnė nei 70 tonų, buvo aiškiai nustatyta tik vieno veiklos vykdytojo naudai.

7. **1 PRIEMONĖ. METINIS VEIKLOS FINANSAVIMAS, SKIRTAS ORO UOSTO VALDYTOJUI**

7.1. **Pagalbos buvimas**

(171) Pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį „valstybės narės arba iš jos valstybės išteklių bet kokia forma suteikta pagalba, kuri, palaikydama tam tikras įmones arba tam tikrų prekių gamybą, iškraipo konkurenciją arba gali ją iškraipyti, yra nesuderinama su vidaus rinka, kai ji daro įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai“.

(172) Todėl, norint nustatyti, kad priemonė yra valstybės pagalba, kaip apibrėžta šia nuostata, turi būti įvykdytos visos toliau nurodytos sąlygos:

a) pagalbos gavėjas yra įmonė;

b) nagrinėjama priemonė yra finansuojama iš valstybės išteklių ir priskirtina valstybei;

c) ja suteikiamas ekonominis pranašumas jos gavėjui;

d) šis pranašumas yra atrankusis ir

e) priemone turi būti iškraipoma konkurencija arba keliama jos iškraipymo grėsmė ir daromas poveikis valstybių narių tarpusavio prekybai.

(173) Sprendime pradėti procedūrą Komisija laikėsi išankstinės nuomonės, kad oro uosto valdytojui suteiktas viešasis finansavimas yra valstybės pagalba. Remdamasi informacija, turima priimant sprendimą pradėti procedūrą, Komisija tokį valstybės finansavimą laikė veiklos pagalba.

(174) Priėmus sprendimą pradėti procedūrą, Rumunija teigė, kad metinės dotacijos nėra veiklos pagalba, o yra skirtos investicijoms Timišoaros tarptautiniame oro uoste. Rumunija taip pat teigė, kad atliktos investicijos nėra valstybės pagalba, nes jos priskiriamos viešosios politikos sričiai arba atitinka rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą.

(175) Komisija primena, kad reikia skirti investicinę pagalbą ir veiklos pagalbą. 2014 m. Aviacijos gairėse investicinė pagalba apibrėžta kaip ilgalaikiam turtui finansuoti skirta pagalba; visų pirma ji skirta „kapitalo išlaidų finansavimo spragai“ pašalinti. Veiklos pagalba apibrėžta kaip „veiklos finansavimo spragai“ pašalinti skirta pagalba, skiriama arba kaip išankstinė išmoka, arba kaip periodinėmis išmokomis grindžiama pagalba, skirta numatomoms veiklos išlaidoms padengti (periodinis vienkartinių išmokų mokėjimas).

(176) Komisija pažymi, kad Rumunijos pateikti investiciniai projektai (3 lentelė) yra susiję su ilgalaikio turto finansavimu ir buvo įtraukti į kapitalo išlaidas oro uosto valdytojo apskaitoje. Remdamasi Rumunijos pateikta informacija po sprendimo pradėti procedūrą priėmimo, ypač teisės aktais, kuriais patvirtinti investiciniai projektai, Komisija tokį finansavimą laiko investicinių projektų finansavimu.

(177) Komisija analizuos, ar Rumunijos pateiktos investicijos (3 lentelė) yra valstybės pagalba. Tada Komisija atims metinę investicijų sumą, kuri nėra valstybės pagalba, iš bendros metinės investicijų sumos. Skirtumas, jeigu toks bus, bus metinė investicinės pagalbos, suteiktos oro uosto valdytojui, suma.

(178) Tada Komisija analizuos, ar oro uosto valdytojui suteikta investicinė pagalba, jeigu ji buvo suteikta, yra suderinama.

7.1.1. *Ekonominė veikla ir įmonės sąvoka*

7.1.1.1. Principai

(179) Remiantis nusistovėjusia teismų praktika, Komisija turi pirmiausia nustatyti, ar oro uosto valdytojas yra įmonė pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį. Įmone vadinamas bet kuris subjektas, kuris vykdo ekonominę veiklą, nepaisant jo teisinio statuso ir finansavimo būdo ([20]). Veikla, kurią vykdant tam tikroje rinkoje siūlomos prekės arba paslaugos, yra ekonominė veikla.

(180) Pagal nusistovėjusią teismų praktiką oro uosto infrastruktūros eksploatavimas ir statyba turi būti laikomi valstybės pagalbos kontrolės sričiai priskiriama ekonomine veikla nuo 2000 m. gruodžio 12 d., t. y. Sprendimo *Aéroports de Paris* ([21]) priėmimo dienos. Kai oro uosto operatorius vykdo ekonominę veiklą, kurią sudaro už užmokestį siūlomos oro uosto paslaugos, nepaisant jo teisinio statuso arba finansavimo būdo, pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį jis yra įmonė, todėl Sutarties taisykles dėl valstybės pagalbos galima taikyti valstybės arba iš valstybės išteklių tam oro uosto operatoriui teikiamam pranašumui.

(181) Nors pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį oro uosto operatoriai turi būti laikomi įmonėmis, reikia priminti, kad nebūtinai visa oro uosto operatoriaus veikla yra ekonominio pobūdžio ([22]).

(182) Teisingumo Teismas nustatė, kad veikla, už kurią atsakomybė paprastai tenka valstybei, besinaudojančiai savo, kaip valdžios institucijos, prerogatyvomis, nėra ekonominio pobūdžio ir nepatenka į su valstybės pagalba susijusių taisyklių taikymo sritį ([23]).

(183) Todėl viešosios politikos sričiai priklausančios veiklos arba apskritai su ja tiesiogiai susijusios infrastruktūros finansavimas paprastai nėra valstybės pagalba ([24]). Oro uoste tokia veikla kaip oro eismo kontrolė, policijos, muitinės, gaisrinės veikla, yra reikalinga civilinei aviacijai apsaugoti nuo neteisėtų trukdžių; su šiai veiklai vykdyti reikalinga infrastruktūra bei įranga susijusios investicijos paprastai laikomos ne ekonominio pobūdžio ([25]).

([20]) 1991 m. balandžio 23 d. Sprendimas *Höfner ir Elser/Macrotron* (toliau – Sprendimas *Höfner ir Elser*), C-41/90, EU:C:1991:161, 21 punktas; 1993 m. vasario 17 d. Sprendimas *Poucet ir Pistre/AGF ir Cancava*, C-160/91, EU:C:1993:63, 17 punktas; 1998 m. birželio 18 d. Sprendimas *Komisija/Italija*, C-35/96, EU:C:1998:303, 36 punktas.

([21]) 2000 m. gruodžio 12 d. Sprendimas *Aéroports de Paris/Komisija*, T-128/98, EU:T:2000:290, patvirtintas 2002 m. spalio 24 d. Sprendimu *Aéroports de Paris/Komisija*, C-82/01, EU:C:2002:617, 75–79 punktai. Tai buvo patvirtinta 2011 m. kovo 24 d. Sprendimu *Mitteldeutsche Flughafen AG ir Flughafen Leipzig Halle GmbH/Komisija* (toliau – Sprendimas *Leipzig-Halle Airport*), sujungtos bylos T-443/08 ir T-455/08, EU:T:2011:117, visų pirma 93 ir 94 punktuose; patvirtinta 2012 m. gruodžio 19 d. Sprendimu *Leipzig-Halle*, C-288/11 P, EU:C:2012:821.

([22]) 2014 m. Aviacijos gairių 34 punktas. Taip pat žr. 1994 m. sausio 19 d. Sprendimą *SAT Fluggesellschaft/Eurokontrolė* (toliau – Sprendimas *Eurokontrolė*), C-364/92, EU:C:1994:7.

([23]) 1987 m. birželio 16 d. Sprendimas *Komisija/Italija*, C-118/85, EU:C:1987:283, 7 ir 8 punktai, ir 1988 m. gegužės 4 d. Sprendimas *Bodson/Pompes funèbres des régions libérées*, C-30/87, EU:C:1988:225, 1 punktas.

([24]) 2003 m. kovo 19 d. Komisijos sprendimas Nr. 309/2002, Oro eismo saugumas: išlaidų, susijusių su 2001 m. rugsėjo 11 d. teroro aktais, kompensavimas (OL C 148, 2003 6 25, p. 7).

([25]) 2014 m. Aviacijos gairių 35 punktas. Taip pat žr. Sprendimo *Eurokontrolė* 30 punktą; 2009 m. kovo 26 d. Sprendimo *Selex Sistemi Integrati/Komisija*, C-113/07 P, EU:C:2009:191, 71 punktą ir 2016 m. lapkričio 11 d. Komisijos sprendimą (ES) 2018/628 dėl valstybės pagalbos SA.24221 (2011/C) (ex 2011/NN), kurią Austrija suteikė Klagenfurto oro uostui, bendrovei „Ryanair“ ir kitiems oro uostu besinaudojantiems oro vežėjams (OL L 107, 2018 4 26, p. 1).

(184) Tačiau dėl neekonominio pobūdžio veiklos viešojo finansavimo neturi būti netinkamai diskriminuojamos oro transporto bendrovės ir oro uostų valdytojai. Iš tiesų, pagal nusistovėjusią teismų praktiką valdžios institucijos, sudarydamos sąlygas, kad įmonėms nereikėtų padengti su jų vykdoma ekonomine veikla susijusių išlaidų, suteikia joms pranašumą ([26]). Todėl, jeigu tam tikroje teisinėje sistemoje yra normalu, kad oro transporto bendrovės arba oro uosto valdytojai padengia tam tikrų paslaugų sąnaudas, bet kai kurios oro transporto bendrovės arba oro uosto valdytojai, teikiantys tas pačias paslaugas tam tikrų valdžios institucijų vardu, neturi šių sąnaudų dengti, tada jie naudojasi pranašumu, net jei pačios paslaugas nėra laikomos ekonomine veikla ([27]).

7.1.1.2. Dėl taikymo nagrinėjamu atveju

(185) Oro uosto valdytojas vykdo oro uosto infrastruktūros statybą, priežiūrą ir eksploatavimą. Oro uosto valdytojas teikia oro uosto paslaugas ir iš naudotojų – komercinių oro transporto bendrovių, taip pat nekomercinės bendrosios aviacijos naudotojų – ima mokesčius už naudojimąsi oro uosto infrastruktūra, taigi eksploatuoja infrastruktūrą komerciniais tikslais. Taigi darytina išvada, kad nagrinėjamu laikotarpiu oro uosto valdytojas vykdė ekonominę veiklą ir todėl yra įmonė pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

(186) Rumunija teigė, kad išlaidos, susijusios su toliau nurodyta veikla, turi būti laikomos priskiriamomis viešosios politikos sričiai (87 ir 88 konstatuojamosios dalys):

— investicijos į kilimo ir tūpimo tako rekonstrukciją ir perono išplėtimą yra susijusios su nekomercine veikla Timišoaros tarptautiniame oro uoste (pavyzdžiui, karine veikla, oficialiomis misijomis, paieškos ir gelbėjimo misijomis, humanitariniais skrydžiais ir skrydžiais esant ekstremaliosioms situacijoms);

— investicijos į saugumo įrangą;

— investicijos į terminalo ne Šengeno šalių piliečiams plėtrą, siekiant užtikrinti atitiktį ES reikalavimams, kad terminalas galėtų priimti skrydžius iš ne Šengeno šalių – tuo metu Rumunija tikėjosi tapti Šengeno erdvės nare 2011 m.

(187) Dėl investicijų į *kilimo ir tūpimo tako rekonstrukciją ir perono išplėtimą* 2007, 2008 ir 2009 m. Komisija primena, kad tuo atveju, jeigu infrastruktūra naudojama tiek ekonominei, tiek neekonominei veiklai, viešajam finansavimui bus taikomos valstybės pagalbos taisyklės tik tiek, kiek juo dengiamos išlaidos, susijusios su ekonomine veikla.

(188) Tačiau šiuo atveju investuoti į kilimo ir tūpimo tako rekonstrukciją ir perono išplėtimą daugiausia reikėjo dėl komercinio oro uosto infrastruktūros naudojimo. Rumunija teigė, kad investicijos buvo būtinos, siekiant patenkinti padidėjusio komercinio srauto prognozių poreikius, gauti daugiau pajamų oro uosto valdytojui ir didinti jo pelningumą (86 konstatuojamoji dalis). Komisija primena, kad oro uosto neekonominės veiklos finansavimu negali būti sukuriamas kryžminis oro uosto ekonominės veiklos subsidijavimas. Priimdama šį sprendimą, Komisija mano, kad investicijos į kilimo ir tūpimo tako rekonstrukciją ir perono išplėtimą yra visiškai susijusios su ekonomine veikla ir todėl nepriskiriamos viešosios politikos sričiai.

(189) Dėl investicijų į *saugumo įrangą* Komisija primena, kad veikla, kuria siekiama civilinę aviaciją apsaugoti nuo neteisėtų veiksmų, ir investicijos į šiai veiklai būtiną infrastruktūrą ir įrangą, paprastai laikoma neekonominio pobūdžio veikla. Komisija mano, kad registruoto bagažo, keleivių, rankinio bagažo tikrinimas ir visuomenės narių patekimo į oro uosto saugumo zoną kontrolė yra priemonės, kurioms taikoma civilinės aviacijos apsauga nuo neteisėtų veiksmų ([28]).

(190) Rumunija patvirtino, kad pagal Rumunijos teisinę tvarką valstybė finansuoja visų oro uostų saugumo įrangą, remdamasi 2007 m. gruodžio 6 d. Vyriausybės nutarimu Nr. 1661.

([26]) 2005 m. kovo 3 d. Sprendimas *Wolfgang Heiser/Finanzamt Innsbruck*, C-172/03, EU:C:2005:130, 36 punktas ir jame nurodyta teismo praktika.

([27]) 2014 m. Aviacijos gairių 37 punktas.

([28]) 2014 m. liepos 23 d. Komisijos sprendimas (ES) 2015/1226 dėl valstybės pagalbos Nr. SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN), kurią Prancūzija suteikė Angulemo prekybos ir pramonės rūmams ir bendrovėms „SNC-Lavalin“, „Ryanair“ ir „Airport Marketing Services“ (OL L 201, 2015 7 30, p. 48).

(191) Komisija mano, kad Rumunijos nurodytos 2008 m. investicijos į saugumo įrangą yra būtinos siekiant apsaugoti civilinę aviaciją nuo neteisėtų veiksmų. Todėl investicijos priskiriamos viešųjų paslaugų teikimo sričiai ir nėra valstybės pagalba.

(192) Dėl investicijų į *terminalo ne Šengeno šalių piliečiams plėtrą* Rumunija teigia, kad pradines terminalo išplėtimo investicijas paskatino ekonominiai motyvai, tačiau jos taip pat buvo būtinos kuriant terminalą, kuris atitiktų saugos priemones, reikalaujamas pagal ES civilinės aviacijos saugumo ir Šengeno sienų kontrolės taisykles. Šios priemonės visų pirma susijusios su keleivių atskyrimu. Nebuvo nurodyta, kurios investicijos buvo būtinos, kad būtų laikomasi tokių taisyklių ir būtų vykdomi viešieji įgaliojimai.

(193) Komisija primena, kad oro uosto neekonominės veiklos finansavimu negali būti sukuriamas kryžminis oro uosto ekonominės veiklos subsidijavimas. Remdamasi Rumunijos pateikta informacija, Komisija mano, kad investicijos į terminalus didžiąja dalimi buvo vykdomos ekonominiais tikslais. Priimdama šį sprendimą, Komisija mano, kad investicijos į terminalus ne Šengeno šalių piliečiams nepriskiriamos viešosios politikos sričiai.

(194) Apibendrindama Komisija nusprendžia, kad:

i) investicijos į kilimo ir tūpimo tako rekonstrukciją ir perono išplėtimą 2007, 2008 ir 2009 m. nepriskiriamos viešosios politikos sričiai, todėl yra ekonominė veikla;

ii) 2008 m. investicijos į saugumo įrangą priskiriamos viešosios politikos sričiai, todėl nėra valstybės pagalba;

iii) 2007, 2008 ir 2009 m. investicijos į terminalo ne Šengeno šalių piliečiams plėtrą nepriskiriamos viešosios politikos sričiai, todėl yra ekonominė veikla.

7.1.2. *Valstybės ištekliai ir priskirtinumas valstybei*

7.1.2.1. Principai

(195) Kad būtų valstybės pagalba, nagrinėjamosios priemonės turi būti finansuojamos iš valstybės išteklių, o sprendimas teikti priemonę turi būti priskirtinas valstybei.

(196) Valstybės pagalbos sąvoka apima bet kokį suteikiamą pranašumą, kuris finansuojamas iš valstybės išteklių ir kurį suteikia pati valstybė arba bet kuri tarpininkaujanti įstaiga, veikianti pagal jai suteiktus įgaliojimus ([29]). Taikant SESV 107 straipsnį vietos valdžios institucijų ištekliai yra valstybės ištekliai ([30]).

7.1.2.2. Dėl taikymo nagrinėjamu atveju

(197) Oro uosto valdytojo viešasis finansavimas skirtas Vyriausybės nutarimais 615/2002 ir 1212/2007 (39 konstatuojamoji dalis) ir buvo tiesioginės dotacijos iš nacionalinės valdžios institucijos, būtent Rumunijos transporto ministerijos, biudžeto. Lėšos buvo skirtos investiciniams projektams ir buvo apskaitytos kaip kapitalo išlaidos. Lėšos buvo paskirstytos investicijoms pagal atitinkamų metų patvirtintą biudžetą.

(198) Dėl šios priežasties Komisija mano, kad investicijos yra finansuojamos iš valstybės išteklių ir priskirtinos valstybei.

([29]) Sprendimo *Stardust Marine* 53–56 punktai.
([30]) 2011 m. gegužės 12 d. Sprendimo *Nord-Pas-de-Calais*, sujungtos bylos T-267/08 ir T-279/08, EU:T:2011:209, 108 punktas.

7.1.3. *Atrankumas*

7.1.3.1. Principai

(199) Kad valstybės priemonė patektų į SESV 107 straipsnio 1 dalies taikymo sritį, ja turi būti palaikomos „tam tikros įmonės arba tam tikrų prekių gamyba“. Taigi valstybės pagalbos sąvoka apima tik tas valstybės priemones, kuriomis įmonėms suteikiamas atrankusis pranašumas.

(200) Kaip patvirtino Teisingumo Teismas, elementų visuma gali būti laikoma valstybės pagalba, kai sudaryto susitarimo sąlygos valstybės buvo pasiūlytos tik vienam ar keliems konkretiems ūkio subjektams, nesiremiant objektyviais kriterijais, išplaukiančiais iš visuotinai taikomų nuostatų, galiojančių visiems ūkio subjektams ([31]).

7.1.3.2. Dėl taikymo nagrinėjamu atveju

(201) Nagrinėjamu atveju valstybė pasiūlė ir suteikė finansinę paramą vienai įmonei – tik oro uosto valdytojui. Tai yra individuali priemonė. Taigi 1 priemonė iš esmės buvo atrankioji pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

7.1.4. *Ekonominis pranašumas*

7.1.4.1. Principai

(202) Kaip apibrėžta SESV 107 straipsnio 1 dalyje, pranašumas – tai bet kokia ekonominė nauda, kurios įmonė nebūtų gavusi įprastomis rinkos sąlygomis, t. y. be valstybės intervencijos. Svarbu ne valstybės intervencijos priežastis ar tikslas, o tik priemonės poveikis įmonei. Jeigu dėl valstybės kišimosi įmonės finansinė padėtis pagerėja, tai reiškia, kad jai suteiktas pranašumas.

(203) Tačiau viešieji ištekliai, kuriuos valstybė tiesiogiai arba netiesiogiai suteikia įmonei tokiomis sąlygomis, kurios atitinka įprastas rinkos sąlygas, negali būti laikomi valstybės pagalba ([32]) (toliau – rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principas).

(204) Rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principas taikomas tik tuo atveju, jeigu valstybė veikė kaip privatus rinkos dalyvis, kurio aplinkybės yra panašios.

(205) Vertinant, ar įvykdytas rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijus, į regioninius ar politinius veiksnius atsižvelgti negalima. Bet koks teigiamas poveikis regiono, kuriame veikia įmonė, ekonomikai ar prieinamumui, turėtų būti atmestas ([33]).

(206) Rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijaus taikymas turėtų būti pagrįstas tuo metu, kai buvo teikiamas viešasis finansavimas, turėta informacija ir pokyčiais, kuriuos tuo metu buvo galima numatyti, ir taikant tą kriterijų neturėtų būti remiamasi vėlesne padėtimi pagrįsta analize ([34]).

(207) Todėl vertinant, ar viešasis oro uostų finansavimas atitinka rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijų, turėtų būti vadovaujamasi finansavimą teikiančio subjekto patikimomis *ex ante* pelningumo perspektyvomis ([35]). Tuo tikslu naudojamos eismo prognozės turėtų atitikti realybę ir joms turėtų būti taikoma pagrįsta jautrumo analizė. Verslo plano nebuvimas rodo, kad gali būti neįvykdytas rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijus ([36]).

([31]) 2015 m. birželio 4 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Komisija/MOL*, C-15/14 P, EU:C:2015:362, 91 punktas.
([32]) 2014 m. Aviacijos gairių 49 punktas. Taip pat žr. Sprendimo *Stardust Marine* 69 punktą.
([33]) 2014 m. Aviacijos gairių 49 punktas. Taip pat žr. 1986 m. liepos 10 d. Sprendimą *Belgija/Komisija*, 40/85, EU:C:1986:305.
([34]) 2014 m. Aviacijos gairių 48 punktas. Taip pat žr. Sprendimo *Stardust Marine* 71 punktą ir 2012 m. birželio 5 d. Sprendimo *Europos Komisija/Électricité de France* (toliau – Sprendimas *EDF*), C-124/10 P, EU:C:2012:318, 85 punktą.
([35]) Komisijos sprendimas byloje C 25/2007 – *Suomija– „Tampere Pirkkala“ oro uostas ir „Ryanair“* (OL L 309, 2013 11 19, p. 27).
([36]) Sprendimo *EDF* 84, 85 ir 105 punktai.

(208) Jeigu nėra verslo plano, valstybės narės gali pateikti analizę arba vidaus dokumentus, gautus iš valdžios institucijų arba iš atitinkamo oro uosto ir aiškiai rodančius, kad prieš skiriant viešąjį finansavimą atlikta analizė ir kad iš jos rezultatų matyti, jog įvykdytas rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijus ([37]).

(209) Pagal nusistovėjusią Teisingumo Teismo praktiką pati valstybė narė turi nustatyti, kad ji veikė kaip apdairus privatus investuotojas ([38]), ir pateikti Komisijai atitinkamus įrodymus ([39]).

7.1.4.2. Dėl taikymo nagrinėjamu atveju

(210) Šioje byloje siekdama nustatyti, ar viešuoju finansavimu oro uosto valdytojui suteiktas pranašumas, kurio jis nebūtų turėjęs įprastomis rinkos sąlygomis, Komisija turi palyginti valdžios institucijų veiksmus teikiant tiesiogines investicines dotacijas ir kapitalo injekcijas ir rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo, kuris, atmetus bet kokius socialinio pobūdžio, regioninės politikos ir sektorinius motyvus, yra vedinas ilgalaikio pelningumo perspektyvų, veiksmus investicijų gyvavimo laikotarpiu ([40]). Šios perspektyvos ypač svarbios investicijoms į infrastruktūrą, kurios dažnai būna susijusios su didelėmis finansinių lėšų sumomis, o jų grąža gali būti teigiama tik po daugelio metų. Vertinant oro uosto pelningumą turi būti atsižvelgiama į oro uosto pajamas.

(211) Komisija pažymi, kad iš pradžių Vyriausybei priklausė 100 % oro uosto valdytojo akcijų (28 konstatuojamoji dalis). Tačiau 2008 m. pabaigoje jos akcijų paketas sumažėjo iki 80 % akcijų. Atliekant vertinimą pagal rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą, atsižvelgiama į Vyriausybės akcijų paketo dydį, palyginti su jos finansuotų išlaidų dalimi.

(212) Komisija savo vertinimą turi grįsti informacija ir prielaidomis, kuriomis Rumunijos valdžios institucijos galėjo naudotis tuo metu, kai buvo skiriamas viešasis finansavimas ([41]).

(213) Rumunijos teigimu, laikantis rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principo buvo atliktos šios investicijos (86 konstatuojamoji dalis):

— kilimo ir tūpimo tako rekonstrukcijos ir perono išplėtimo finansavimas 2007, 2008 ir 2009 m.;

— terminalo ne Šengeno šalių keleiviams plėtros finansavimas 2007, 2008 ir 2009 m.;

— privažiavimo kelio ir automobilių stovėjimo aikštelės plėtros finansavimas 2007 m. ir

— apšvietimo įrangos finansavimas 2008 m.

(214) Rumunijos teigimu, šios investicijos buvo grindžiamos ilgesnio laikotarpio pelningumo perspektyvomis, kurios valstybei būtų naudingos dėl jos dvejopos padėties: kaip akcininkės, kuri gauna dividendus, ir kaip savininkės, gaunančios koncesijos mokesčius (sudarančius 2 % bendrųjų pajamų, gautų naudojantis koncesija) (86 konstatuojamoji dalis). Rumunija teigia, kad 2006 m. parengtame plėtros plane ir 2006 m. parengtame pajėgumų vertinime buvo įrodytas ekonominis investicijų tvarumas. Rumunijos tvirtinimu, buvo galima tikėtis ekonominio tvarumo, nes dėl padidėjusio keleivių skaičiaus ir padidėjusio veiksmingumo būtų padidėjusios pajamos iš oro uosto infrastruktūros eksploatavimo (86 konstatuojamoji dalis).

(215) Visų pirma, Komisija apsvarstys, ar Rumunijos pateiktos minėtų investicijų *ex ante* galimybių studijos yra pakankamos, kad būtų įrodyta atitiktis rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principui.

([37]) 2014 m. Aviacijos gairių 51 punktas.
([38]) 2019 m. spalio 24 d. generalinio advokato H. Saugmandsgaard Øe išvada byloje *Larko/Komisija,* C-244/18 P, EU:C:2019:896, 53 punktas. Taip pat žr. 2018 m. vasario 1 d. Sprendimą *Larko/Komisija*, T-423/14, EU:T:2018:57; 2015 m. birželio 25 d. Sprendimą *SACE ir Sace BT/Komisija*, T-305/13, EU:T:2015:435 ir Sprendimą *EDF*.
([39]) Sprendimo *EDF* 104 punktas.
([40]) 1991 m. kovo 21 d. Sprendimas *Italija/Komisija* (toliau – Sprendimas *ALFA Romeo*), C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, 23 punktas; 2000 m. gruodžio 12 d. Sprendimas *Alitalia/Komisija*, T-296/97, ECLI:EU:T:2000:289, 84 punktas.
([41]) 2014 m. Aviacijos gairių 3.4 punktas. Taip pat žr. Sprendimo *Stardust Marine* 71 punktą.

Galimybių studijos

(216) Rumunija pateikė galimybių studijas, parengtas dėl investicijų, susijusių su kilimo ir tūpimo tako rekonstrukcija ir perono išplėtimu, terminalo ne Šengeno šalių keleiviams plėtra, privažiavimo kelio ir automobilių stovėjimo aikštelės plėtra ir apšvietimo įranga. Galimybių studijomis siekiama įvertinti bendrą projektų, kuriems buvo skirtos valstybės investicijos, pelningumą. Todėl jos naudojamos analizuojant, ar Rumunija investavo į projektus, kurie buvo laikomi pelningais.

(217) *Kilimo ir tūpimo tako rekonstrukcijos ir perono išplėtimo* galimybių studijoje nustatyta, kad grynoji dabartinė vertė (toliau – GDV) yra 3,791 mln. EUR, o vidinė grąžos norma – 10,56 % (taikant 5 % diskonto normą). Komisija nustatė, kad ši studija turi daug trūkumų. Visų pirma, GDV dydžiui būdingi dideli neatitikimai, palyginti su GDV dydžiais, nustatytais *ex post* galimybių studijose. Prognozuojamas 25 metų laikotarpis yra per ilgas dėl riboto Rumunijos vykdytų investicijų į rekonstrukciją pobūdžio, ypač atsižvelgiant į nedidelį jų indėlį į bendrą keleivių skaičiaus augimą. Priešingai, *ex post* galimybių studijoje nagrinėjamas gerokai trumpesnis šios investicijos prognozavimo laikotarpis (6 metai). Be to, studija neapima jokių srautų pokyčių, kurie turėjo būti prognozuojamų pajamų pagrindas. Prognozuojamas infliacijos lygis nėra paaiškintas ir yra labai žemas (1,5 % nuo 11-ųjų metų), atsižvelgiant į tuometinį infliacijos lygį (2007 m. – 4,7 %, 2008 m. – 7,9 %). Nepaaiškinta 5 % diskonto norma, kuri atrodo per maža, ypač palyginti su kitomis tuometinėmis investicijomis, pavyzdžiui, į automobilių stovėjimo aikštelės modernizavimą ir išplėtimą. Taigi Komisija nemano, kad ši studija yra pagrįsta. Be to, nors didelė investicijų dalis buvo atlikta 2007 m., studija buvo parengta 2008 m. liepos mėn. Todėl šia galimybių studija negali būti patvirtintas investicijų pelningumas, kaip reikalaujama taikant rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijų ([42]).

(218) Dėl *terminalo ne Šengeno šalių keleiviams plėtros* galimybių studijos Komisija nustatė, kad joje investicijos nebuvo laikomos sąnaudomis apskaičiuojant terminalo GDV. Todėl Komisija negali sutikti, kad šia galimybių studija įrodoma atitiktis rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principui. Be to, studija buvo parengta 2008 m. birželio mėn. ir atrodo, kad ji skirta tik 2009 m. investicijoms.

(219) Dėl *automobilių stovėjimo aikštelės modernizavimo ir išplėtimo* galimybių studijos, kuria remiantis buvo atliktos investicijos, susijusios su privažiavimo kelio ir automobilių stovėjimo aikštelių plėtra, Komisija mano, kad studija yra pagrįsta. Atliekant studiją daroma prielaida, kad pajamos padidės 15 % dėl numatomo automobilių stovėjimo aikštelės naudotojų skaičiaus padidėjimo, susijusio su keleivių skaičiaus padidėjimu. Nustatyta teigiama GDV, taikant 15 % diskonto normą per numatytąjį aštuonerių metų investicijų naudojimo laikotarpį. Komisija mano, kad 15 % diskonto norma yra pagrįsta, o investicijų naudojimo trukmė yra konservatyviai trumpa. Iš studijos matyti, kad investicijos bus amortizuotos jau po penkerių metų. Studija buvo parengta 2005 m. lapkričio mėn., todėl yra tinkama įrodant 2007 m. investicijų atitiktį rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principui. Be to, Komisija pažymi, kad tuo metu, kai buvo nuspręsta modernizuoti ir išplėsti automobilių stovėjimo aikštelę, Vyriausybė valdė 100 % oro uosto valdytojo akcijų. Todėl nebūtina proporcingai koreguoti projekto GDV.

(220) Rumunija tvirtino, kad tinkama apšvietimo įrangos galimybių studijos data yra data, kai ją parengė bendrovė „IPTANA SA“, pradėjusi rengti studiją 2007 m. rugpjūčio mėn. pagal sutartį Nr. 1016/22.8.2007, ir ją palankiai įvertino Transporto ministerijos Technikos ir ekonomikos taryba (nuomonė Nr. 33/1998, patikslinta 2007 m.). Vis dėl to tiksli data, kada buvo parengta studija, nėra žinoma. Bet kuriuo atveju į *apšvietimo įrangos* galimybių studiją nebuvo įtraukta pelningumo analizė, tačiau buvo parengtos šio projekto sąnaudų sąmatos. Todėl ja nebuvo įrodyta, kaip oro uosto valdytojo elgesį lėmė ilgesnio laikotarpio pelningumo perspektyvos. Todėl Komisija negali sutikti, kad šia galimybių studija įrodoma atitiktis rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principui.

(221) Remdamasi tuo, kas išdėstyta, Komisija mano, kad *ex ante* galimybių studija, parengta dėl investicijų, susijusių su privažiavimo keliu ir automobilių stovėjimo aikštele, yra pakankama, kad būtų įrodyta atitiktis rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principui. Komisija mano, kad riedėjimo tako rekonstrukcijos ir perono išplėtimo, apšvietimo ir terminalo ne Šengeno šalių keleiviams galimybių studijos neįrodo atitikties rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principui.

([42]) Sprendimo *Stardust Marine* 71 punktas ir Sprendimo *EDF* 85 ir 104 punktai.

Ex post atkurti *ex ante* pelningumo tyrimai

(222) Oro uosto valdytojas taip pat pateikė *ex ante* pelningumo tyrimus, atkurtus *ex post* 213 konstatuojamojoje dalyje išvardytų investicijų atžvilgiu.

(223) Dėl investicijų į *kilimo ir tūpimo tako rekonstrukciją ir perono išplėtimą ex post* atkurtame pelningumo tyrime nustatyta, kad GDV yra 1 784 600,12 EUR, o vidinė grąžos norma – 13,12 % Taikyta diskonto norma sudarė 9,1 % Atkurtame *ex post* tyrime pateikiama kitokia keleivių srautų prognozė, nei *ex ante* prognozė, pagrįsta plėtros planu. Šios keleivių srautų prognozės yra konservatyvesnės, o numatomas keleivių skaičius yra mažesnis, nei numatyta plėtros plane. Taigi šiuo atžvilgiu numatomas pelningumas būtų buvęs dar didesnis, jeigu būtų atsižvelgta į plėtros plane numatytą keleivių skaičiaus prognozę. Vis dėlto Komisija pažymi, kad numatomos investicijų sąnaudos skiriasi nuo sąnaudų 2008 m. liepos mėn. parengtoje *ex ante* galimybių studijoje. Komisija negali patikrinti, ar prielaidos dėl investicijų sąnaudų yra tokios, kokių buvo galima tikėtis *ex ante*. Taigi negalima daryti išvados, kad prielaidos, į kurias atsižvelgta, yra tos, kurios būtų buvusios daromos prieš skiriant viešąjį finansavimą, o atkurtas tyrimas negali būti laikomas patikima *ex ante* pelningumo analize.

(224) Dėl investicijų į *apšvietimo įrangą* oro uosto valdytojo pateiktame *ex post* atkurtame pelningumo tyrime nustatyta, kad GDV yra 226 066,84 EUR, o vidinė grąžos norma – 26,9 % Taikyta diskonto norma sudarė 9,1 % Atkurtame *ex post* tyrime pateikiama kitokia keleivių srautų prognozė, nei *ex ante* parengtame plėtros plane. Šios taikytos keleivių srautų prognozės yra konservatyvesnės, nes numatomas keleivių skaičius yra mažesnis, nei numatyta plėtros plane. Taigi šiuo atžvilgiu numatomas pelningumas būtų buvęs dar didesnis, jeigu būtų atsižvelgta į plėtros plane numatytą keleivių skaičiaus prognozę. Ši *ex ante* analizė, kuri atkurta *ex post*, yra pagrįsta, kad būtų parodytos *ex ante* 2008 m. investicijų į apšvietimo įrangą pelningumo perspektyvos.

(225) Oro uosto valdytojas pateikė *ex post* atkurtą investicijų į *terminalą ne Šengeno šalių keleiviams* pelningumo tyrimą. Šiame tyrime nustatyta, kad GDV yra 2 536 094,92 EUR, o vidinė grąžos norma – 14,71 % Taikyta diskonto norma sudarė 8,67 % Atkurtame *ex post* tyrime pateikiama kitokia keleivių srautų prognozė, nei *ex ante* parengtame plėtros plane. Šios taikytos keleivių srautų prognozės yra konservatyvesnės, o numatomas keleivių skaičius yra mažesnis, nei numatyta plėtros plane. Vis dėlto Komisija negali patikrinti, ar prielaidos dėl investicijų sąnaudų yra tokios, kokių buvo galima tikėtis *ex ante*. Be to, neaišku, kaip atkurtame tyrime nurodytos investicinės sąnaudos yra susijusios su prielaidomis dėl investicinių sąnaudų *ex ante* pelningumo tyrime, parengtame 2008 m. birželio mėn. (218 konstatuojamoji dalis). Taigi negalima daryti išvados, kad prielaidos, į kurias atsižvelgta, yra tos, kurios būtų buvusios daromos prieš skiriant viešąjį finansavimą, ir todėl atkurtas tyrimas negali būti laikomas patikima *ex ante* investicijų į terminalą ne Šengeno šalių keleiviams pelningumo analize.

7.1.4.3. Išvada dėl ekonominio pranašumo

(226) Kaip paaiškinta pirmiau, Komisija mano, kad Rumunija, investuodama į privažiavimo kelio ir automobilių stovėjimo aikštelės plėtros projektą Timišoaros tarptautiniame oro uoste, elgėsi laikydamasi rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principo, kaip matyti iš 3 lentelės. Todėl Komisija daro išvadą, kad finansavimu, susijusiu su šiomis investicijomis, oro uosto valdytojui nebuvo suteiktas ekonominis pranašumas.

(227) Dėl kitų trijų investicinių projektų (riedėjimo kelio rekonstrukcijos ir perono išplėtimo, terminalo ne Šengeno šalių keleiviams plėtros ir apšvietimo įrangos) Komisija daro išvadą, kad šių trijų investicinių projektų viešuoju finansavimu oro uosto valdytojui buvo suteiktas ekonominis pranašumas.

7.1.5. *Konkurencijos iškraipymas ir poveikis valstybių narių tarpusavio prekybai*

7.1.5.1. Principai

(228) Kai valstybės narės teikiama valstybės pagalba sustiprina įmonės poziciją kitų ES vidaus prekyboje konkuruojančių įmonių atžvilgiu, reikia manyti, kad ta pagalba daro poveikį šiai įmonei ([43]).

([43]) 1998 m. balandžio 30 d. Sprendimas *Het Vlaamse Gewest/Komisija,* T-214/95, EU:T:1998:77, ir 1980 m. rugsėjo 17 d. Sprendimas *Philip Morris/Komisija,* C-730/79, EU:C:1980:209, 11 punktas.

(229) Kadangi oro uosto eksploatavimas yra ekonominė veikla, konkurencija vyksta, viena vertus, tarp oro uostų, siekiančių pritraukti oro transporto bendroves ir atitinkamą oro transporto srautą (keleivių ir krovinių), ir, kita vertus, tarp oro uostų valdytojų, kurie gali konkuruoti tarpusavyje, kad jiems būtų patikėtas valdyti tam tikras oro uostas. Be to, ypač kalbant apie pigių ir užsakomųjų skrydžių bendroves, tam, kad pritrauktų tas oro transporto bendroves, tarpusavyje gali konkuruoti ir oro uostai, esantys ne tose pačiose pasiekiamumo zonose ar net skirtingose valstybėse narėse.

(230) Todėl viešasis oro uosto finansavimas gali iškraipyti konkurenciją *tarp oro uostų*. Oro uostų konkurenciją galima vertinti pagal oro transporto bendrovių taikomus pasirinkimo kriterijus, visų pirma lyginant veiksnius, tokius kaip oro uostų paslaugų pobūdis ir aptarnaujami klientai, gyventojų skaičius ar ekonominė veikla, transporto spūstys, tai, ar vietovę galima pasiekti sausumos transporto priemonėmis ir naudojimosi oro uosto infrastruktūra ir paslaugomis mokesčių dydis ([44]).

(231) Kaip nurodyta 2005 m. Aviacijos gairių 40 punkte ir patvirtinta 2014 m. Aviacijos gairių 45 punkte, taikant SESV 107 straipsnio 1 dalį negalima atmesti nė vieno – net mažo – oro uosto. Be to, 2014 m. Aviacijos gairių 45 punkte aiškiai nurodyta, kad net jei „viešąjį finansavimą gaunanti įmonė yra santykinai nedidelė, negalima atmesti poveikio valstybių narių tarpusavio prekybai tikimybės“.

7.1.5.2. Dėl taikymo nagrinėjamu atveju

(232) Vertinamuoju laikotarpiu Timišoaros tarptautinis oro uostas buvo antras pagal dydį Rumunijos oro uostas (31 konstatuojamoji dalis). Metinis keleivių srautas sudarė maždaug 900 000 keleivių. Jis įsikūręs netoli Arado oro uosto, esančio už 50 km, ir į jį per dvi valandas galima atvykti automobiliu iš Karansebešo (34 konstatuojamoji dalis). Įvairios oro transporto bendrovės, kurios keleivius skraidina ir iš kitų Rumunijos bei kitų valstybių narių oro uostų, vykdo tarptautinius skrydžius iš Timišoaros tarptautinio oro uosto į kitas Sąjungos šalis Timišoaros tarptautinio oro uosto kilimo ir tūpimo takas yra pakankamo ilgio, todėl oro transporto bendrovės gali skraidinti vidutinio nuotolio tarptautiniais skrydžiais, ir taip oro transporto bendrovės pritraukiamos kitų panašių oro uostų, esančių kitose valstybėse narėse, sąskaita. Dėl šiuo atveju oro uosto valdytojui tiesioginėmis investicinėmis dotacijomis suteikto ekonominio pranašumo sustiprėjo jo ekonominė padėtis, nes oro uosto valdytojas galėjo pradėti veiklą nepatirdamas visų būdingų investicinių sąnaudų.

(233) Todėl vertinamos priemonės turi būti laikomos iškraipančiomis konkurenciją ir darančiomis poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai.

7.1.6. *Valstybės pagalbos buvimas*

(234) Remdamasi tuo, kas išdėstyta, Komisija daro išvadą, kad viešasis privažiavimo kelio ir automobilių stovėjimo aikštelės plėtros finansavimas 2007 m. ir viešasis apsaugos įrangos finansavimas 2008 m. nėra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

(235) Tačiau Komisija pripažįsta, kad viešasis terminalo ne Šengeno šalių piliečiams plėtros, riedėjimo tako gerinimo, perono išplėtimo ir apšvietimo įrangos finansavimas yra valstybės pagalba oro uosto valdytojui pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

7.2. **Pagalbos rūšis. Esama ar nauja pagalba**

(236) Komisija pažymi, kad pagal Akto dėl Bulgarijos Respublikos ir Rumunijos stojimo sąlygų ([45]) V priedo nuostatas „pagalbos schemos ir individuali pagalba, suteikta transporto sektoriuje, kuri buvo taikyta naujoje valstybėje narėje iki įstojimo dienos ir toliau taikoma po tos dienos, laikoma esama pagalba pagal EB sutarties 88 straipsnio 1 dalį, atsižvelgiant į šią sąlygą: Komisijai apie pagalbos priemones pranešama per keturis mėnesius nuo įstojimo dienos <...> Tokios pagalbos priemonės laikomos „esama“ pagalba, kaip apibrėžta EB sutarties 88 straipsnio 1 dalyje, iki trečiųjų metų nuo įstojimo dienos pabaigos“.

(237) Iš to, kas išdėstyta, matyti, kad Rumunijos atveju V priede numatyta tvarka bus taikoma tik pagalbai, suteiktai iki 2007 m. sausio 1 d. ir toliau taikomai, jeigu apie tokią pagalbą Komisijai buvo pranešta per keturis mėnesius nuo įstojimo dienos.

([44]) 2014 m. Aviacijos gairių 43 punktas.

([45]) Aktas dėl Bulgarijos Respublikos ir Rumunijos stojimo sąlygų ir sutarčių, kuriomis yra grindžiama Europos Sąjunga, pritaikomųjų pataisų (OL L 157/203, 2005 6 21).

(238) Rumunija teigė, kad viešasis finansavimas investicijoms Timišoaros tarptautiniame oro uoste 2007 m. buvo patvirtintas 2006 m. lapkričio mėn., taigi iki Rumunijos įstojimo į Europos Sąjungą. Tačiau atsižvelgiant į tai, kad šios priemonės nebuvo išvardytos tarp priemonių, apie kurias Komisijai buvo pranešta pagal pirmiau aprašytą procedūrą, jos negali būti laikomos esama pagalba. Todėl Komisija daro išvadą, kad viešasis terminalo ne Šengeno šalių piliečiams plėtros, riedėjimo tako gerinimo, perono išplėtimo ir apšvietimo įrangos finansavimas yra nauja pagalba.

7.3. **Pagalbos teisėtumas**

(239) Viešasis terminalo ne Šengeno šalių piliečiams plėtros, riedėjimo tako gerinimo, perono išplėtimo ir apšvietimo įrangos finansavimas buvo skirtas be išankstinio oficialaus Komisijos pritarimo. Priemonės neatitinka bendrosios pareigos pranešti, nustatytos Sutarties 108 straipsnyje, išimties reikalavimų. Rumunija jas įgyvendino pažeisdama savo įsipareigojimus pagal SESV 108 straipsnio 3 dalį.

(240) Todėl priemonės yra neteisėta valstybės pagalba.

7.4. **Suderinamumas su vidaus rinka**

(241) Viešasis terminalo ne Šengeno šalių piliečiams plėtros, riedėjimo tako gerinimo, perono išplėtimo ir apšvietimo įrangos (3 lentelė) finansavimas buvo skirtas iki 2014 m. balandžio 4 d., t. y. dienos, nuo kurios pradėtos taikyti 2014 m. Aviacijos gairės. Pagal 2014 m. Aviacijos gaires Komisija neteisėtai investicinei pagalbai oro uostams taikys taisykles, galiojusias pagalbos suteikimo metu ([46]).

(242) Kai buvo suteiktas šis investicijų finansavimas, galiojo 2005 m. Aviacijos gairės. Todėl vertinant šios investicinės pagalbos suderinamumą taikomos 2005 m. Aviacijos gairės.

(243) Remdamasi 2005 m. Aviacijos gairių 61 punktu, Komisija vertins pagalbą pagal šiuos kriterijus:

— infrastruktūros statyba ir eksploatavimas atitinka aiškiai apibrėžtą bendros svarbos tikslą (regioninio vystymosi, prieinamumo ir pan.);

— infrastruktūra yra būtina ir proporcinga nustatytam tikslui;

— vidutinės trukmės laikotarpiu infrastruktūros perspektyvos yra pakankamos, ypač jau turimos infrastruktūros naudojimo požiūriu;

— visi galimi naudotojai infrastruktūra gali naudotis lygiomis teisėmis, remiantis nediskriminavimo principu, ir

— nedaromas Sąjungos interesui prieštaraujantis poveikis tarpusavio prekybos plėtojimui.

7.4.1. *Tinkamos finansuoti išlaidos*

(244) Pagal 2005 m. Aviacijos gaires sąnaudos, kurios tinkamos finansuoti oro uostui skirtos investicinės pagalbos lėšomis, turi būti tik su pačia oro uosto infrastruktūra (kilimo ir tūpimo takais, terminalais, orlaivių stovėjimui skirta zona ir pan.) arba tiesioginio palaikymo infrastruktūra (priešgaisriniais įrenginiais, saugos ar saugumo įranga) susijusios investicinės sąnaudos. Tačiau į tinkamas finansuoti sąnaudas neturi būti įtrauktos komercinės veiklos, tiesiogiai nesusijusios su pagrindinėmis oro uosto veiklos rūšimis, sąnaudos, pavyzdžiui, patalpų ir nekilnojamojo turto statybos, finansavimo, eksploatavimo ir nuomos oro uosto teritorijoje, įrengiant ne tik darbo kabinetus ir sandėlius, bet ir viešbučius, pramonės įmones, taip pat parduotuves, maitinimo įstaigas, automobilių stovėjimo aikšteles, sąnaudos.

(245) 3 lentelėje išvardytoms investicinėms sąnaudoms (Eil. Nr. 2, 3, 4, 5, 9, 12 ir 13) gali būti teikiama investicinė pagalba pagal 2005 m. Aviacijos gaires, nes jos yra oro uosto infrastruktūros dalis.

7.4.2. *Aiškiai apibrėžtas bendros svarbos tikslas*

(246) Oro uosto valdytojas tvirtina savo intervencija siekęs aiškiai apibrėžto bendros svarbos tikslo, t. y. regioninės plėtros, regiono prieinamumo ir oro transporto saugos (156 konstatuojamoji dalis).

([46]) 2014 m. Aviacijos gairių 173 punktas.

(247) Visų pirma, Rumunija paaiškino, kad 2007–2009 m. investicijos į riedėjimo kelio rekonstravimą ir perono išplėtimą buvo pateisinamos būtinybe gerinti oro uosto eksploatavimo pajėgumus piko metu, kai riedėjimo tako ir perono pajėgumai buvo ribojami, ypač atsižvelgiant į reikšmingą numatomą eismo srautų augimą iki 2015 m. (36 konstatuojamoji dalis). Be to, Rumunija pareiškė, kad investicijas taip pat lėmė aviacijos saugos motyvai, būtent būtinybė atskirti orlaivių stovėjimo zonas ir patekimą į tokias stovėjimo zonas, taip pat poreikis užtikrinti stovinčių orlaivių saugumą (86 konstatuojamoji dalis).

(248) Dėl terminalo ne Šengeno šalių keleiviams plėtros Rumunija paaiškino, kad iš pradžių investicijos buvo skirtos Timišoaros tarptautinio oro uosto pajėgumams didinti, atsižvelgiant į numatomą reikšmingą keleivių srauto padidėjimą iki 2015 m. Priimant sprendimą finansuoti investicijas 2006 m., buvo laikoma, kad terminalo pajėgumai pasiekė kritinę ribą iš eksploatavimo perspektyvos. 2001–2005 m. keleivių srautas jau padidėjo 250 %, todėl piko metu susidarydavo spūstys. Pradinis terminalas, pastatytas 1960 m., nebuvo pritaikytas tokiam keleivių srautui (37 konstatuojamoji dalis).

(249) Rumunija paaiškino, kad vėliau papildomų investicijų į terminalą ne Šengeno šalių keleiviams reikėjo siekiant užtikrinti, kad būtų laikomasi saugumo reikalavimų ir terminale galėtų būti priimami skrydžiai iš ne Šengeno šalių. Tuo metu Rumunija tikėjosi prisijungti prie Šengeno erdvės 2011 m. Visų pirma, reikėjo atskirti keleivių srautus – keleivius, atvykstančius iš Šengeno erdvės, nuo keleivių, atvykstančių iš ne Šengeno šalių. Šiomis investicijomis taip pat būtų užtikrinta, kad Timišoaros tarptautinis oro uostas galėtų toliau vykdyti komercinę veiklą, susijusią su skrydžiais tiek Šengeno erdvėje, tiek už jos ribų, Rumunijai prisijungus prie Šengeno erdvės (88 konstatuojamoji dalis).

(250) Rumunijos teigimu, 2008 m. finansuojant investicijas į apšvietimo įrangą buvo siekiama geriau panaudoti esamą infrastruktūrą, suteikiant galimybę blogomis oro sąlygomis tūpti ne viena, o abejomis kryptimis. Taip pat buvo siekiama užtikrinti oro eismo saugą ir keleivių bei orlaivių saugą (90 konstatuojamoji dalis).

(251) Atsižvelgiant į pateiktus argumentus, investicijos buvo skirtos tam, kad Timišoaros tarptautiniame oro uoste pakaktų ribotų pajėgumų piko metu tuomet ir ateityje, atsižvelgiant į prognozuojamą didelį srauto augimą. Jomis taip pat buvo siekiama skatinti aviacijos saugumą ir atitiktį saugos priemonėms, kurios yra privalomos pagal Sąjungos civilinės aviacijos saugumo ir Šengeno sienų kontrolės taisykles.

(252) Be to, numato srauto nebūtų galėję priimti kaimyniniai oro uostai. Artimiausiame Arado oro uoste srautas buvo labai nedidelis tiek absoliučia verte, tiek palyginti su Timišoaros tarptautiniu oro uostu. 2007–2009 m. keleivių skaičius Arado oro uoste svyravo nuo 67 183 iki 128 835 per metus, o Timišoaros tarptautiniame oro uoste – nuo 859 329 iki 991 758 keleivių per metus; šių dviejų oro uostų keleivių skaičiaus pokyčiai nebuvo niekaip susiję ([47]). Arado oro uoste nebuvo fizinių galimybių aptarnauti prognozuojamo padidėjusio keleivių srauto, nes jo maksimalus keleivių skaičius buvo mažiau nei 200 000 keleivių per metus.

(253) Timišoaros tarptautinis oro uostas buvo antras pagal dydį Rumunijos oro uostas vertinamuoju laikotarpiu ir šiuo metu yra trečias pagal dydį Rumunijos oro uostas. Remiantis 2006–2015 m. plėtros planu, Timišoaros tarptautinis oro uostas buvo naudojamas Vakarų Rumunijos regionui – vienam iš labiausiai išsivysčiusių Rumunijos regionų – aptarnauti. Be to, jis buvo naudojamas Rytų Vengrijos, taip pat Serbijos ir Juodkalnijos regionams (DKMT euroregionui) ([48]), aptarnauti. Todėl Timišoaros tarptautiniam oro uostui teko svarbus vaidmuo regioninės plėtros srityje. Atsižvelgiant į numatomą keleivių skaičių 2006–2015 m., be investicijų į pajėgumų didinimą būtų daromas neigiamas poveikis aptarnaujamų regionų ekonominei plėtra ir jų prieinamumui, ypač turint omenyje tai, kad joks kitas oro uostas tame regione nebūtų galėjęs priimti esamo ar numatomo keleivių srauto. Be to, kadangi nebuvo greitojo geležinkelio linijos per Timišoarą, nebuvo įvairiarūšio transporto konkurencijos nė vienu iš oro eismo paslaugų maršrutu.

([47]) Keleivių srauto raidos kaimyniniuose oro uostuose tarpusavio ryšio nebuvimas taip pat buvo vienas iš kriterijų, kurie sprendime dėl valstybės pagalbos SA.22614 (C 53/07), kurią Prancūzija suteikė Po Bearno prekybos ir pramonės rūmams ir bendrovėms „Ryanair“, „Airport Marketing Services“ ir „Transavia“ (OL L 201, 2015 7 30, p. 109), buvo taikyti įrodinėjant, ar Po oro uostui suteikta pagalba yra suderinama.

([48]) Dunojaus–Krišo–Murešo–Tisos euroregionas (DMKT) yra euroregionas, esantis Vengrijoje, Rumunijoje ir Serbijoje. Jo pavadinimas sudarytas iš keturių per jį tekančių upių pavadinimų.

(254) Remdamasi tuo, kas išdėstyta, Komisija gali daryti išvadą, kad nagrinėjamu finansavimu buvo prisidėta prie regionų, kuriuose buvo teikiamos paslaugos, pasiekiamumo didinimo ir regionų ekonominės plėtros, taigi buvo padėta siekti tiksliai apibrėžto bendros svarbos tikslo.

7.4.3. *Pagalbos būtinumas ir proporcingumas*

(255) Pagal 2005 m. Aviacijos gaires investicinės pagalbos intensyvumas nėra ribojamas. Valstybės finansavimas atitinka tokį pagalbos intensyvumą: 80,3 % terminalui ne Šengeno šalių keleiviams, 86,73 % riedėjimo tako gerinimui ir perono išplėtimui bei 100 % apšvietimo įrangai.

11 lentelė. Investicijų finansavimas 2007–2009 m.

	2007 m.		2008 m.		2009 m.		**Iš viso**	
	Nuosavos oro uosto lėšos	Valstybės biudžeto asignavimai	Nuosavos oro uosto lėšos	Valstybės biudžeto asignavimai	Nuosavos oro uosto lėšos	Valstybės biudžeto asignavimai	**Nuosavos oro uosto lėšos**	**Valstybės biudžeto asignavimai**
Terminalo ne Šengeno šalių keleiviams plėtra	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**
Riedėjimo tako gerinimas ir orlaivių perono išplėtimas	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**
Apšvietimo įranga				1 344 000			**0**	**1 344 000**
Iš viso	**823 397,9**	**8 604 000**	**3 133 537**	**11 822 650**	**1 072 670**	**8 767 950**	**5 029 605**	**29 194 600**

Šaltinis: oro uosto valdytojas

(256) Atsižvelgiant į nedidelį oro uosto pelną ir 2007–2009 m. Rumunijos valstybei sumokėtus dividendus, palyginti su reikalingų investicijų dydžiu, galima pagrįstai daryti prielaidą, kad oro uosto valdytojas nebūtų galėjęs investuoti daugiau nuosavų lėšų. Tai atitinka bendrus sunkumus gauti finansavimą rinkoje vertinamuoju laikotarpiu dėl tuometinės finansų krizės. Komisija taip pat pripažįsta, kad oro uostai, kurių metinis keleivių srautas yra iki 1 milijono keleivių, paprastai negali didžiąja dalimi padengti savo kapitalo išlaidų.

(257) Todėl viešasis finansavimas buvo būtinas, kad būtų galima atlikti juo finansuojamas investicijas. Kitaip tariant, jis turėjo skatinamąjį poveikį, nes oro uosto valdytojas nebūtų atlikęs šių investicijų be valstybės finansavimo arba būtų investavęs mažiau. Be to, jis atitinka proporcingumo principą, nes oro uosto valdytojas nebūtų galėjęs labai padidinti savo įnašo finansuojant šias investicijas.

7.4.4. *Pakankamos infrastruktūros naudojimo galimybės vidutinės trukmės laikotarpiu*

(258) Remiantis plėtros planu, 2001–2005 m. keleivių srautas ir orlaivių judėjimas padidėjo 250 % Plėtros plane taip pat buvo numatytas keleivių srauto padidėjimas nuo 611 705 keleivių 2005 m. iki 1 661 332 keleivių 2010 m. ir 2 565 494 keleivių 2015 m. Tikėtasi, kad Rumunijai įstojus į ES 2007 m., keleivių srautas padidės 16–18 %

(259) Todėl šios perspektyvos pateisino investicijas, skirtas numatomam srautui priimti. Todėl suteikiant finansavimą infrastruktūros perspektyvos vidutinės trukmės laikotarpiu buvo pakankamos.

7.4.5. *Vienodos ir nediskriminacinės galimybės naudotis infrastruktūra*

(260) Rumunija patvirtino, kad infrastruktūra gali naudotis visi naudotojai nediskriminaciniu būdu. Vienintelis infrastruktūros naudojimo apribojimas yra susijęs su ribotais perono ir terminalo priėmimo pajėgumais. Todėl, kaip apibrėžta 2005 m. Aviacijos gairėse, suteikiama vienoda ir nediskriminacinė galimybė naudotis infrastruktūra.

7.4.6. *Nedaromas Sąjungos interesui prieštaraujantis poveikis tarpusavio prekybos plėtojimui*

(261) Timišoaros tarptautiniam oro uostui skirtas viešasis finansavimas galėjo turėti įtakos artimiausiam Arado oro uostui vertinamuoju laikotarpiu. Tačiau Komisija pažymi, kad nedidelį Timišoaros tarptautinio oro uosto valdytojui skirto finansavimo poveikį konkurencijai lėmė keli veiksniai.

(262) Arado oro uoste nebuvo didelių fizinių pajėgumų, skirtų keleivių srautams. Tik 2014 m. buvo parengti planai išplėsti infrastruktūrą, kad keleivių terminalo pajėgumai priartėtų prie 200 000 keleivių per metus ribos arba šiek tiek ją viršytų. Tačiau net ir toks padidėjęs potencialas neatitiktų Timišoaros tarptautinio oro uosto plėtros plane prognozuojamos paklausos.

(263) Faktinių srautų duomenys taip pat patvirtina, kad keleivių srautas Arado oro uoste buvo labai mažas. 2007 m. keleivių srautas Arado oro uoste sudarė tik 7,8 % Timišoaros oro uosto srauto, 2008 m. – 14,5 %, o 2009 m. – 8,8 % Be to, neatrodo, kad keleivių srauto raida šiuose dviejuose oro uostuose būtų kaip nors susijusi ([49]).

(264) Todėl Arado oro uostas nebūtų galėjęs priimti numatomo gerokai padidėjusio keleivių srauto, prognozuojamo Timišoaros tarptautiniam oro uostui.

(265) Remdamasi tuo, kas išdėstyta, Komisija mano, kad konkurencijos iškraipymai, kuriuos lėmė ši pagalba, buvo nedideli ir nenusvėrė pagalbos indėlio į regioninę plėtrą, pasiekiamumą ir saugą.

7.4.7. *Išvada dėl 1 priemonės*

(266) Dėl 241–265 konstatuojamosiose dalyse nurodytų priežasčių Komisija mano, kad valstybės pagalba terminalo ne Šengeno šalių piliečiams plėtros, kilimo ir tūpimo tako gerinimo, orlaivių perono išplėtimo ir apšvietimo įrangos finansavimui yra suderinama su vidaus rinka pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą.

8. **2 PRIEMONĖS VERTINIMAS. 2007 M. AIP, 2008 M. AIP IR 2010 M. AIP**

8.1. **Pagalbos buvimas**

(267) SESV 107 straipsnio 1 dalies principai, išdėstyti 171 ir 172 konstatuojamosiose dalyse, taikomi ir vertinant 2 priemonę.

8.1.1. *Ekonominė veikla ir įmonės sąvoka*

8.1.1.1. Principai

(268) Komisija visų pirma turi nustatyti, ar 2 priemonė taikoma įmonėms pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį. Įmone vadinamas bet kuris subjektas, kuris vykdo ekonominę veiklą, nepaisant jo teisinio statuso ir finansavimo būdo ([50]). Veikla, kurią vykdant tam tikroje rinkoje siūlomos prekės arba paslaugos, yra ekonominė veikla ([51]).

8.1.1.2. Dėl taikymo nagrinėjamu atveju

(269) AIP nustatomos rinkliavos, taikomos oro transporto bendrovėms už naudojimąsi oro uosto infrastruktūra.

(270) Oro transporto bendrovės teikia oro transporto paslaugas. Teikdamos tokias paslaugas, oro transporto bendrovės vykdo ekonominę veiklą, todėl jos yra įmonės pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

([49]) Žr. 32 išnašą.
([50]) 1998 m. birželio 18 d. Sprendimas *Komisija/Italija*, C-35/96, EU:C:1998:303, ir Sprendimas *Höfner ir Elser*.
([51]) 1987 m. birželio 16 d. Sprendimas *Komisija/Italija*, 118/85, EU:C:1987:283; 1998 m. birželio 18 d. Sprendimas *Komisija/Italija*, 35/96, EU:C:1998:303.

8.1.2. *Valstybės ištekliai ir priskirtinumas valstybei*

8.1.2.1. Principai

(271) Valstybės pagalbos sąvoka taikoma tik tokiam pranašumui, kuris tiesiogiai arba netiesiogiai suteikiamas iš valstybės išteklių ([52]). Valstybės ištekliai apima visus viešojo sektoriaus išteklius ([53]), įskaitant valstybių vidaus subjektų (decentralizuotų, federacinių, regioninių ar kitų) išteklius ([54]), ir tam tikromis aplinkybėmis – privačių įstaigų išteklius. Išteklių kilmė nėra svarbi, jeigu prieš tai, kai jie tiesiogiai ar netiesiogiai yra perduodami pagalbos gavėjams, juos kontroliuoja valstybė, taigi jais disponuoja nacionalinės institucijos ([55]), net jei ištekliai netampa valdžios institucijos nuosavybe ([56]).

(272) Be to, valstybės pagalbos sąvoka tik tuo atveju, jeigu suteikiamą pranašumą galima priskirti valstybei, t. y. jį suteikia pati valstybė arba bet kuri tarpininkaujanti įstaiga, veikianti pagal jai suteiktus įgaliojimus.

(273) To, jog valstybė arba valstybės subjektas yra vienintelis arba didžiausias įmonės akcininkas, nepakanka padaryti išvadai, kad tos įmonės perduodami ištekliai yra priskirtini jos viešiesiems akcininkams ([57]). Teisingumo Teismas taip pat nusprendė, kad net ir tuo atveju, kai valstybė gali kontroliuoti valstybinę įmonę ir daryti lemiamą įtaką jos veiklai, konkrečiu atveju negalima automatiškai daryti išvados, kad valstybė iš tikrųjų vykdo šią kontrolę. Pagal valstybės suteiktą savarankiškumo lygį valstybinė įmonė gali būti daugiau ar mažiau nepriklausoma.

(274) Todėl vien to, kad valstybinė įmonė yra valdoma valstybės, nepakanka, kad tokios įmonės taikomos priemonės būtų priskirtos valstybei. Taip pat būtina ištirti, ar valdžios institucijos laikytinos vienaip ar kitaip dalyvavusiomis priimant sprendimą dėl šios priemonės. Šiuo požiūriu Teisingumo Teismas nurodė, kad valstybinės įmonės taikoma priemonė gali būti priskiriama valstybei atsižvelgiant į rodiklių, atsiradusių šio atvejo aplinkybėmis ir šios priemonės taikymo sąlygomis, visumą ([58]).

(275) Tokie rodikliai gali būti įmonės integravimas į viešojo administravimo struktūras, jos veiklos pobūdis ir šios vykdymas rinkoje įprastomis konkurencijos su privačiais subjektais sąlygomis, įmonės teisinė padėtis (pagal viešąją teisę arba įprastą bendrovių teisę), valdžios institucijų vykdomos įmonės valdymo kontrolės intensyvumas arba kitas rodiklis, konkrečiu atveju rodantis, kad valdžios institucijos dalyvauja priimant sprendimą dėl priemonės arba kad mažai tikėtina, jog jos nedalyvauja, taip pat atsižvelgiant į priemonės taikymo sritį, turinį arba jos sąlygas ([59]).

8.1.2.2. Dėl taikymo nagrinėjamu atveju

(276) Šiuo atveju visais svarbiais laikotarpiais valstybė vykdė tiesioginę arba netiesioginę nagrinėjamų išteklių kontrolę. Tuo metu, kai buvo patvirtintas 2010 m. AIP, pagal 2008 m. įstatų 8 straipsnį 80 % oro uosto tiesiogiai valdė Rumunijos transporto ministerija (28 konstatuojamoji dalis). Oro uosto valdytojo ištekliu kontroliavo valstybė, todėl ji jais disponavo. Rumunija, pasinaudodama esmine įtaka oro uosto valdytojui, galėjo nukreipti išteklių naudojimą tam, kad būtų finansuojamas konkretus pranašumas kitų įmonių atžvilgiu. Be to, patvirtinus 2007 m.

([52]) 1978 m. sausio 24 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Van Tiggele*, 82/77, EU:C:1978:10, 25 ir 26 punktai; 1996 m. gruodžio 12 d. Sprendimas *Air France/Komisija* (toliau – Sprendimas *Air France*), T-358/94, EU:T:1996:194, 63 punktas.

([53]) Sprendimo *Air France* 56 punktas.

([54]) 1987 m. spalio 14 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Vokietija/Komisija*, 248/84, EU:C:1987:437, 17 punktas; 2002 m. kovo 6 d. Sprendimas *Territorio Histórico de Álava ir kt./Komisija*, sujungtos bylos T-92/00 ir 103/00, EU:T:2002:61, 57 punktas.

([55]) 2008 m. liepos 17 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Essent Netwerk Noord*, C-206/06, EU:C:2008:413, 70 punktas; 2000 m. gegužės 16 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Prancūzija/Ladbroke Racing Ltd ir Komisija* (toliau – Sprendimas *Ladbroke Racing*), C-83/98 P, EU:C:2000:248, 50 punktas.

([56]) Sprendimo *Air France* 65, 66 ir 67 punktai; Sprendimo *Ladbroke Racing* 50 punktas.

([57]) Sprendimo *Stardust Marine* 51 ir paskesni punktai.

([58]) Sprendimo *Stardust Marine* 52 ir 55 punktai.

([59]) Sprendimo *Stardust Marine* 56 punktas.

ir 2008 m. AIP ([60]), Rumunijos valstybė buvo vienintelė oro uosto valdytojo akcininkė. Remiantis 1998 m. įstatų 7 straipsniu (28 konstatuojamoji dalis), Rumunijos valstybė buvo įsigijusi visą pradinį akcinį kapitalą, kurį sumokėjo tą dieną, kai buvo įsteigtas Timišoaros oro uostas. Todėl oro uosto valdytojo ištekliai turi būti laikomi valstybės ištekliais pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

(277) Dėl priskyrimo Rumunijos valstybei Rumunijos valdžios institucijos teigia, kad oro uosto valdytojas veikia kaip rinkos ekonomikos investuotojas, o valstybės įtaka apsiriboja tik jos, kaip bendrovės akcininkės, funkcija pagal bendrovės steigimo sutartį ir Įstatymą Nr. 31/1990 dėl bendrovių. Oro uosto valdytojo kainų politiką pagal bendrovės steigimo sutartį nustato oro uosto valdytojo valdyba ir oro vykdomoji vadovybė.

(278) Dėl valstybės vykdomos oro uosto valdytojo veiklos priežiūros Komisija pažymi, kad visuotinį akcininkų susirinkimą sudaro akcininkų – Rumunijos valstybės – atstovai, atstovaujami Transporto ministerijos. Valstybė yra vienintelė akcininkė pagal 1998 m. įstatus ir didžiausia akcininkė (turinti 80 % akcijų) pagal 2008 m. įstatus ir yra kompetentinga priimti sprendimus dėl oro uosto valdytojo vykdomos veiklos ir ekonominės politikos. Remiantis 2008 m. įstatų 19 straipsniu, visuotinio akcininkų susirinkimo sprendimai turi būti priimami akcininkų, atstovaujančių ne mažiau kaip pusei akcinio kapitalo, balsais, nepažeidžiant smulkiųjų akcininkų teisių.

(279) Pagal 2008 m. įstatų 20 straipsnį oro uosto valdytoją administruoja valdyba, sudaryta iš septynių narių, iš kurių du yra Transporto ministerijos atstovai, o vienas – Finansų ministerijos atstovas. Be to, Komisija pažymi, kad valdybą renka visuotinis akcininkų susirinkimas (kuriame valstybė buvo vienintelė akcininkė pagal 1998 m. įstatus, o šiuo metu turi daugumą balsų). Valdyba ir jos pirmininkas skiriami Transporto ministerijos įsakymu.

(280) Valdybos posėdžiai gali vykti tuo atveju, jeigu juose dalyvauja bent pusė jos narių ir dar vienas narys ([61]). Valdyba klausimus svarsto dalyvaujant ne mažiau kaip dviem trečdaliams jos narių, o sprendimus priima valdybos narių balsų dauguma ([62]).

(281) Valdybos pirmininkas taip pat eina oro uosto valdytojo generalinio direktoriaus pareigas. Organizacinė struktūra ir įtakos grandinė yra dar vienas rodiklis, kad rinkliavų ir nuolaidų sąrašo tvirtinimas yra priskirtinas valstybei. Bet kuriuo atveju šie valdybos nariai bent jau nuolat informuodavo valstybę apie rinkliavų ir nuolaidų sąrašo pokyčius.

(282) Be to, remiantis 1998 m. įstatų 2 straipsnio 2 punktu, pagrindinis oro uosto valdytojo tikslas yra nacionalinio viešojo intereso veikla. Remiantis 1998 m. įstatų 5 straipsniu, oro uosto valdytojas yra specializuota techninė įstaiga, kurią Transporto ministerija skiria vykdyti daugiausia nacionalinio viešojo intereso veiklą, siekdama, kad jis savo veiklos srityje gautų naudos, teiktų paslaugas ir atliktų darbus, susijusius su valstybei priklausančio, nuosavybės teise valdomo ar nuomojamo turto administravimu ir naudojimu, siekiant vykdyti nacionalinį ir tarptautinį orlaivių eismą, užtikrinant asmenų ir prekių tranzitą.

(283) Taigi Komisija mano, kad yra pakankamai pagrindo daryti išvadą, kad 2007 m. AIP, 2008 m. AIP ir 2010 m. AIP yra priskirtini valstybei.

([60]) Rumunija paaiškino, kad 2007 m. ir 2008 m. AIP oro uosto valdytojo valdyba atitinkamai patvirtino maždaug prieš du mėnesius iki kiekvieno AIP įsigaliojimo.

([61]) 1998 m. įstatų 20 straipsnio 9 punktas.

([62]) 1998 m. įstatų 20 straipsnio 10 punktas.

8.1.3. *Atrankumas*

8.1.3.1. Principai

(284) Kad valstybės priemonė patektų į SESV 107 straipsnio 1 dalies taikymo sritį, ja turi būti palaikomos „tam tikros įmonės arba tam tikrų prekių gamyba“. Taigi valstybės pagalbos sąvoka apima tik tas priemones, kuriomis įmonėms suteikiamas atrankusis pranašumas.

(285) Pagal nusistovėjusią teismo praktiką, vertinant atrankumą reikia nustatyti, ar pagal konkrečią teisinę sistemą tokia nacionaline priemone gali būti palaikomos tam tikros įmonės arba tam tikrų prekių gamyba, palyginti su kitomis įmonėmis ar prekėmis, kurių faktinė ir teisinė padėtis, atsižvelgiant į šios teisinės sistemos siekiamus tikslus, yra panaši. Nagrinėjant atrankumą pirmiausia reikia apibrėžti referencinį pagrindą, į kurio sritį patenka nagrinėjama priemonė ([63]). Priemonė yra atrankioji, „tik jeigu pagal konkrečią teisinę sistemą ji suteikia pranašumą tam tikroms įmonėms, palyginti su kitomis, kurios priklauso kitam ar tam pačiam sektoriui ir kurių faktinė ir teisinė padėtis, atsižvelgiant į šios teisinės sistemos siekiamus tikslus, yra panaši“ ([64]). Valstybės pagalbos sąvoka neapima valstybės priemonių, kurias taikant diferencijuojamos įmonės, kai diferencijavimas grindžiamas sistemos, kurios dalis yra šios priemonės, pobūdžiu arba bendrąja struktūra ([65]).

(286) Priemonė, kuria valstybinė įmonė nustatė naudojimosi savo prekėmis ar paslaugomis sąlygas, ne visada yra atrankioji priemonė pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį ([66]). SESV 107 straipsnio 1 dalyje valstybės intervencijos priemonės nėra skiriamos pagal jų priežastis ar tikslus, o apibrėžiamos pagal poveikį, neatsižvelgiant į taikomus metodus ([67]).

8.1.3.2. Dėl taikymo nagrinėjamu atveju

(287) 2007 m. AIP, 2008 m. AIP ir 2010 m. AIP buvo numatyta oro uosto rinkliavų bazinių tarifų sistema (atitinkamai 41 ir 44 konstatuojamosios dalys). Be to, 2007 m. AIP, 2008 m. AIP ir 2010 m. AIP buvo numatytos rinkliavų nuolaidos ir lengvatos, kurios priklausė nuo tūpimų skaičiaus per tam tikrą laikotarpį, keleivių skaičiaus, orlaivio masės ir (arba) maršruto rūšies (atitinkamai 42–43, 46–48 ir 49 konstatuojamosios dalys).

(288) 2007 m. AIP, 2008 m. AIP ir 2010 m. AIP teikė, vertino ir nustatė Timišoaros tarptautinio oro uosto vykdomoji vadovybė, o tvirtino valdyba (40 konstatuojamoji dalis). Tai atitinka reikalavimą, kad oro uosto operatorius, įgyvendindamas jam suteiktą kompetenciją, parengtų tame oro uoste taikomų mokesčių skalę ([68]). Todėl taikoma teisinė sistema buvo oro uosto rinkliavos, nuolaidos ir lengvatos, taikomos Timišoaros tarptautiniame oro uoste, kaip atitinkamai nustatyta 2007 m. AIP, 2008 m. AIP ir 2010 m. AIP.

(289) Todėl Timišoaros tarptautiniame oro uoste taikoma sistema buvo tinkama lyginamoji sistema siekiant išsiaiškinti, ar 2007 m. AIP, 2008 m. AIP ir 2010 m. AIP buvo palankūs tam tikroms oro transporto bendrovėms, palyginti su kitomis, kurių faktinė ir teisinė padėtis buvo panaši.

(290) Oro uostų rinkliavų sistema, nuolaidos ir lengvatos buvo taikomos visoms oro transporto bendrovėms, kurios naudojosi arba galėjo naudotis Timišoaros tarptautiniu oro uostu ir kurios atitiko sąlygas, aprašytas atitinkamai 2007 m. AIP, 2008 m. AIP ir 2010 m. AIP.

(291) Toliau Komisija analizavo, ar nuolaidos, numatytos atitinkamai 2007 m. AIP, 2008 m. AIP ir 2010 m. AIP, buvo atrankiosios, nes buvo naudingos tam tikroms Timišoaros tarptautiniame oro uoste veikiančioms oro transporto bendrovėms kitų jame veikiančių oro transporto bendrovių sąskaita.

([63]) 2016 m. gruodžio 21 d. Teisingumo Teismo (Didžiosios kolegijos) sprendimas *Komisija/Hansestadt Lübeck* (toliau – Sprendimas *Lübeck*), C-524/14 P, EU:C:2016:971, 40–67 punktai.

([64]) Sprendimo *Lübeck* 58 punktas.

([65]) Sprendimo *Lübeck* 40–67 punktai ir juose nurodyta teismo praktika.

([66]) Ten pat.

([67]) Ten pat. 2011 m. lapkričio 15 d. Sprendimas *Komisija ir Ispanija/Gibraltaro Vyriausybė ir Jungtinė Karalystė*, C-106/09 P ir C-107/09 P, EU:C:2011:732, 87 punktas ir jame nurodyta teismo praktika.

([68]) Sprendimo *Lübeck* 61 punktas.

(292) Taikomos nuolaidos buvo slankiosios, pradedant 10 % už 250–500 tūpimų per metus, t. y. maždaug 5 tūpimus per savaitę. Komisija pažymi, kad vertinamuoju laikotarpiu, be bendrovės „Wizz Air“, Timišoaros tarptautiniame oro uoste veikė ir kitos oro transporto bendrovės, kurių parką sudarė atitinkamo dydžio ir (arba) pakankamai dažnai skraidantys orlaiviai, todėl joms buvo taikomos arba galėjo būti taikomos atitinkamos nuolaidos.

(293) Tai reiškia, kad oro uosto rinkliavų ir nuolaidų sistema buvo taikoma nediskriminaciniu būdu.

(294) Todėl bazinis tarifas, nuolaidos ir lengvatos, nustatyti 2007 m. AIP, 2008 m. AIP ir 2010 m. AIP, nebuvo atrankieji.

(295) Komisija pažymi, kad ši išvada taikoma tik rinkliavoms, nuolaidoms ir lengvatoms, tiesiogiai numatytoms 2007 m. AIP, 2008 m. AIP ir 2010 m. AIP. Ji netaikoma jokioms rinkliavoms, nuolaidoms ar lengvatoms, teikiamoms pagal individualius susitarimus su oro transporto bendrovėmis, jeigu tokie sudaryti.

8.1.3.3. Išvada dėl atrankumo

(296) Iš to, kas išdėstyta, darytina išvada, kad 2 priemonė neatitinka SESV 107 straipsnio 1 dalyje nustatytos atrankumo sąlygos.

(297) Visos SESV 107 straipsnio 1 dalies sąlygos turi būti taikomos kartu. Jeigu vertinama priemonė neatitinka vienos iš jų, tokia priemonė nėra valstybės pagalba.

(298) Todėl Komisija daro išvadą, kad 2 priemonė nebuvo valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, nes ji nebuvo atrankioji.

(299) Komisija pažymi, kad sprendime pradėti procedūrą buvo keliamas klausimas, kad AIP gali būti nesuderinami su vidaus rinka dėl galimo diskriminacinio požiūrio į skirtingų rūšių keleivius. Šis principas taikomas priemonėms, kurios yra valstybės pagalba, ir neleidžia jų pripažinti suderinamomis pagal valstybės pagalbos taisykles ([69]). Kadangi šiuo atveju nustatyta, kad AIP nėra valstybės pagalba, nereikia toliau analizuoti neatsiejamo ryšio klausimo, nurodyto sprendime pradėti procedūrą.

9. 3 PRIEMONĖS VERTINIMAS. 2008 M. SUSITARIMAI SU BENDROVE „WIZZ AIR“

9.1. Pagalbos buvimas

(300) SESV 107 straipsnio 1 dalies principai, išdėstyti 171 ir 172 konstatuojamosiose dalyse, taikomi ir vertinant 3 priemonę, t. y. 2008 m. oro uosto valdytojo ir bendrovės „Wizz Air“ susitarimus.

9.1.1. *Ekonominė veikla ir įmonės sąvoka*

(301) Bendrovė „Wizz Air“ yra oro transporto bendrovė. Ji teikia reguliarias keleivinio oro transporto paslaugas ir vykdo ekonominę veiklą. Todėl ji yra įmonė pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

9.1.2. *Valstybės ištekliai ir priskirtinumas valstybei*

9.1.2.1. Principai

(302) Šiai priemonei taip pat taikomi 271–275 konstatuojamosiose dalyse paaiškinti principai.

9.1.2.2. Dėl taikymo nagrinėjamu atveju

(303) Dėl valstybės išteklių: taikoma tas pats, kas nurodyta 276 konstatuojamojoje dalyje.

([69]) 1993 m. birželio 15 d. Sprendimas *Matra/Komisija*, C-225/91, EU:C:1993:239.

(304) Dėl 2008 m. susitarimų, kurie buvo pasirašyti galiojant 1998 m. oro uosto įstatams, priskirtinumo: 277–279 konstatuojamosiose dalyse išdėstyti argumentai dėl 2007 m. AIP, 2008 m. AIP ir 2010 m. AIP taikomi *mutatis mutandis*.

(305) Atsižvelgdama į šias aplinkybes, Komisija daro išvadą, kad 2008 m. susitarimai, kuriuos sudarė bendrovė „Wizz Air“ ir oro uosto valdytojas, yra priskirtini valstybei.

9.1.3. *Atrankumas*

9.1.3.1. Principai

(306) Šiai priemonei taip pat taikomi 199 konstatuojamojoje dalyje paaiškinti principai.

9.1.3.2. Dėl taikymo nagrinėjamu atveju

(307) Šiuo atveju 2008 m. susitarimai buvo sudaryti su vienintele įmone – tik bendrove „Wizz Air“. Taigi 3 priemonė iš esmės buvo atrankioji pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

9.1.4. *Ekonominis pranašumas*

9.1.4.1. Principai

(308) Oro uostų ir oro transporto bendrovių susitarimams taikomi 202–206 konstatuojamosiose dalyse nurodyti principai dėl ekonominio pranašumo pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį. Rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principo taikymas šiems susitarimams išsamiau paaiškintas 2014 m. Aviacijos gairėse ([70]).

(309) Konkrečių oro uosto ir oro transporto bendrovės susitarimų atveju Komisija vertina, ar dėl oro uosto galimybės naudotis viešaisiais ištekliais suteikiamas pranašumas tame oro uoste veikiančiai oro transporto bendrovei. Tokia pagalba oro uoste veikiančiai oro transporto bendrovei iš esmės gali būti paneigta, jeigu oro uosto ir šios oro transporto bendrovės santykiai atitinka rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijų.

(310) Remiantis 2014 m. Aviacijos gairėmis, taikant rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą, pagalba oro uostu besinaudojančiai oro transporto bendrovei iš esmės gali būti paneigta, kai:

1. oro uosto paslaugų kaina atitinka rinkos kainą arba

2. atliekant *ex ante* analizę, būtent duomenimis, kurie būtų buvę tuo metu, kai buvo priimtas sprendimas dėl priemonių, paremtą analizę, galima įrodyti, kad būtų galima tikėtis, jog dėl oro uosto ir oro transporto bendrovės susitarimo oro uostas gaus teigiamą papildomą pelną.

(311) Norint taikyti 310 konstatuojamojoje dalyje išdėstytą pirmąjį metodą (t. y. lyginti oro uosto paslaugų kainą ir rinkos kainą), pagal 2014 m. Aviacijos gaires nustatant lyginamąjį kriterijų visų pirma reikia pasirinkti pakankamą skaičių panašių oro uostų, teikiančių panašias paslaugas įprastomis rinkos sąlygomis. Šiuo atžvilgiu Komisija pažymi, kad dabar didžioji dauguma Sąjungos oro uostų gauna viešąjį finansavimą investicinėms ir veiklos išlaidoms padengti. Valdžios institucijos tradiciškai laiko valstybinius oro uostus vietos plėtrai skatinti skirta infrastruktūra, o ne pagal rinkos taisykles veikiančiomis įmonėmis. Todėl šių oro uostų kainos paprastai nustatomos neatsižvelgiant į rinkos veiksnius (ypač į patikimas *ex ante* pelningumo perspektyvas) – daugiausia atsižvelgiama į socialinius ar regioninius veiksnius. NET jei kai kurie oro uostai yra privačios nuosavybės arba valdomi privataus subjekto neatsižvelgiant į socialinius ar regioninius veiksnius, šių oro uostų nustatytoms kainoms labai didelį poveikį gali daryti daugumos iš viešojo sektoriaus lėšų finansuojamų oro uostų taikomos kainos, nes į šias kainas oro transporto bendrovės atsižvelgia derybose su privačios nuosavybės arba privataus subjekto valdomais oro uostais. Tokiomis aplinkybėmis 2014 m. Aviacijos gairėse Komisija pareiškė abejojanti, kad tuo metu, siekiant nustatyti tikrą oro uostų teikiamų paslaugų rinkos kainą, galima nustatyti tinkamą lyginamąjį dydį ([71]).

([70]) 2014 m. Aviacijos gairių 53 punktas.
([71]) 2014 m. Aviacijos gairių 59 punktas.

(312) Komisija bet kokiu atveju mano, kad lyginamosios analizės metodas turi būti grindžiamas oro uostų rinkliavų – atskaičius atitinkamai oro transporto bendrovei atliktus mokėjimus (pavyzdžiui, paramą rinkodarai, nuolaidas ar kitas paskatas) – palyginimu, imant pakankamą skaičių tinkamų lyginamųjų oro uostų, valdomų rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančių oro uosto valdytojų. Visų pirma turėtų būti naudojami šie rodikliai: eismo intensyvumas, skrydžio rūšis (dalykinės, pramoginės kelionės ar išvykstamasis skrydis); santykinė krovinių svarba ir santykinė pajamų iš oro uosto su oro susisiekimu nesusijusios veiklos svarba; teikiamų oro uosto paslaugų rūšis ir mastas; atstumas nuo oro uosto iki didmiesčio; gyventojų skaičius oro uosto pasiekiamumo zonoje; aplinkinės teritorijos gerovės rodiklis (BVP vienam gyventojui); kitos geografinės vietovės, iš kurių būtų galima pritraukti keleivių.

(313) Remdamasi tuo, kas išdėstyta, Komisija mano, kad *ex ante* papildomo pelningumo analizė yra tinkamiausias kriterijus vertinant oro uostų ir atskirų oro transporto bendrovių susitarimus.

(314) Be to, Komisija mano, kad oro transporto bendrovių ir oro uosto susitarimai gali būti laikomi atitinkančiais rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijų, kai jais, remiantis *ex ante* analize, papildomai prisidedama prie oro uosto pelningumo, bent jau ilgalaikėje perspektyvoje ([72]). Oro uostas turėtų įrodyti, kad, sudarydamas susitarimą su oro transporto bendrove (pavyzdžiui, individualią sutartį ar bendrą oro uostų rinkliavų sistemą), yra pajėgus visą susitarimo galiojimo laikotarpį padengti visas susitarimo taikymo išlaidas, kartu išlaikydamas pagrįstą pelno maržą, grindžiamą patikimomis vidutinės trukmės laikotarpio perspektyvomis ([73]).

(315) Šiuo atžvilgiu Komisija mano, kad kainų diferenciacija yra įprasta verslo praktika, jeigu ji atitinka visus svarbius konkurencijos ir konkrečių sektorių teisės aktus. Vis dėlto tokia diferencijuota kainų politika turėtų būti komerciniu atžvilgiu pateisinama, kad atitiktų rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijų ([74]).

9.1.4.2. Bendras 2008 m. susitarimų vertinimas

(316) Komisija mano, kad, norint taikyti rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą, 2008 m. susitarimai turi būti vertinami kartu kaip viena priemonė. Yra keletas požymių, kodėl taip turėtų būti daroma.

(317) Pirma, susitarimus sudarė tos pačios šalys.

(318) Antra, 2008 m. birželio 25 d. susitarimo memorandume nurodyta oro uosto valdytojo teikiamų paslaugų ir bendrovės „Wizz Air“ teikiamų rinkodaros paslaugų apimtis. Susitarimo memorandume numatyta ta pati rinkodaros mokesčio apskaičiavimo formulė ir ta pati oro uostui liekanti suma už kiekvieną išvykstantį keleivį, kaip ir 2008 m. liepos 30 d. rinkodaros susitarime. Todėl susitarimo memorandumas ir rinkodaros susitarimas yra glaudžiai ir tiesiogiai susiję savo turiniu. Susitarimo memorandume taip pat pateikiami bendrieji oro uosto valdytojo ir bendrovės „Wizz Air“ bendradarbiavimo principai, kurie vėliau detaliau išdėstyti rinkodaros susitarime, veiklos susitarime ir APS. Be to, rinkodaros susitarimo preambulėje pateikiama tiesioginė nuoroda į susitarimo memorandumą (55 konstatuojamoji dalis). Susitarimo memorandumą galiausiai pakeitė rinkodaros susitarimas, veiklos susitarimas ir APS.

(319) Trečia, veiklos susitarimas ir APS buvo pasirašyti tą pačią dieną (2008 m. rugpjūčio 1 d.) tam pačiam laikotarpiui, t. y. nuo 2008 m. gruodžio 11 d. iki 2009 m. gruodžio 10 d., numatant automatinį pratęsimą dar 12 mėnesių po kiekvienų metų nuo jų įsigaliojimo ir be galimybės juos nutraukti anksčiau nei po trejų metų nuo rinkodaros susitarimo įsigaliojimo. Rinkodaros susitarimas taip pat įsigaliojo tą pačią dieną, t. y. 2008 m. gruodžio 11 d. (54 konstatuojamoji dalis).

([72]) 2014 m. Aviacijos gairių 66 punktas.
([73]) 2014 m. Aviacijos gairių 63 punktas.
([74]) 2014 m. Aviacijos gairių 62 punktas.

(320) Ketvirta, 2008 m. susitarimai buvo tarpusavyje susiję. Rinkodaros susitarime yra kelios nuorodos į veiklos susitarimą ir APS: i) rinkodaros susitarime buvo numatyta, kad šalys gali nedelsdamos nutraukti rinkodaros susitarimą, jeigu veiklos susitarimas nustotų galioti jo nepratęsus arba jį nutraukus; ii) rinkodaros susitarime buvo numatyta, kad šalys gali nedelsdamos nutraukti veiklos susitarimą ir APS be žalos atlyginimo, kai rinkodaros susitarimas nustos galioti arba bus nutrauktas; iii) rinkodaros susitarime buvo numatyta, kad padidėjus rinkliavoms, reglamentuojamoms veiklos susitarimu arba APS, rinkodaros mokestis turėtų būti keičiamas tiek, kiek pasikeitė oro uosto rinkliavos (59 konstatuojamoji dalis).

(321) Remdamasi pirmiau išdėstytais argumentais, Komisija mano, kad susitarimo memorandumas, rinkodaros susitarimas, veiklos susitarimas ir APS yra neatskiriami. Todėl Komisija mano, kad būtina kartu analizuoti 2008 m. susitarimus, siekiant nustatyti, ar toks sandoris yra valstybės pagalba.

9.1.4.3. Principų taikymas šiam atvejui

(322) Šiuo atveju, norėdama nustatyti, ar 2008 m. susitarimais bendrovei „Wizz Air“ suteiktas pranašumą, kurio ji nebūtų gavusi įprastomis rinkos sąlygomis, Komisija turi išnagrinėti, ar panašiomis aplinkybėmis oro uostas, veikiantis normaliomis rinkos ekonomikos sąlygomis ir vadovaudamasis ilgesnio laikotarpio pelningumo perspektyvomis ([75]), būtų sudaręs tokį pat ar panašų komercinį susitarimą su oro transporto bendrove. Komisija turi pradėti nuo to momento, kai buvo priimtas sprendimas sudaryti 2008 m. oro uosto valdytojo ir bendrovės „Wizz Air“ susitarimus, ir savo vertinimą grįsti informacija ir prielaidomis, kuriomis tuo metu galėjo disponuoti oro uosto valdytojas.

(323) Dėl taikomos rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo analizės bendrovė „Wizz Air“ teigė, kad palyginimo su rinkos kaina metodas, t. y. pirmas metodas, paaiškintas 310 konstatuojamosios dalies 1 punkte, turėtų būti taikomas šiuo atveju kartu su antru metodu (t. y. pelningumo analize), nurodytu 310 konstatuojamosios dalies 2 punkte.

(324) Bendrovė „Wizz Air“ pateikė bendrovės „Oxera“ parengtą 2011 m. spalio 27 d. „Ekonominio REIP vertinimo“ ataskaitą, kurioje bendrovės „Wizz Air“ rinkliavos, sumokėtos Timišoaros tarptautiniame oro uoste, buvo lyginamos su bendrovės „Wizz Air“ rinkliavomis, sumokėtomis trijuose Jungtinės Karalystės oro uostuose, kuriuos bendrovė „Oxera“ laikė panašiais oro uostais, t. y. Liverpulio, Prestviko ir Donkasterio oro uostuose. Tyrimo analizė grindžiama oro uosto valdytojo ir bendrovės „Wizz Air“ pateiktais duomenimis. Bendrovės „Oxera“ tyrimo duomenimis, tikėtina, kad šie oro uostai pagal savo nuosavybę ir finansavimo struktūrą elgiasi kaip „privataus investuotojo“ oro uostai. Tyrime taip pat pateiktas Timišoaros tarptautinio oro uosto ir trijų panašių oro uostų bendrų charakteristikų (pvz., miesto, šalia kurio jie veikia, gyventojų skaičius, atstumas iki to miesto, didžiausio miesto, esančio ne toliau kaip už 150 km, gyventojų skaičius, artimiausias didelis oro uostas) palyginimas, dydis vertinant pajamų rodiklius pagal BVP vienam gyventojui, taip pat vidutinį savaitinį darbo užmokestį, eismo srautų tendencijos, atitinkamų oro uostų pajamos ir finansavimo būklė (t. y. ar jie gavo viešąjį finansavimą, ar ne). Ataskaitoje buvo apskaičiuoti bendrovės „Wizz Air“ rinkliavos, sumokėtos Timišoaros tarptautiniame oro uoste, palyginti su trimis Jungtinės Karalystės oro uostais (atliekant analizę buvo atsižvelgta į skirtingas keturių oro uostų rinkliavas, neatsižvelgiant į išmokas bendrovei „Wizz Air“). Analizėje buvo pateiktos visos bendrovės „Wizz Air“ sumokėtos rinkliavos Timišoaros tarptautiniame oro uoste ir palyginamuosiuose oro uostuose, išreikštos eurais už vieną atskridimą ir išskridimą ir eurais už vieną keleivį. Remiantis šia informacija nustatyta, kad bendras bendrovės „Wizz Air“ sumokėtų rinkliavų dydis Timišoaros tarptautiniame oro uoste 2008–2011 m., apskaičiuotas tiek už vieną atskridimą ir išskridimą, tiek už vieną keleivį, yra vidutiniškai didesnis, nei panašus vidutinis rinkliavų, kurias oro transporto bendrovė sumokėjo palyginamuosiuose oro uostuose, dydis. Kaip nurodyta bendrovės „Oxera“ ataskaitoje, iš mažesnių kainų, kurias bendrovė „Wizz Air“ sumokėjo palyginamuosiuose oro uostuose, matyti, kad privatus investuotojas tikriausiai būtų sudaręs sutartį tokiomis sąlygomis, kuriomis buvo sudarytas oro uosto valdytojo ir bendrovės „Wizz Air“ sandoris.

(325) Dėl bendrovės „Oxera“ ataskaitos, kurioje Timišoaros tarptautinis oro uostas lyginamas su trimis Jungtinės Karalystės oro uostais ir kurią pateikė bendrovė „Wizz Air“, Komisija primena, kad lyginamoji analizė nėra tinkamas metodas rinkos kainoms nustatyti, jeigu lyginamieji standartai nebuvo nustatyti atsižvelgiant į rinkos sąlygas arba esami procesai yra labai iškraipyti dėl valstybės intervencijos. Tokių iškraipymų yra aviacijos pramonėje dėl 311–312 konstatuojamosiose dalyse paaiškintų priežasčių.

([75]) Sprendimo *ALFA Romeo* 23 punktas; 2000 m. gruodžio 12 d. Sprendimas *Alitalia/Komisija*, T-296/97, ECLI:EU:T:2000:289, 84 punktas.

(326) Be to, Komisija mano, kad nėra įvykdytas pakankamo palyginamųjų oro uostų, teikiančių panašias paslaugas įprastomis sąlygomis, skaičiaus kriterijus, nustatytas 2014 m. Aviacijos gairių 55 punkte. Atsižvelgiant į tai, kad Europoje yra keli šimtai oro uostų ([76]), trijų oro uostų negalima laikyti pakankamu skaičiumi, kuris leistų nustatyti tinkamą atitinkamų rinkos kainų lyginamąjį standartą. Be to, du iš trijų palyginamųjų oro uostų (Liverpulio ir Donkasterio) taip pat priklauso tai pačiai grupei – „Peel Airports Group“. Tai dar labiau mažina palyginamųjų oro uostų skaičių ir įvairovę, kurie reikalingi patikimam lyginamajam standartui nustatyti.

(327) Be to, visi trys palyginamieji oro uostai yra Jungtinėje Karalystėje, o du iš jų (Liverpulio ir Donkasterio) yra netoli to paties didmiesčio – Mančesterio. Bendrovės „Oxera“ ataskaitoje taip pat nepaaiškinta, ar trys palyginamieji oro uostai ir Timišoaros tarptautinis oro uostas teikia panašias paslaugas. Tyrime pateikiama tik informacija apie momentą, kai bendrovė „Wizz Air“ pradėjo veikti kiekviename oro uoste, ir oro uostus, į kuriuos ji skraidina, ir analizuojami bendri bendrovės „Wizz Air“ šiuose oro uostuose sumokėti mokesčiai (atėmus mokėjimus už rinkodaros paslaugas). Tačiau tai neleidžia įvertinti, ar oro uostai teikia panašias paslaugas.

(328) Be to, kaip pažymima pačioje bendrovės „Oxera“ ataskaitoje, yra nemažai Timišoaros tarptautinio oro uosto ir kitų dviejų Jungtinės Karalystės oro uostų (Liverpulio oro uosto ir Prestviko oro uosto) skirtumų. Visų pirma, Liverpulio oro uostas yra gerokai didesnis nei Timišoaros tarptautinis oro uostas (maždaug 5,5 mln. keleivių 2007 m.), Prestviko oro uoste buvo aptarnauta daugiau nei 2 mln. keleivių. Todėl pagal srautų dydį vienintelis panašus oro uostas buvo Donkasterio oro uostas (iki 1 mln. keleivių). Keleivių, kuriuos pati bendrovė „Wizz Air“ skraidino iš kiekvieno iš šių oro uostų, skaičius skiriasi.

(329) Pagal aplinkinės teritorijos gerovės rodiklį (BVP vienam gyventojui) buvo labai didelis skirtumas tarp Timišoaros (2007 m. BVP vienam gyventojui indeksas ([77]) buvo mažesnis nei 50) ir Jungtinės Karalystės (2007 m. BVP indeksas sudarė maždaug 120), kur veikia trys palyginamieji oro uostai. Be to, bendrovės „Oxera“ ataskaitos palyginamojoje dalyje pateikiama informacija apie vidutinį savaitinį darbo užmokestį regioninėse Timišoaros darbo rinkose ir trijuose Jungtinės Karalystės miestuose, kuriuose yra palyginamieji oro uostai (Liverpulyje, Prestvicke ir Donkasteryje), o jos taip pat labai skiriasi (Timišoaros rodiklis yra mažiau nei 50, o kitų trijų miestų – daugiau nei 500).

(330) Be to, ataskaitoje neatsižvelgiama į tam tikrus rodiklius, nurodytus 2014 m. Aviacijos gairių 60 punkte (pvz., eismo rūšį arba teikiamų oro uosto paslaugų rūšį ir lygį).

(331) Galiausiai, net darydama prielaidą, kad, remiantis patikima lyginamąja analize, įvairiuose sandoriuose, kuriems taikomas šis vertinimas, „kainos“ buvo lygios arba didesnės už „rinkos kainas“, Komisija negalėjo padaryti išvados, kad šie sandoriai tikrai atitiko rinkos kainą. Kaina nebūtų rinkos kaina, jeigu sudarydamas tokius susitarimus veiklos vykdytojas būtų tikėjęsis, kad dėl jų papildomos išlaidos padidės daugiau nei papildomos pajamos. Iš tikrųjų rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas visiškai nesuinteresuotas tiekti prekių arba teikti paslaugų už rinkos kainą, kai dėl to patiriama papildomų nuostolių.

(332) Komisijos nuomone, atsižvelgiant į šią analizę reikėtų priminti, kad priėmus 2014 m. Aviacijos gaires ir Rumunijos, ir suinteresuotųjų šalių buvo paprašyta pateikti pastabas dėl gairių nuostatų taikymo šiai bylai. Išskyrus bendrovę „Wizz Air“, nei Rumunija, nei suinteresuotosios šalys neginčijo Komisijos požiūrio, kad papildomo pelno *ex ante* analizė yra tinkamiausias kriterijus vertinant oro uostų ir oro transporto bendrovių sudarytus susitarimus, nes negalima nustatyti tinkamo lyginamojo kriterijaus, o juo remiantis – tikros paslaugų, kurias oro uostai teikia oro transporto bendrovėms, rinkos kainos.

([76]) 2014 m. Aviacijos gairių 1 punkte nurodyta, kad Europos Sąjungos transporto sistemą sudaro daugiau nei 460 oro uostų tinklas.

([77]) Kaip paaiškinta bendrovės „Oxera“ ataskaitoje, Rumunijos ir Jungtinės Karalystės BVP vienam gyventojui indeksas išreiškiamas perkamosios galios standartais (PGS), palyginti su Europos Sąjungos (ES 27) vidurkiu. Nustatytas Europos Sąjungos (ES 27) vidurkis lygus 100.

(333) Todėl, remdamasi tuo, kas išdėstyta, Komisija mano, kad šiuo atveju turi būti taikomas 2014 m. Aviacijos gairėse apskritai rekomenduojamas rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijaus taikymo oro uosto ir oro transporto bendrovių santykiams metodas, t. y. *ex ante* papildomo pelningumo analizė ([78]).

9.1.4.4. 2008 m. susitarimų pelningumo vertinimo laikotarpis

(334) Priimdamas sprendimą, ar sudaryti susitarimus su oro transporto bendrove, rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas pasirinks vertinimo laikotarpį, remdamasis aptariamų susitarimų sąlygomis arba kiekviename atskirame susitarime nustatytu terminu. Kitaip tariant, jis vertins susitarimų taikymo laikotarpiu galimas papildomas išlaidas ir pajamas. Susitarimų pasirašymo dieną apdairus rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas neatsižvelgs į tai, ar susitarimai bus pratęsti jiems nustojus galioti (tomis pat ar naujomis sąlygomis).

(335) Remdamasi 334 konstatuojamojoje dalyje išdėstytu požiūriu, Komisija įvertins 2008 m. susitarimų papildomas išlaidas ir pajamas nuo 2008 m. gruodžio 11 d. iki 2011 m. gruodžio 10 d., t. y. pradiniu rinkodaros susitarimo taikymo laikotarpiu. Nebus atsižvelgiama į galimą rinkodaros susitarimo pratęsimą dar 12 mėnesių pasibaigus pirmiesiems trejiems metams. Tai buvo tik galimybė pratęsti galiojimą, todėl rinkos veiklos vykdytojas nebūtų galėjęs remtis tuo, kad tokia galimybe bus pasinaudota.

(336) Tiek veiklos susitarimo, tiek APS pradinis galiojimo laikotarpis buvo vieni metai, t. y. nuo 2008 m. gruodžio 11 d. iki 2009 m. gruodžio 10 d. Kiekviename iš jų buvo numatytas automatinis pratęsimas dar 12 mėnesių kaskart praėjus metams nuo jų įsigaliojimo. Oro uosto valdytojas neturėjo teisės vienašališkai nutraukti šių dviejų susitarimų galiojimo, kol nepraėjo treji metai ([79]). Kadangi oro uosto valdytojo požiūriu veiklos susitarimo ir APS pratęsimas buvo automatinis, Komisija mano, kad apdairus rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas būtų daręs prielaidą, jog veiklos susitarimas ir APS galiotų bent jau visą rinkodaros susitarimo laikotarpį, jeigu ne ilgiau.

(337) Priešingai, nebūtų buvę logiška daryti prielaidą, kad rinkodaros susitarimas galios pradinį trejų metų laikotarpį, o veiklos susitarimas – pradinį vienų metų laikotarpį, nes, oro transporto bendrovei nevykdant veiklos oro uoste, rinkodaros susitarimas neturėtų objekto. Analogiškai APS taikymo trukmė turėtų būti derinama su veiklos susitarimo trukme, nes antžeminių paslaugų teikimas yra įmanomas tik tuo atveju, jeigu oro transporto bendrovė vykdo veiklą oro uoste. Be to, kaip paaiškinta 319 konstatuojamojoje dalyje, viena vertus, rinkodaros susitarimo trukmė ir, kita vertus, veiklos susitarimo bei APS trukmė, yra susijusios.

(338) Komisija pažymi, kad 2008 m. birželio 25 d. pasirašytas susitarimo memorandumas buvo pagrindas, kuriame buvo nustatyti bendrieji oro uosto valdytojo ir bendrovės „Wizz Air“ bendradarbiavimo principai. Vėliau jie buvo detaliau nustatyti rinkodaros susitarime, veiklos susitarime ir APS. Todėl Komisija mano, kad laikotarpis iki susitarimo memorandumo pasirašymo, t. y. 2008 m. birželio 25 d., turėtų būti laikomas *ex ante* atskaitos tašku atliekant pelningumo analizę.

(339) Ir veiklos susitarimas, ir APS buvo iš dalies pakeisti 2010 m. birželio 25 d. nauja nuolaidų sistema, dėl kurios susitarė bendrovė „Wizz Air“ ir oro uosto valdytojas ir kuri apėmė laikotarpį iki 2011 m. vasario 6 d. (toliau – 2010 m. susitarimai dėl pakeitimų). Ši nauja nuolaidų sistema atitinka 2010 m. AIP. Atsižvelgdama į tai, kad pakeitimais buvo pakeistos abiejų susitarimų sąlygos, Komisija atskirai taikys rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą 2010 m. susitarimams dėl pakeitimų, siekdama įvertinti, ar rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas būtų sudaręs susitarimus dėl pakeitimų. Todėl toliau atliekant vertinimą bus atskirtos pradinio 2008 m. susitarimų laikotarpio pelningumo analizė ir 2010 m. susitarimų dėl pakeitimų pelningumo analizė.

([78]) 2014 m. Aviacijos gairių 59 ir 61 punktai.

([79]) Išskyrus standartines sutarties pažeidimo priežastis.

9.1.4.5. 2008 m. susitarimų pelningumo analizė

2008 m. susitarimų papildomų išlaidų ir pajamų vertinimas

(340) 2008 m. susitarimai buvo atskirai suderinti susitarimai, kurie buvo taikomi tik abiem susitariančiosioms šalims. Tai nėra bendra oro rinkliavų sistema, taikoma visoms oro uoste veikiančioms oro transporto bendrovėms ([80]). Atitinkamos išlaidos ir pajamos, kurios papildo 2008 m. susitarimus, yra tos, kurias oro uosto valdytojas tikėjosi patirti dėl bendrovės „Wizz Air“ veiklos Timišoaros tarptautiniame oro uoste.

(341) Pagrindinis klausimas yra tas, ar papildomos pajamos, gautos iš oro transporto bendrovės veiklos, viršija papildomas išlaidas. Todėl investicijos, vykdytos oro uoste iki susitarimų sudarymo, ir pastoviosios veiklos sąnaudos nėra svarbios.

(342) Papildomos pajamos, kurių privatus investuotojas pagrįstai būtų tikėjęsis iš 2008 m. susitarimų, būtų gautos iš papildomų aviacinės veiklos pajamų iš oro uosto rinkliavų, sumokėtų bendrovės „Wizz Air“, ir papildomų neaviacinės veiklos pajamų iš, pavyzdžiui, automobilių stovėjimo aikštelių, franšizės pagrindu veikiančių ar tiesiogiai valdomų parduotuvių.

(343) Papildomos išlaidos šiuo atveju yra veiklos sąnaudos, rinkodaros išlaidos ir visos investicinės išlaidos, kurios gali būti siejamos su bendrovės „Wizz Air“ veikla Timišoaros tarptautiniame oro uoste.

2008 m. susitarimų *ex ante* pelningumo analizė, kurią pateikė Rumunija

(344) Komisijos prašymu, 2014 m. gruodžio 9 d. Rumunija pateikė *ex ante* pelningumo analizę, kuri buvo atkurta *ex post*, remiantis duomenimis, turėtais iki 2008 m. susitarimų su bendrove „Wizz Air“ sudarymo. Atlikus analizę buvo nustatytos papildomos pajamos, kurių būtų galima tikėtis susitarimų sudarymo metu.

(345) Apskaičiuota, kad iš 2008 m. susitarimų būtų gautos šios pajamos:

12 lentelė. *Ex ante* numatytos pajamos pagal 2008 m. susitarimus (išskyrus rinkodaros susitarimą)

Metai **(1)**	**Keleivių skaičius (numatomas)** **(2)**	**Aviacinės veiklos pajamos iš vieno „Wizz Air“ keleivio (EUR)** **(3)**	**Neaviacinės veiklos pajamos iš vieno keleivio (EUR)** **(4)**	**Aviacinės veiklos pajamos (EUR)** **(5)=(2)x(3)**	**Neaviacinės veiklos pajamos** **(6)=(2)x(4)**	**Iš viso pajamų (numatomų) (EUR)** **(5)+(6)**
2009 m.	**200 000**	12	2,50	2 400 000	500 000	**2 900 000**
2010 m.	**300 000**	12	2,50	3 600 000	750 000	**4 350 000**
2011 m.	**350 000**	12	2,50	4 200 000	875 000	**5 075 000**

(346) Analizei naudojamos bendrovės „Wizz Air“ prognozės dėl keleivių, kurie bus pervežami 2009, 2010 ir 2011 m., skaičiaus.

(347) Aviacinės veiklos pajamos iš vieno išvykstančio keleivio buvo apskaičiuotos kaip parodyta 13 lentelėje. Aviacinės veiklos pajamos iš vieno bendrovės „Wizz Air“ keleivio buvo apskaičiuotos kaip aviacinės veiklos pajamos iš vieno išvykstančio bendrovės „Wizz Air“ keleivio (maždaug 24 EUR), padalytos iš 2, nes tik pusė bendrovės „Wizz Air“ keleivių yra išvykstantys keleiviai. Vieneto sąnaudos atspindi viso dydžio rinkliavas (t. y. be jokių nuolaidų), nustatytas veiklos susitarime ir APS.

([80]) 2014 m. Aviacijos gairių 63 punktas.

13 lentelė. Aviacinės veiklos pajamos iš vieno skrydžio ir iš vieno išvykstančio „Wizz Air“ keleivio

		MTOW	**72**
		Pajėgumai	**180**
		Apkrovos koeficientas	**82 %**
	Matavimo vienetas	Vienetinė rinkliava (EUR)	Už vieną skrydį (EUR)
Tūpimo rinkliava	MTOW	7	504
Stovėjimo rinkliava	MTOW	0,15	10,80
Apšvietimo rinkliava	MTOW	2,10	151,20
Mokestis už aptarnavimą perone	Skrydis	150	150
Įlaipintų keleivių rinkliava	Išvykst. keleiviai	8	1 180,80
Saugumo rinkliava	Išvykst. keleiviai	10	1 476
Riboto judumo keleivių rinkliava	Išvykst. keleiviai	0,20	29,52
Iš viso vienam skrydžiui	**Skrydis**		**3 502,32**
Iš viso išvykst. keleiviams	**Išvykst. keleiviai**		**23,73**

(348) Rumunijos teigimu, remiantis ankstesnių metų oro uosto patirtimi, neaviacinės veiklos pajamos sudarė tik 15–20 % visų oro uosto valdytojo pajamų (neaviacinės veiklos pajamos iš vieno keleivio sudarė 2,5 EUR). Buvo vertinama, kad ši suma gaunama ir iš vieno bendrovės „Wizz Air“ keleivio (kaip parodyta 12 lentelės 4 stulpelyje).

(349) Į skaičiavimus įtraukus rinkodaros mokėjimus, nustatytus rinkodaros susitarime, buvo tikimasi gauti toliau nurodytas pajamas. Rinkodaros mokėjimus Rumunija įtraukė į lentelę kaip „oro uosto rinkodaros investicijas“.

14 lentelė. *Ex ante* numatytos grynosios pajamos pagal 2008 m. susitarimus (įskaitant rinkodaros susitarimą)

Metai	**Keleivių skaičius per metus**	**Įlaipintų keleivių skaičius per metus (2)/2**	**Aviacinės veiklos pajamos iš vieno įlaipinto keleivio (EUR)**	**Neaviacinės veiklos pajamosiš vieno keleivio (EUR)**	**Tarifas, kurį oro uosto valdytojas gavo už įlaipintą keleivį (EUR)**	**Oro uosto gauta suma (3)x (7) (EUR)**	**Aviacinės veiklos pajamos (2)x(4) (EUR)**	**Oro uosto rinkodaros mokestis (8) – (7) (EUR)**	**Neaviacinės veiklos pajamos (2)x(5) (EUR)**	**Galutinės oro uosto pajamos (7) + (10) (EUR)**
(1)	**(2)**	**(3)**	**(4)**	**(5)**	**(6)**	**(7)**	**(8)**	**(9)**	**(10)**	**(11)**
200-9 m.	200 000	100 000	12	2,5	5	500 000	2 400 000	1 900 000	500 000	**1 000 000**
2 01-10 m.	300 000	150 000	12	2,5	4	600 000	3 600 000	3 000 000	750 000	**1 350 000**
2 01-11 m.	350 000	175 000	12	2,5	4	700 000	4 200 000	3 500 000	875 000	**1 575 000**

(350) Suma, kuri oro uosto valdytojui lieka už vieną įlaipintą keleivį (14 lentelės 6 stulpelis), buvo apskaičiuota remiantis rinkodaros susitarimu. Rinkodaros susitarime buvo numatyta, kad oro uosto valdytojui lieka suma ([81]), kuri priklauso nuo mėnesinio bendrovės „Wizz Air“ keleivių, atvykstančių į oro uostą ir išvykstančių iš jo, skaičiaus, kaip nurodyta toliau.

([81]) Liekanti suma buvo metodika, taikoma apskaičiuojant rinkodaros mokėjimus, susijusius su oro uosto rinkliavomis.

15 lentelė. Liekanti suma už vieną išvykstantį keleivį

Mėnesinis bendrovės „Wizz Air“ iš oro uosto išvykstančių ir į jį atvykstančių keleivių skaičius			Oro uosto valdytojui liekanti suma už vieną išvykstantį keleivį, 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) Atsižvelgiant į tai, kad numatomas bendrovės „Wizz Air“ keleivių skaičius per metus sudarė 200 000 2009 m., 300 000–2010 m. ir 350 000–2011 m., buvo apskaičiuota, kad bendrovės „Wizz Air“ keleivių skaičius per mėnesį būtų 16 666 keleiviai 2009 m., 25 000–2010 m. ir 29 166–2011 m. Tuo remiantis buvo manoma, kad oro uosto valdytojui liktų 5 EUR už vieną įlaipintą keleivį 2009 m. ir 4 EUR – 2010 ir 2011 m.

(352) Rumunijos pateiktoje analizėje nėra apskaičiuotų papildomų išlaidų. Rumunijos valdžios institucijų teigimu, didžioji oro uosto išlaidų dalis yra pastovios (maždaug 80 %). Be to, buvo skaičiuojama, kad oro uosto išlaidos nekinta arba kinta tik labai nedaug dėl padidėjusių kuro ir energijos sąnaudų ir galbūt dėl fizinio įrangos, susijusios su bendrovės „Wizz Air“ veikla oro uoste, nusidėvėjimo. Rumunija paaiškino, kad nebuvo numatomos jokios kitos papildomos išlaidos, susijusios su įranga, medžiagomis ar infrastruktūra, nes bendrovės „Wizz Air“ veiklai turimas turtas ir infrastruktūra būtų naudojami tais laiko intervalais, kuriais jie kol kas nebuvo naudojami. Timišoaros tarptautinio oro uosto veikla buvo sutelkta į bendrovės „Carpatair“ veiklą, kuri buvo vykdoma tik tam tikrais laiko intervalais dienos metu. Dėl panašių priežasčių nebuvo numatomos ir papildomos personalo išlaidos. Rumunijos teigimu, investicinės išlaidos nebuvo priskirtos bendrovei „Wizz Air“, nes visos oro uosto investicijos buvo suplanuotos dar iki derybų su bendrove „Wizz Air“. Taigi, remiantis analize, dėl didelės pastoviųjų išlaidų dalies oro uosto valdytojo pelningumas būtų didesnis dėl padidėjusio keleivių skaičiaus, net jeigu būtų taikomi sumažinti tarifai.

(353) Komisija mano, kad numatomo keleivių skaičiaus metodas yra pagrįstas, nes jis atitinka plėtros planą. Plėtros plane buvo numatyta, kad 2008–2009 m. keleivių skaičius padidės 244 348 keleiviais. Atsižvelgiant į tai, kad bendrovės „Wizz Air“ veiklos susitarimas įsigaliojo 2008 m. gruodžio 11 d., galima apytiksliai teigti, kad iš plėtros plane numatyto 244 348 keleivių padidėjimo bendrovė „Wizz Air“ pritraukė 200 000 keleivių. Plėtros plane taip pat buvo numatyta, kad 2009–2010 m. keleivių srautas padidės 253 423 keleiviais, o 2010–2011 m. – 215 973 keleiviais. Todėl Rumunijos pateiktoje *ex ante* analizėje numatytas bendrovės „Wizz Air“ keleivių skaičiaus padidėjimas 100 000 keleivių 2009–2010 m. ir 50 000 keleivių 2010–2011 m. atrodo pagrįstas.

(354) Komisija mano, kad aviacinės veiklos pajamos yra pervertintos, nes nėra atsižvelgta į veiklos susitarime numatytas oro uosto rinkliavų nuolaidas. Vis dėlto, atsižvelgiant į rinkodaros mokėjimų apskaičiavimo formulę, dėl mažesnių aviacinės veiklos pajamų apskaičiuoti rinkodaros mokėjimai būtų buvę mažesni lygiai tokia pat suma ([82]). Taigi pajamos ir sąnaudos būtų mažesnės ta pačia suma ir tai neturėtų įtakos pelningumui.

(355) Tačiau Komisija mano, kad Rumunijos pateiktoje *ex ante* analizėje, kuri atkurta *ex post*, yra trūkumų:

([82]) Pavyzdžiui, jeigu aviacinės veiklos pajamos iš vieno išvykstančio keleivio vietoje 24 EUR būtų 20 EUR, aviacinės veiklos pajamos būtų mažesnės 400 000 EUR, t. y. sudarytų 2 mln. EUR. Tada rinkodaros mokėjimas būtų 1 500 000 EUR (iš 2 mln. EUR aviacinės veiklos pajamų atėmus 500 000 EUR sumą, kuri lieka oro uosto valdytojui). Taigi rinkodaros mokėjimas tokiu atveju yra mažesnis 400 000 EUR, palyginti su 24 EUR rinkliava už vieną keleivį.

a) saugumo rinkliava ([83]) yra visiškai įskaičiuota kaip oro uosto aviacinės veiklos pajamos. Ši rinkliava turėjo būti neįtraukta, nes ja finansuojama neekonominė veikla ([84]), arba ji turėjo būti įtraukta į aviacinės veiklos pajamas, kartu skaičiuojant atitinkamas saugumo sąnaudas (todėl saugumo rinkliavos ir sąnaudų įtraukimas nebūtų turėjęs įtakos pelningumui) ([85]).

b) Analizėje nepateikiamas papildomų veiklos sąnaudų skaičiavimas, tačiau pripažįstama, kad oro uosto valdytojas patirs tam tikrų papildomų (nors ir nedidelių) veiklos sąnaudų, susijusių su bendrovės „Wizz Air“ veikla Timišoaros tarptautiniame oro uoste (352 konstatuojamoji dalis).

c) Analizėje nenurodyta grynoji dabartinė vertė ir diskonto norma.

(356) Remdamasi tuo, kas išdėstyta, Komisija mano, kad *ex ante* pelningumo analizė, Rumunijos atkurta *ex post*, neįrodo, kad 2008 m. susitarimai atitinka rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą.

Bendrovės „Oxera“ 2008 m. susitarimų *ex ante* pelningumo analizė

(357) Bendrovė „Wizz Air“ pateikė bendrovės „Oxera“ parengtą 2015 m. vasario 10 d. ataskaitą (toliau kartu su jos vėlesniu pakeitimu – bendrovės „Oxera“ ataskaita), kurioje įvertintas numatomas 2008 m. susitarimų su bendrove „Wizz Air“ pelningumas, atkurtas *ex post* remiantis duomenimis, kurie būtų buvę žinomi tuo metu, kai buvo pasirašyti susitarimai. Bendrovės „Oxera“ ataskaita „Ekonominis rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo vertinimas: Timišoaros oro uostas. Pelningumo analizė“ yra grindžiama Rumunijos pateiktos analizės duomenimis (344 konstatuojamoji dalis) ir papildomais duomenimis, kuriuos oro uosto valdytojas pateikė bendrovei „Oxera“.

(358) 2008 m. susitarimų laikotarpis, į kurį atsižvelgiama, yra treji metai, t. y. pradinis laikotarpis, numatytas rinkodaros susitarime, be galimo jo pratęsimo.

(359) 2015 m. gegužės 14 d. bendrovė „Oxera“ dar kartą pateikė numatomo pelningumo skaičiavimus, kad ištaisytų 2015 m. vasario 10 d. ataskaitoje nustatytą duomenų klaidą. Taisymas buvo susijęs su bendrų investicinių sąnaudų pervertinimu, kuris atsirado dėl dvigubo valstybės finansuojamų investicijų skaičiavimo pradinėje ataskaitoje. Ši duomenų klaida turėjo įtakos numatomam 2008 m. susitarimų pelningumui, kuris iš pradžių buvo per mažas.

(360) Remiantis iš dalies pakeista bendrovės „Oxera“ ataskaita, papildomų išlaidų, pajamų ir pelno, kurių buvo galima tikėtis tuo metu, kai buvo pasirašyti 2008 m. susitarimai, rodikliai yra apibendrinti toliau pateikiamoje 16 lentelėje. Bendrovė „Oxera“ priėjo prie išvados, kad numatoma 2008 m. susitarimų grynoji dabartinė vertė (toliau – GDV) sudarytų 7,62 mln. RON.

([83]) 2014 m. Aviacijos gairių 35 punkte nustatyta, kad tokia veikla, kuri yra būtina civilinės aviacijos apsaugai nuo neteisėtos veikos, ir investicijos į tokiai veiklai vykdyti reikalingą infrastruktūrą ir įrangą yra laikomos neekonominio pobūdžio veikla ir investicijomis, todėl joms nėra taikomos valstybės pagalbos taisyklės.

([84]) Komisija supranta, kad pagal Transporto ministerijos potvarkį Nr. 2190/2005 saugumo rinkliavos lėšomis finansuojamos tik investicijos, priežiūros darbai ir įranga, tiesiogiai susiję su saugumu. Jeigu rinkliavos lėšomis taip pat finansuojama infrastruktūra ar įranga, kuri naudojama ir komerciniais tikslais (ir todėl ji būdinga oro uosto veiklai), visiškas rinkliavos neįtraukimas į skaičiavimą būtų konservatyvus ir pajamos nebūtų įvertintos pakankamai. Vis dėlto tokiu būdu rinkodaros mokėjimai padidėtų lygiai tokia pat suma, todėl tai neturi įtakos pelningumo apskaičiavimui.

([85]) Transporto ministerijos potvarkyje Nr. 2190/2005 dėl oro uosto saugumo rinkliavos naudojimo, kuris galiojo susitarimo pasirašymo metu, buvo numatyta, kad saugumo rinkliava turi būti naudojama tik i) daiktų, tiesiogiai susijusių su oro uosto veiklos saugumu, kapitalinio remonto ir priežiūros darbams ir investicijoms į juos; ii) įrangos, naudojamos oro uosto veiklai apsaugoti, įsigijimui; iii) specialiam personalo, susijusio su oro uosto saugumu, mokymui; iv) oro uosto perimetro apsaugos darbuotojų ir kitų oro uosto saugumui užtikrinti skirtų paslaugų finansavimui; v) visų palūkanų normų, draudimo įmokų ir bet kokio mokesčio, susijusio su paskolomis, kuriomis buvo finansuojama pirmiau nurodyta veikla, mokėjimui.

16 lentelė. Bendrovės „Oxera“ apskaičiuotos papildomos pajamos, išlaidos ir pelnas, kurių tikėtasi pagal 2008 m. susitarimus

(tūkst. RON)		**2008 m.**	**2009 m.**	**2010 m.**	**2011 m.**
Išvykstančių „Wizz Air“ keleivių skaičius	[A]	5 587	100 000	150 000	164 932
Aviacinės veiklos pajamos	[B]	255	4 565	6 824	7 507
Neaviacinės veiklos pajamos	[C]	112	2 085	3 241	3 694
Iš viso papildomų pajamų	*[D] = [B] + [C]*	*367*	*6 649*	*10 066*	*11 201*
Veiklos sąnaudos	[E]	47	879	1 367	1 558
Rinkodaros išlaidos	[F]	165	2 956	4 411	4 854
Nusidėvėjimas	[G]	9	171	617	688
Iš viso papildomų sąnaudų	*[H] = [E] + [F] + [G]*	*222*	*4 006*	*6 394*	*7 099*
Papildomas pelnas	*[I] = [D] - [H]*	*146*	*2 643*	*3 671*	*4 102*
Diskonto norma		1,0	0,8	0,7	0,6
Grynoji dabartinė vertė		**7,620**			

(361) 16 lentelėje pateikti rodikliai yra pagrįsti šiomis prielaidomis:

a) Kadangi 2008 m. susitarimuose nebuvo nurodytos keleivių srauto prognozės, bendrovės „Wizz Air“ keleivių srauto Timišoaros tarptautiniame oro uoste prognozės 2009, 2010 ir 2011 m. grindžiamos bendrovės „Wizz Air“ prognozėmis, išdėstytomis Rumunijos pateiktoje *ex ante* analizėje. 2008 m. keleivių srauto prognozės buvo parengtos remiantis 2009 m. numatomo srauto dydžiu, sumažintu pagal Eurokontrolės (2008 m.) apskaičiuotą metinį Europos oro eismo vystymąsi ([86]).

b) Bendrovės „Wizz Air“ atskridimų ir išskridimų prognozės buvo grindžiamos informacija, kurią oro uosto valdytojas pateikė tiesiogiai bendrovei „Oxera“. Bendrovė „Oxera“ supranta, kad įvertinimai, kuriuos ji gavo iš oro uosto valdytojo, buvo grindžiami duomenimis, turėtais iki 2008 m. susitarimų įsigaliojimo. Iš šių prognozių matyti, kad apkrovos koeficientas yra maždaug 79–80 % (artimas 82 % apkrovos koeficientui, kuris nurodytas Rumunijos pateiktoje *ex ante* analizėje).

c) Aviacinės veiklos pajamų prognozės yra grindžiamos rinkliavomis už vieną išvykstantį keleivį ir vieną atskridimą ir išskridimą bei nuolaidomis, kurių dydžiai atitinka 2008 m. susitarimuose nurodytus dydžius. 2008 m. susitarimuose nustatyta 10–70 % tūpimo rinkliavos nuolaida, kuri priklauso nuo tūpimų skaičiaus per metus, ir 10–30 % keleivių rinkliavos nuolaida, kuri priklauso nuo išvykstančių keleivių skaičiaus per metus. Remdamasi diskusijomis su bendrove „Wizz Air“, bendrovė „Oxera“ daro prielaidą, kad tūpimo rinkliavai taikoma 50 % nuolaida. Ji taip pat daro prielaidą, kad keleivių rinkliavai taikoma 10 % nuolaida. Į analizę neįtrauktas saugumo mokestis dėl to, kad bendrovė „Oxera“ manė, jog jis nepatenka į rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principo vertinimo sritį, nes tokių mokesčių lėšomis finansuojama veikla, už kurią atsakomybė paprastai tenka valstybei, besinaudojančiai savo, kaip valdžios institucijos, prerogatyvomis. Tai buvo pagrįsta 2014 m. Aviacijos gairių 35 punktu.

d) Neaviacinės veiklos pajamų prognozė yra pagrįsta apskaičiuotomis neaviacinės veiklos pajamomis vienam išvykstančiam keleiviui, kurias bendrovė „Wizz Air“ įtraukė į Rumunijos pateiktą *ex ante* analizę (t. y. 2,5 EUR vienam bendrovės „Wizz Air“ keleiviui). Šie skaičiavimai buvo konvertuoti į RON ir koreguojami atsižvelgiant į numatomą infliaciją bei taikomi srauto prognozėms, kaip paaiškinta šios konstatuojamosios dalies a ir b punktuose.

([86]) Eurokontrolė (2008), „2008 m. vystymosi uždaviniai“, suvestinė ataskaita, p. 14.

e) Dėl papildomų veiklos sąnaudų (pvz., personalo paslaugoms, energijai, medžiagoms) oro uosto valdytojas mano, kad apie 20 % veiklos sąnaudų galima laikyti papildomomis, t. y. kintamomis, priklausomai nuo keleivių skaičiaus. Bendrovės „Oxera“ ataskaitoje apskaičiuotos papildomos veiklos sąnaudos vienam keleiviui pagal faktinius veiklos sąnaudų duomenis prieš pasirašant kiekvieną susitarimą ([87]), darant prielaidą, kad 20 % išlaidų yra papildomos, ir koreguojant pagal numatomą infliaciją. Tokios papildomos veiklos sąnaudos vienam keleiviui yra taikomos bendrovės „Wizz Air“ srauto prognozėms, kaip paaiškinta šios konstatuojamosios dalies a ir b punktuose. Saugumo sąnaudos neįtrauktos.

f) Bendrovės „Oxera“ ataskaitoje papildomos rinkodaros išlaidos, patiriamos oro uosto valdytojo, apskaičiuotos remiantis rinkodaros susitarimo nuostatomis ir atsižvelgiant į aviacijos mokesčių sumą, apskaičiuotą šios konstatuojamosios dalies c punkte nurodytu metodu.

(362) Dėl papildomų investicinių sąnaudų buvo daromos šios prielaidos:

a) Kadangi nėra numatomų investicijų prognozių, bendrovės „Oxera“ ataskaitoje metinės investicijų sąnaudos apskaičiuotos remiantis faktinėmis investicijomis į oro uostą ir finansuojamomis valstybės lėšomis ir nuosavomis lėšomis 2007–2011 m.

b) Viešasis finansavimas, kurį oro uosto valdytojas gavo terminalo statybai ir saugumo įrangai, nebuvo įtrauktas, nes buvo laikoma, kad jis nesusijęs su bendrovės „Wizz Air“ veikla Timišoaros tarptautiniame oro uoste. Rumunijos teigimu, šį finansavimą skyrė valstybė, atsižvelgdama į prisijungimą prie Šengeno erdvės, ir jis nebuvo reikalingas dėl bendrovės „Wizz Air“ vykdomos veiklos. Ataskaitoje daroma prielaida, kad dėl bendrovės „Wizz Air“ veiklos Timišoaros tarptautiniame oro uoste nebūtų reikėję jokių papildomų investicijų.

c) Kitų investicijų, finansuojamų iš oro uosto valdytojo nuosavų lėšų, nuvertėjimas buvo priskirtas susitarimams su bendrove „Wizz Air“, atsižvelgiant į numatomą bendrovės „Wizz Air“ srauto dalį, palyginti su oro uosto pajėgumais.

d) Apskaičiuojant nusidėvėjimo sąnaudas buvo atsižvelgta į tiesinį nusidėvėjimą, t. y. metinis nusidėvėjimas buvo apskaičiuotas paskirstant investicijų sąnaudas vienodai kiekvienais metais per visą turto naudojimo laiką ([88]).

e) Apskaičiuotas pelnas buvo diskontuotas taikant Komisijos orientacines normas, pridėjus 100 bazinių punktų maržą, t. y. diskonto norma sudarė 16,87 %

(363) Remiantis bendrovės „Oxera“ ataskaita, iš 2008 m. susitarimų pelningumo analizės rezultatų matyti, kad bendrovės „Wizz Air“ rinkliavos, mokamos Timišoaros tarptautiniame oro uoste pagal 2008 m. susitarimus, buvo panašios į rinkliavas, kurias panašiomis aplinkybėmis oro uostą valdantis rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas būtų siūlęs mokėti bendrovei „Wizz Air“.

(364) Komisijos nuomone, bendrovės „Oxera“ ataskaitoje apskaičiuotas keleivių skaičius yra pagrįstas. Atrodo, kad šie srauto įverčiai atitinka srauto prognozes, numatytas plėtros plane. Bendrovės „Oxera“ ataskaitoje apskaičiuota, kad bendrovės „Wizz Air“ keleivių skaičius 2008–2009 m. padidėjo 188 826 keleiviais ([89]), 2009–2010 m. – 100 000 keleivių ([90]) ir 2010–2011 m. – 29 864 keleiviais ([91]). Plėtros plane buvo numatyta, kad 2008–2009 m. keleivių srautas padidės 244 348 keleiviais, 2009–2010 m. – 253 423 keleiviais, o 2010–2011 m. – 215 973 keleiviais. Taigi, palyginti su plėtros plane prognozuotu padidėjimu, bendrovės „Oxera“ ataskaitoje apskaičiuotas bendrovės „Wizz Air“ keleivių skaičiaus padidėjimas atrodo pagrįstas ir konservatyvus.

([87]) Atliekant 2008 m. skaičiavimus, atsižvelgta į faktinius visų metų duomenis. Vis dėlto bendrovė „Oxera“ patvirtino, kad 2008 m. susitarimai įsigaliojo tik 2008 m. gruodžio 11 d., todėl ši prielaida reikšmingos įtakos analizės rezultatams neturi. Bendrovė „Oxera“ patvirtino, kad, jeigu papildomos veiklos sąnaudos vertinant 2008 m. susitarimus būtų grindžiamos tik faktinėmis 2007 m. veiklos sąnaudomis, tai lemtų mažesnes apskaičiuotas papildomas veiklos sąnaudas (t. y. 8,0–8,9 RON vienam išvykstančiam keleiviui, palyginti su 8,5–9,4 RON vienam išvykstančiam keleiviui) 2008 m. susitarimų galiojimo laikotarpiu.

([88]) Komisija pažymi, kad toks tiesinis nuvertėjimas neatitinka GDV skaičiavimo metodikos, todėl jam negalima pritarti.

([89]) Nuo 5 587 išvykusių keleivių 2008 m. iki 100 000 išvykusių keleivių 2009 m., padauginus iš dviejų, kad būtų apskaičiuotas bendras išvykusių ir atvykusių keleivių skaičius.

([90]) Nuo 100 000 išvykusių keleivių 2009 m. iki 150 000 išvykusių keleivių 2010 m., padauginus iš dviejų.

([91]) Nuo 150 000 išvykusių keleivių 2010 m. iki 164 932 išvykusių keleivių 2011 m., padauginus iš dviejų.

(365) Komisija mano, kad prielaidos dėl nuolaidų apskaičiuojant aviacinės veiklos pajamas yra pagrįstos. Veiklos sutartyje buvo numatyta 50 % nuolaida tūpimo rinkliavoms, taikoma naujai oro transporto bendrovei, skrydžiams į naujus oro uostus arba dažnesniems skrydžiams į esamus oro uostus ir (arba) iš jų. Atsižvelgiant į tai, kad bendrovė „Wizz Air“ tik ketino pradėti veiklą Timišoaros tarptautiniame oro uoste, buvo galima pagrįstai manyti, kad per 2008 m. susitarimų galiojimo laikotarpį ji būtų pradėjusi skrydžius į naujus oro uostus ir (arba) padidinusi skrydžių dažnumą, todėl jai būtų taikoma 50 % nuolaida.

(366) Bendrovės „Oxera“ ataskaitoje taip pat daroma prielaida, kad per visą 2008 m. susitarimų galiojimo laikotarpį būtų taikoma 10 % nuolaida keleivių rinkliavai. Prielaida dėl 10 % nuolaidos 2010 m. ir 2011 m. atitinka veiklos sutartyje numatytą nuolaidą apskaičiuotam bendrovės „Wizz Air“ įlaipintų keleivių skaičiui per metus. Vis dėlto neturėjo būti daroma prielaida, kad nuolaida bus taikoma 2008 ir 2009 m., nes apskaičiuotas įlaipinamų keleivių skaičius buvo mažesnis nei 150 000 per metus (o nuolaida taikoma tik viršijus šią ribą). Tačiau dėl prielaidos, kad 10 % nuolaida taikoma 2008 ir 2009 m., sumažėja tų metų pajamos, todėl šį metodą galima laikyti konservatyviu ir todėl priimtinu.

(367) Komisija taip pat pritaria, kad saugumo rinkliavos įtraukti nereikia. Saugumo rinkliavos lėšomis finansuojama veikla, kuri yra neekonominio pobūdžio, todėl jai netaikomos valstybės pagalbos taisyklės, o tai yra viena iš galimybių, aprašytų 354 konstatuojamojoje dalyje. Komisija supranta, kad Rumunijos teisės aktus saugumo rinkliavos lėšomis finansuojamos tik investicijos, priežiūros darbai ir įranga, tiesiogiai susiję su saugumu. Jeigu rinkliavos lėšomis taip pat finansuojama infrastruktūra ar įranga, kuri naudojama ir komerciniais tikslais (ir todėl ji būdinga oro uosto veiklai), rinkliavos neįtraukimas į pajamų skaičiavimą yra konservatyvus ir pajamos nebūtų įvertintos pakankamai.

(368) Komisija mano, kad papildomos neaviacinės veiklos pajamos apskaičiuotos tinkamai. Jos grindžiamos oro uosto valdytojo *ex ante* neaviacinės veiklos pajamų, tenkančių vienam keleiviui, apskaičiavimu ir buvo pakoreguotos atsižvelgiant į numatomą infliaciją.

(369) Komisija taip pat pritaria skaičiavimams taikytai diskonto normai, nes ji atitinka Komisijos orientacines normas.

(370) Papildomų rinkodaros išlaidų, kurias patyrė oro uosto valdytojas, skaičiavimai grindžiami rinkodaros susitarimo nuostatomis, atsižvelgiant į apskaičiuotą oro uosto rinkliavų sumą. Todėl Komisija mano, kad jos yra priimtinos.

(371) Bendrovės „Oxera“ ataskaitoje papildomos veiklos sąnaudos apskaičiuotos remiantis Rumunijos pateikta prielaida, pagal kurią 80 % veiklos sąnaudų yra pastoviosios ir tik 20 % priklauso nuo keleivių skaičiaus. Komisija mano, kad ši prielaida yra pagrįsta. ([92]) Bendrovės „Oxera“ ataskaitoje papildomos veiklos sąnaudos apskaičiuotos pagal faktinius veiklos sąnaudų vienam išvykstančiam keleiviui duomenis iki 2008 m. susitarimų pasirašymo, juos koreguojant pagal numatomą infliaciją. Vėliau šios veiklos sąnaudos vienam keleiviui dauginamos iš apskaičiuoto bendrovės „Wizz Air“ keleivių skaičiaus. Todėl Komisija mano, kad papildomų veiklos sąnaudų apskaičiavimo metodas yra pagrįstas.

(372) Dėl papildomų investicinių sąnaudų Komisija pritaria prielaidai, kad dėl bendrovės „Wizz Air“ veiklos Timišoaros tarptautiniame oro uoste nereikėjo numatyti papildomų investicijų. Susitarimo memorandume oro uosto valdytojas įsipareigojo:

i) išplėsti keleivių terminalą, kad ne vėliau kaip iki 2011 m. sausio 1 d. jame būtų galima aptarnauti iki trijų milijonų keleivių per metus;

ii) iki 2009 m. pabaigos padidinti oro uosto tūpimo ir kilimo kategoriją iki III kategorijos abejomis kryptimis;

iii) užtikrinti keleiviams reikalingą automobilių stovėjimo vietų skaičių;

iv) padidinti orlaivių stovėjimo vietų skaičių nuo vienos 2009 m. vasario mėn. iki dviejų–trijų 2009 m. spalio mėn.

([92]) Remiantis poveikio vertinimu, pridedamu prie 2014 m. Aviacijos gairių, iki 90 % oro uostų veiklos sąnaudų yra pastoviosios ir kinta nedaug, priklausomai nuo vykdomos veiklos masto. http://ec.europa.eu/smart-regulation/impact/ia_carried_out/docs/ia_2014/swd_2014_0042_en.pdf, p. 26.

(373) Be to, vėliau pasirašytame veiklos susitarime buvo numatytas oro uosto valdytojo įsipareigojimas iki 2009 m. pabaigos užbaigti oro uosto tūpimo ir kilimo kategorijos gerinimą tik iki II kategorijos.

(374) Dėl įsipareigojimo išplėsti keleivių terminalą (372 konstatuojamosios dalies i punktas) Komisija pažymi, kad dėl terminalo išplėtimo buvo apsispręsta per du etapus, o sprendimai buvo priimti iki susitarimo memorandumo pasirašymo. Pirmąjį Timišoaros tarptautinio oro uosto išplėtimą lėmė poreikis padidinti terminalo pajėgumus, atsižvelgiant į numatomą keleivių srauto augimą ateinančiais metais. Šis išplėtimas buvo numatytas plėtros plane, parengtame 2006 m. kovo mėn. ir oficialiai patvirtintame 2007 m. spalio 4 d. Vyriausybės nutarimu Nr. 1212. Vyriausybės nutarime buvo numatyta terminalo išplėtimą vykdyti 2008–2009 m. Antrą išplėtimą paskatino būtinybė laikytis Šengeno saugumo reikalavimų. Remiantis Rumunijos pateikta informacija, šio išplėtimo galimybių studija buvo pradėta 2008 m. sausio mėn. pagal sutartį su konsultantu, sudarytą 2008 m. kovo mėn., ir buvo baigta 2008 m. birželio mėn., t. y. iki susitarimo memorandumo pasirašymo.

(375) Komisija pažymi, kad veiklos susitarimu buvo patikslintas susitarimo memorandume prisiimtas įsipareigojimas iki 2009 m. pabaigos pagerinti oro uostų tūpimo ir kilimo kategoriją iki III kategorijos abejomis kryptimis, įsipareigojant iki 2009 m. pabaigos ją pagerinti iki II kategorijos (372 konstatuojamosios dalies ii punktas) ([93]). Remiantis viešai skelbiama informacija ([94]), oro uosto tūpimo ir pakilimo kategorijos pagerinimas iki III kategorijos rytų tūpimo kryptimi buvo atliktas 2015 m., atnaujinant radijo navigacijos sistemą. Šiuo metu Timišoaros tarptautinis oro uostas yra III kategorijos rytų tūpimo kryptimi ir II kategorijos vakarų tūpimo kryptimi. Remiantis Rumunijos pateikta informacija, 2008 m. oro uosto kategorija buvo pagerinta nuo I kategorijos iki II kategorijos viena kryptimi, investuojant į oro uosto apšvietimą (kitai krypčiai jau buvo suteikta II kategorija). Sprendimas dėl investicijų į apšvietimo sistemą buvo priimtas plėtros plane, o galimybių studija buvo pradėta 2007 m. rugpjūčio mėn. pagal 2007 m. rugpjūčio 22 d. sutartį. Apšvietimo įrangos įsigijimo sutartis pasirašyta 2008 m. spalio mėn. Todėl sprendimas dėl apšvietimo įrangos modernizavimo buvo priimtas iki 2008 m. susitarimų pasirašymo. Remiantis tuo, galima pagrįstai daryti prielaidą, kad veiklos sutartyje numatytas įsipareigojimas iki 2009 m. pabaigos užbaigti pagerinimą iki II kategorijos buvo susijęs su apšvietimo įranga, dėl kurios jau buvo apsispręsta.

(376) Dėl įsipareigojimo užtikrinti keleiviams reikalingą automobilių stovėjimo vietų skaičių (372 konstatuojamosios dalies iii punktas) Komisija pažymi, kad investicijos į automobilių stovėjimo aikštelę buvo atliktos 2007 m., o pasirašius susitarimo memorandumą ir jo taikymo laikotarpiu nebuvo atlikta jokių kitų investicijų į automobilių stovėjimo aikštelę.

(377) Dėl įsipareigojimo padidinti orlaivių stovėjimo vietų skaičių nuo vienos 2009 m. vasario mėn. iki dviejų–trijų 2009 m. spalio mėn. (372 konstatuojamosios dalies iv punktas), oro uosto perono išplėtimo darbai buvo pradėti 2007 m. ir vykdomi 2007, 2008 ir 2009 m.

(378) Todėl Komisija mano, kad susitarimo memorandume ir veiklos susitarime prisiimti įsipareigojimai arba nebuvo įvykdyti, arba dėl jų buvo apsispręsta iki 2008 m. susitarimų sudarymo dienos. Nebuvo atlikta jokių investicijų, susijusių su bendrovės „Wizz Air“ veikla Timišoaros tarptautiniame oro uoste.

(379) Komisija pažymi, kad į bendrovės „Oxera“ ataskaitą buvo įtrauktos investicijų, atliktų iš oro uosto valdytojo nuosavų lėšų, nusidėvėjimo sąnaudos, atsižvelgiant į numatomą bendrovės „Wizz Air“ indėlį į oro uosto pajėgumus. Vis dėlto, kaip paaiškinta pirmiau, Komisija mano, kad oro uosto valdytojas nepatyrė jokių investicinių sąnaudų dėl oro transporto bendrovės veiklos Timišoaros tarptautiniame oro uoste. Todėl Komisija mano, kad į analizę nereikia įtraukti jokių nusidėvėjimo sąnaudų, susijusių su 2008 m. susitarimais.

(380) Remiantis tuo, kas išdėstyta, papildomos išlaidos, pajamos ir pelnas, kurių buvo galima tikėtis tuo metu, kai buvo pasirašyti 2008 m. susitarimai, ir kuriuos Komisija perskaičiavo remdamasi bendrovės „Oxera“ ataskaita, apibendrinti 17 lentelėje.

([93]) Rumunijos teigimu, veiklos susitarime, kuriuo buvo patikslintas susitarimo memorandume nustatytas įsipareigojimas, buvo numatyti teisiškai įpareigojantys veiksmai, o susitarimo memorandumas yra tik savanoriško pobūdžio (nebuvo numatyta jokių sankcijų).

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

17 lentelė. Bendrovės „Oxera“ apskaičiuotos ir Europos Komisijos perskaičiuotos papildomos pajamos, išlaidos ir pelnas, kurių tikėtasi pagal 2008 m. susitarimus

(tūkst. RON)		2008 m.	2009 m.	2010 m.	2011 m.
Išvykstančių „Wizz Air“ keleivių skaičius	[A]	5 586,9	100 000	150 000	164 931,5
Aviacinės veiklos pajamos	[B]	255	4 564,7	6 824,4	7 507,3
Neaviacinės veiklos pajamos	[C]	112,4	2 084,7	3 241,1	3 693,8
Iš viso papildomų pajamų	[D] = [B] + [C]	367,4	6 649,4	10 065,5	11 201,1
Veiklos sąnaudos	[E]	47,4	879,1	1 366,8	1 557,7
Rinkodaros išlaidos	[F]	29,6	2 955,7	4 410,9	4 853,6
Iš viso papildomų sąnaudų	[G] = [E] + [F]	76,9	3 834,8	5 777,7	6 411,2
Papildomas pelnas	[H] = [D] - [G]	290,4	2 814,6	4 287,8	4 789,9
Diskonto norma		1	0,8	0,7	0,6
Grynoji dabartinė vertė		**8 786,8**			

(381) Apibendrinant Komisijos perskaičiavimus, atliktus remiantis bendrovės „Oxera“ ataskaita, buvo tikimasi, kad 2008 m. susitarimais bus padidintas oro uosto valdytojo pelningumas.

Bendrovės „Carpatair“ 2008 m. susitarimų *ex ante* pelningumo analizė

Bendrovės „Carpatair“ tyrimas

(382) 2014 m. lapkričio 10 d. bendrovė „Carpatair“ pateikė Komisijai tyrimo ataskaitą, kurioje išdėstė bendrovės „Carpatair“ požiūrį į *ex ante* analizę ir vertinimą dėl oro uosto valdytojo atitikties rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijui, kai buvo sudaromas 2008 m. birželio 25 d. susitarimas su bendrove „Wizz Air“.

(383) Tyrimo ataskaitoje buvo pateiktas bazinis scenarijus, pagal kurį nebuvo sudaryti jokie susitarimai su bendrove „Wizz Air“, ir trys scenarijai darant prielaidą, kad susitarimai su bendrove „Wizz Air“ buvo sudaryti (optimistinis, realistinis ir pesimistinis scenarijus).

(384) Bendrovė „Carpatair“ daro prielaidą, kad oro transporto bendrovei neprisiėmus jokio įsipareigojimo tam tikrą laikotarpį toliau vykdyti veiklą, susitarimas neturi apibrėžtos trukmės, o pelningumo analizei tinkamas laikotarpis yra plėtros plano laikotarpis, kuris apėmė laikotarpį iki 2015 m. Remiantis šiuo argumentu, į tyrimą įtraukta analizė apima 2009–2015 m.

18 lentelė. BAZINIS scenarijus: pajamos, sąnaudos, pinigų srautai

	Baziniai metai	1 metai	2 metai	3 metai	4 metai	5 metai	6 metai	7 metai
	2008 m. Įvertis	2009 m. Prognozė	2010 m. Prognozė	2011 m. Prognozė	2012 m. Prognozė	2013 m. Prognozė	2014 m. Prognozė	2015 m. Prognozė
Augimo tempas		*4 %*	*10 %*	*10 %*	*10 %*	*10 %*	*10 %*	*10 %*
Keleiviai, įsk.	**887 630**	**921 082**	**1 013 190**	**1 114 509**	**1 225 960**	**1 348 556**	**1 483 412**	**1 631 753**
Į Timišoarą atvykstančių ir išvykstančių keleivių sk.	579 032	600 854	660 939	727 033	799 736	879 710	967 681	1 064 449
Persodinamų keleivių sk.	308 598	320 228	352 251	387 476	426 224	468 846	515 731	567 304
Keleivių sk. pagal vežėjus:								
į Timišoarą atvykstantys ir išvykstantys „Carpatair“ keleiviai	257 739	267 452	294 198	323 617	355 979	391 577	430 735	473 808
„Carpatair“ persodinami keleiviai	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
Kiti vežėjai	77 614	80 539	88 593	97 452	107 197	117 917	129 709	142 680
Bendra rinkliava, EUR/keleivių sk.								
Į Timišoarą atvykstančių ir išvykstančių keleivių sk.	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0
Persodinamų keleivių sk.	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
Pastaba. Į rinkliavą už į Timišoarą atvykstančių ir išvykstančių keleivių skaičių įtrauktos su orlaiviais susijusios rinkliavos (tūpimo, apšvietimo, stovėjimo, antžeminių paslaugų rinkliavos) ir neaviacinės veiklos pajamos								
Iš viso grynųjų pajamų, 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**
Grynosios pajamos pagal vežėjus:								
į Timišoarą atvykstantys ir išvykstantys „Carpatair“ keleiviai	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“ persodinami keleiviai	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
Kiti vežėjai	1 123 757	1 166 108	1 282 719	1 410 991	1 552 090	1 707 299	1 878 029	2 065 832
Iš viso sąnaudų, išreikštų kaip bendrų pajamų %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %
Iš viso sąnaudų, 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**
Sąnaudos pagal vežėjus:								
į Timišoarą atvykstantys ir išvykstantys „Carpatair“ keleiviai	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“ persodinami keleiviai	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
Kiti vežėjai	921 589	956 321	1 051 953	1 157 148	1 272 863	1 400 150	1 540 165	1 694 182
Pelnas nesumokėjus mokesčių, 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**
Kapitalo išlaidos, EUR	0	0	0	5 679 646		0	0	0
Pinigų srautas pagal faktinį scenarijų, 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) Bazinio scenarijaus atveju, t. y. „Susitarimai su bendrove „Wizz Air“ nesudaryti“, investicijos į PCN (dangos klasifikavimo numeris) siekiant stiprinti oro uosto infrastruktūrą buvo laikomos būtinomis tik 2011 m., o investicijos į terminalo pajėgumų didinimą nebuvo laikomos būtinomis (išsamesnis paaiškinimas pateiktas 388 konstatuojamojoje dalyje).

(386) Bazinio scenarijaus atveju nebuvo taikoma diskonto norma ir nebuvo apskaičiuota GDV.

(387) Kaip paaiškinta pirmiau, bendrovės „Carpatair“ tyrime numatyti trys scenarijai pagal hipotezę „Susitarimai su bendrove „Wizz Air“ sudaryti“. Komisija išsamiau pristatys realistinį scenarijų ([95]).

19 lentelė. Realistinis scenarijus „Su „Wizz Air“ sudaryti susitarimai“: pelnas, sąnaudos, pinigų srautai

	Baziniai metai	**1 metai**	**2 metai**	**3 metai**	**4 metai**	**5 metai**	**6 metai**	**7 metai**
	2008 m.	**2009 m.**	**2010 m.**	**2011 m.**	**2012 m.**	**2013 m.**	**2014 m.**	**2015 m.**
	Įvertis	**Prognozė**	**Prognozė**	**Prognozė**	**Prognozė**	**Prognozė**	**Prognozė**	**Prognozė**
Papildomas pelnas iš „Wizz Air“, EUR	**0**	**– 375 518**	**– 558 394**	**– 733 496**	**– 813 040**	**– 914 694**	**–1 042 962**	**–1 194 727**
Papildomos kapitalo išlaidos dėl „Wizz Air“, EUR	**5 679 646**	**3 000 000**	**10 000 000**	**11 320 354**	**0**	**0**	**0**	**0**

([95]) Vienintelis trijų scenarijų skirtumas yra numatomų aviacinės veiklos pajamų dydis. Atsižvelgiant į tai, kad yra rizika, jog 50 % faktinio į Timišoaros tarptautinį oro uostą atvykstančių ir iš jo išvykstančių „Carpatair“ keleivių srauto bus perkelta iš bendrovės „Carpatair“ į bendrovę „Wizz Air“, atliekant tyrimą buvo daroma prielaida, kad pagal realistinį scenarijų iš bendrovės „Carpatair“ į bendrovę „Wizz Air“ būtų perkelta 50 % tokio srauto, pagal optimistinį – 25 %, o pagal pesimistinį – 75 %

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

		Sąlyga	**Išvada**
Grynoji dabartinė vertė (GDV), EUR	**– 30 000 471**	**0**	**NEGERAI**
Vidinė grąžos norma (VGN)	**#NUM!**	**>=8 %**	**NEGERAI**
Grąžos laikotarpis, metai	**Niekada**	**< 7 metai**	**NEGERAI**
Diskontuotas grąžos laikotarpis, metai	**Niekada**	**<= 7 metai**	**NEGERAI**

(388) 19 lentelėje pateikti rodikliai buvo pagrįsti šiomis prielaidomis:

- Numatomas bendrovės „Wizz Air“ keleivių skaičius buvo grindžiamas šiomis prielaidomis:

  a) Tyrime pateikiama oro uosto eismo prognozė pagal 2005–2015 m. plėtros planą, pateiktą 2005 m. kovo mėn., taip pat atnaujintos eismo prognozės, įtrauktos į 2005–2015 m. plėtros planą, pateiktą 2006 m. kovo mėn. Kadangi vėlesniame plėtros plane buvo nurodyta galimybė pritraukti pigių skrydžių bendroves, bendrovės „Carpatair“ tyrime daroma prielaida, kad vėlesniame plėtros plane numatytas papildomas srauto augimas, palyginti su 2005 m. kovo mėn. plėtros planu, turėtų būti siejamas su tikėtinu pigių skrydžių bendrovės „Wizz Air“ atėjimu.

  b) Tyrime daroma prielaida, kad 25 % visų bendrovės „Carpatair“ atvykstančių ir išvykstančių keleivių pereis bendrovei „Wizz Air“ ([96]).

- Remiantis apskaičiuotu keleivių skaičiumi, buvo vertinama, kad liekanti suma sudarė 4 EUR už vieną išvykstantį keleivį 2009 m. ir 3,5 EUR už vieną išvykstantį keleivį 2010–2015 m.

- Apskaičiuota, kad neaviacinės veiklos pajamos sudaro 1 EUR už kiekvieną įlaipintą keleivį, nes, kaip matyti iš tyrimo, 2007 m. tokio dydžio neaviacinės veiklos pajamas oro uostas gaudavo iš kitų vežėjų, vykdančių tiesioginius skrydžius.

- Nors bendrovė „Carpatair“ manė, kad saugumo rinkliavos turėtų būti laikomos neekonominės veiklos pajamomis ir neturėtų būti įtraukiamos į aviacinės veiklos pajamas, gaunamas vykdant ekonominę veiklą, tyrime daroma prielaida, kad saugumo mokesčiai ir sąnaudos sudaro 2 EUR vienam keleiviui.

- Tyrime daroma prielaida, kad papildomos kintamosios išlaidos vienam orlaivio skrydžiui teikiant pagrindines antžemines paslaugas (degalai, vartojimo reikmenys) ir elektros energijos išlaidos apšvietimui sudaro 70 EUR.

- Tyrime laikomasi nuomonės, kad tam, jog Timišoaros tarptautiniame oro uoste bendrovė „Wizz Air“ galėtų eksploatuoti sunkiasvorius lėktuvus (MTOW 71 t), oro uostas iki bendrovės „Wizz Air“ veiklos pradžios turėjo atlikti PCN (dangos klasifikavimo numeris) kilimo ir tūpimo tako, riedėjimo tako ir perono sutvirtinimo darbus. Bendrovė „Carpatair“ mano, kad šios investicijos į PCN sutvirtinimo darbus turėtų būti vertinamos kaip papildomos sąnaudos, susijusios su bendrovės „Wizz Air“ veikla Timišoaros tarptautiniame oro uoste. Taip yra dėl to, kad, bendrovės „Carpatair“ teigimu, tuo metu Timišoaros tarptautiniame oro uoste visi kiti vežėjai eksploatavo gerokai lengvesnius orlaivius, kuriems nereikėjo didesnio PCN oro uosto infrastruktūros. Bendrovės „Carpatair“ teigimu, 2007 m. kovo mėn. oro uosto valdytojo gautoje ataskaitoje ([97]) buvo apskaičiuota, kad, norint priimti sunkesnius orlaivius, investicijos į PCN sutvirtinimą sudarytų 19 137 000 RON (5 679 646 EUR). Bendrovės „Carpatair“ tyrime ši suma laikoma papildomomis sąnaudomis dėl bendrovės „Wizz Air“ veiklos oro uoste 2008 m. (nes vertinama, kad šis PCN sutvirtinimas turėjo būti atliktas prieš bendrovei „Wizz Air“ pradedant veiklą).

([96]) Taip pat žr. 101 išnašą.

([97]) Bendrovės IPTANA parengtas 2006 m. Timišoaros oro uosto infrastruktūros tyrimas.

- Atsižvelgiant į susitarimo memorandume nustatytus įsipareigojimus padidinti terminalo pajėgumus, kad būtų galima aptarnauti iki trijų milijonų keleivių per metus, investicija į terminalą taip pat laikoma papildomomis sąnaudomis, susijusiomis su bendrovės „Wizz Air“ veikla (skaičiuojama, kad 2009 m. ši investicija sudarė 3 mln. EUR, 2010 m. – 10 mln. EUR ir 2011 m. – 17 mln. EUR). Tyrime paaiškinta, kad šis kapitalo išlaidų keleivinio terminalo statybai vertinimas buvo grindžiamas 2007 m. spalio 4 d. Vyriausybės nutarimu 1212/2007, kuriuo buvo patvirtintas 2006 m. kovo mėn. oro uosto strateginis plėtros planas.

- Manoma, kad taikoma diskonto norma sudarė 8 % ([98]).

(389) Remiantis šiais vertinimais apskaičiuota, kad septynerių metų GDV sudarė −30 000 471 EUR ([99]). Todėl tyrime nustatyta, kad, remiantis realistiniu scenarijumi, susitarimas su bendrove „Wizz Air“ nebuvo pelningas, taigi neatitiko rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principo ([100]).

Komisijos atliktas bendrovės „Carpatair“ tyrimo vertinimas

(390) Komisijos nuomone, bendrovės „Carpatair“ tyrimas grindžiamas daugeliu prielaidų, kurios neatrodo pagrįstos, įskaitant šias:

- Dėl 335 konstatuojamojoje dalyje paaiškintų priežasčių Komisija mano, kad pelningumo analizės vertinimo laikotarpis turėtų apimti tik pradinį 2008 m. susitarimų galiojimą, todėl turėtų būti trumpesnis nei septyneri metai. Be to, bendrovės „Carpatair“ tyrime vertinamas 2009–2015 m. laikotarpis tariamai grindžiamas plėtros planu, kuris vis dėlto apėmė visą 2006–2015 m. laikotarpį. Taigi laikotarpis, į kurį buvo atsižvelgta atliekant tyrimą, atrodo nepagrįstas ir neatspindi nei plėtros plano, nei 2008 m. susitarimų galiojimo trukmės.

- Vertinama, kad bendrovės „Wizz Air“ keleivių skaičius pagal realistinį scenarijų nuo 2009. iki 2010 m. padidės 292 590 keleivių, pesimistinį scenarijų – 276 743, o optimistinį scenarijų – 300 513 keleivių. Šis bendrovės „Wizz Air“ keleivių srauto padidėjimas yra didesnis nei bendro oro uosto srauto padidėjimas, numatytas 2006 m. kovo mėn. plėtros plane (būtent 253 423 keleivių padidėjimas 2009–2010 m.). Iš tyrimo matyti, kad tokį padidėjimą iš dalies lemia bendrovės „Carpatair“ keleivių perėjimas į bendrovę „Wizz Air“ konkuruojančiais maršrutais. Vis dėlto, pagal visus tris scenarijus bendras numatomas keleivių skaičiaus Timišoaros tarptautiniame oro uoste padidėjimas 2009–2010 m. sudaro 359 490, o tai taip pat yra daugiau nei plėtros plane prognozuojamas bendro keleivių srauto Timišoaros tarptautiniame oro uoste padidėjimas (kuris, kaip jau minėta, siekė 253 423 keleivių). Be to, Komisija pažymi, kad plėtros plane numatyta, jog pagrindinė keleivių srauto didėjimo priežastis bus teigiamas Rumunijos įstojimo į ES 2007 m. poveikis. Todėl Komisija abejoja, ar keleivių srauto prognozės padidėjimą, numatytą pradiniame 2005 m. kovo mėn. plėtros plane, palyginti su 2006 m. kovo mėn. plėtros planu, galima visiškai priskirti pigių skrydžių bendrovėms arba bendrovei „Wizz Air“ konkrečiai. Todėl Komisija mano, kad ši prielaida kelia abejonių į tyrimą įtrauktų skaičiavimų patikimumu.

- Pagrindinė tyrimo prielaida yra susijusi su apskaičiavimu, kurios investicinių sąnaudų dalys, jeigu tokių yra, turėtų būti priskirtos bendrovei „Wizz Air“. Ši prielaida yra esminė atliekant bendrus aptariamo susitarimo pelningumo skaičiavimus. Dėl 372–378 konstatuojamosiose dalyse paaiškintų priežasčių Komisija mano, kad jokios papildomos investicinės sąnaudos neturėtų būti priskirtos bendrovės „Wizz Air“ veiklai Timišoaros tarptautiniame oro uoste. Todėl tyrimo metodas, pagal kurį investicijos į naujų terminalų statybą ir oro uosto infrastruktūros PCN stiprinimą turi būti laikomos papildomomis sąnaudomis, yra nepriimtinas. Be to, Rumunija teigė, kad oro transporto bendrovė TAROM taip pat naudojo lėktuvus, kurių MTOW yra didesnė nei 70 tonų. Todėl tyrimo prielaida, kad investicijos, susijusios su kilimo ir tūpimo tako, riedėjimo tako ir perono PCN stiprinimu, turi būti priskiriamos bendrovei „Wizz Air“, neatrodo pagrįsta.

([98]) Tyrimo duomenimis, 2002–2009 m. vidutinės oro transporto bendrovių kapitalo išlaidos sudarė 7–10 %

([99]) Apskaičiuota, kad pesimistinio scenarijaus GDV yra −32 061 035 EUR, o optimistinio scenarijaus atveju ji sudaro −25 879 341 EUR.

([100]) Atsižvelgiant į tai, kad susitarimas su bendrove „Wizz Air“ buvo pripažintas *ex ante* nepelningu, bendrovės „Carpatair“ tyrime taip pat buvo vertinama tokio susitarimo alternatyva, t. y. scenarijus, pagal kurį bendrovei „Wizz Air“ būtų suteikta pagalba pradėti skraidinti naujais maršrutais (remiantis 2005 m. Aviacijos gairėmis). Pagal šį scenarijų, be kita ko, buvo daroma prielaida, kad rinkodaros parama būtų skiriama tik naujiems maršrutams trejus metus, nė vienas keleivis nepereis iš bendrovės „Carpatair“ į bendrovę „Wizz Air“, o būtinos kapitalo išlaidos bus gerokai mažesnės. Remiantis šiomis prielaidomis, pagal tokį veiklos pradžios pagalbos scenarijų apskaičiuota GDV sudarė 1 977 176 per septynerius metus.

(391) Be to, Komisija taip pat pažymi, kad tyrime daroma prielaida, jog papildomi pinigų srautai yra pinigų srautų pagal bazinį scenarijų ir pinigų srautų pagal tris scenarijus skirtumas, darant prielaidą, kad sudarytas susitarimas su bendrove „Wizz Air“. Vis dėlto tyrime papildomi pinigų srautai nėra apskaičiuoti tokiu būdu, o kiekvieno scenarijaus, pagal kurį numatomas susitarimo su bendrove „Wizz Air“ sudarymas, atveju papildomi pinigų srautai apskaičiuoti atskirai (o ne lyginant su baziniu scenarijumi). Todėl tai kelia dar daugiau abejonių dėl su duomenimis susijusių tyrimo išvadų.

(392) Todėl Komisija mano, kad bendrovės „Carpatair“ pateikta *ex ante* pelningumo analizė negali būti naudojama kaip įrodymas, kad 2008 m. susitarimai neatitinka rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principo.

2008 m. susitarimų *ex post* pelningumo tyrimai

(393) Numatomą 2008 m. susitarimų su bendrove „Wizz Air“ pelningumą patvirtina *ex post* tyrimai, kuriuos Komisijai pateikė:

— bendrovė „Oxera“;

— Timišoaros politechnikos universitetas ir

— bendrovė RBB.

(394) Toliau Komisija pateiks trumpą šių *ex post* tyrimų aprašymą kaip papildomą *ex ante* tyrimų išvadų įrodymą. Vis dėlto *ex ante* pelningumo analizė tebėra lemiamas įrodymas Komisijai vertinant, ar laikomasi rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principo.

Bendrovė „Oxera“

(395) 2011 m. spalio 27 d. bendrovė „Oxera“ pateikė bendrovei „Wizz Air“ parengtą *ex post* ataskaitą. Bendrovės „Oxera“ ataskaitoje buvo apskaičiuotos šios papildomos išlaidos ir pajamos, susijusios su 2008 m. susitarimais:

20 lentelė. Pajamos iš vieno išvykstančio „Wizz Air“ keleivio 2008–2010 m. (EUR)

Kategorija	2008 m.	2009 m.	2010 m.
Aviacinės veiklos pajamos[1]			
Tūpimo rinkliavos[2]	2,50	2,00	2,00
Antžeminių paslaugų rinkliavos[2]	0,99	0,99	0,99
Įlaipintų keleivių rinkliavos	8,00	6,40	5,04
Riboto judumo keleivių rinkliavos	0,20	0,20	0,20
Saugumo rinkliavos	10,00	10,00	10,00
Neaviacinės veiklos pajamos	**0,78**	**1,16**	**1,74**
Iš viso pajamų	**22,47**	**20,75**	**20,70**

Pastaba. [1] Aviacinės veiklos pajamos nurodytos pritaikius nuolaidas ir rinkliavų kompensacijas, bet neatėmus rinkodaros mokėjimų. Daroma prielaida, kad 50 % pajamų iš tūpimo rinkliavų taikomos AIP nustatytos nuolaidos. [2] Aviacinės veiklos pajamos iš rinkliavų, susijusių su oro eismu ar mase (t. y. tūpimo ir antžeminių paslaugų rinkliavų), apskaičiuotos naudojant faktinį keleivių skaičių ir darant prielaidą, kad naudojami „Airbus A320–200“ orlaiviai, kurių MTOW yra 72 tonos ir kuriuose yra 180 sėdimųjų vietų, darant prielaidą, kad apkrovos koeficientas yra 84 % Tai atitinka vidutinį bendrovės „Wizz Air“ apkrovos koeficientą 2010 m. (daugiau informacijos pateikiama adresu http://wizzair.com/about_us/news/#wizen068).

Šaltinis: bendrovės „Oxera“ analizė, grindžiama iš oro uosto valdytojo gautais duomenimis.

21 lentelė. Numatomos sąnaudos, susijusios su 2008 m. susitarimais (EUR)

Kategorija	2008 m.	2009 m.	2010 m.
Veiklos sąnaudos			
Personalas	1,56	1,56	1,56
Energija	0,70	0,70	0,70
Medžiagos	–0,45	–0,45	–0,45
Paslaugos ir kitos veiklos sąnaudos	1,65	1,65	1,65

Rinkodaros išlaidos	**13,70**	**15,59**	**14,95**
Investicinės sąnaudos	**0,89**	**0,87**	**2,06**
Iš viso sąnaudų	**18,04**	**19,92**	**20,47**

Šaltinis: bendrovės „Oxera“ analizė, grindžiama iš oro uosto valdytojo gautais duomenimis.

(396) 20 ir 21 lentelėse pateikti rodikliai yra pagrįsti šiomis prielaidomis:

- Aviacinės veiklos pajamos apskaičiuotos remiantis *ex post* ir *ex ante* metodų deriniu. Jos pagrįstos faktiniais duomenimis apie bendrovės „Wizz Air“ keleivių skaičių ir atskridimus ir išskridimus (*ex post* perspektyva). Nuolaidos apskaičiuotos taikant *ex ante* metodą. Daroma prielaida, kad aviacinės veiklos pajamų atveju 2009 m. tūpimo rinkliavoms taikoma 25 % nuolaida ([101]) ir 20 % nuolaida įlaipintų keleivių rinkliavoms, o 2010 m. – 30 % nuolaida (daroma prielaida, kad 2008 m. dėl nedidelio bendrovės „Wizz Air“ reisų skaičiaus tūpimo rinkliavų nuolaida nebuvo taikoma). Apšvietimo ir orlaivio stovėjimo rinkliavos nėra įtrauktos, nes bendrovė „Oxera“ manė, kad neįmanoma nustatyti, kiek privatus investuotojas galėtų atsižvelgti į pajamas iš šių dviejų rūšių rinkliavų. Saugumo rinkliavos yra įskaičiuotos.

- Siekiant apskaičiuoti neaviacinės veiklos pajamas (pvz., susijusias su automobilių stovėjimo aikštele, automobilių nuoma, restoranais), buvo taikomas *ex ante* metodas. Buvo daroma prielaida, kad pirmaisiais metais, t. y. 2008 m., jos iš esmės yra lygios tais pačiais metais iš oro transporto bendrovių, išskyrus bendrovę „Wizz Air“ ([102]), sukauptoms neaviacinės veiklos pajamoms (t. y. maždaug 0,78 EUR iš vieno išvykstančio keleivio). Buvo daroma prielaida, kad 2009 ir 2010 m. neaviacinės veiklos pajamos iš vieno keleivio padidėtų 50 % per metus, atsižvelgiant į faktinį neaviacinės veiklos pajamų augimą oro uoste 2008 m.

- Dėl papildomų veiklos sąnaudų, sąnaudos, kurios skiriasi priklausomai nuo keleivių skaičiaus ([103]) (personalo sąnaudos, energijos sąnaudos, medžiagų ir įsigytų paslaugų sąnaudos bei kitos veiklos sąnaudos), buvo priskirtos bendrovei „Wizz Air“ proporcingai oro transporto bendrovės išvykstančių keleivių daliai. Bendrovės „Oxera“ teigimu, saugumo sąnaudos įtraukiamos į papildomas veiklos sąnaudas. Skaičiavimas atliekamas remiantis faktiniais veiklos sąnaudų duomenimis, todėl atliekamas *ex post*.

- Rinkodaros mokėjimai buvo apskaičiuoti pagal rinkodaros susitarimą, remiantis faktiniu bendrovės „Wizz Air“ keleivių skaičiumi ir atsižvelgiant į oro uosto mokesčių sumą, apskaičiuotą kaip paaiškinta pirmiau.

- Apskaičiuojant papildomas investicines sąnaudas, kurios pagrįstos oro uosto pateiktais 2007–2010 m. laikotarpio investicijų duomenimis, buvo taikomas *ex post* metodas. Valstybės finansuotos investicijos į terminalo pastatą ir saugumo įrangą nebuvo priskirtos bendrovei „Wizz Air“. Bendrovės „Oxera“ teigimu, tai yra išlaidos, kurios būtų patirtos neatsižvelgiant į bendrovės „Wizz Air“ veiklą, nes jos buvo susijusios su Rumunijos įsipareigojimu vykdyti stojimo į Šengeno erdvę reikalavimus. Buvo atsižvelgta į investicijų, finansuojamų nuosavomis oro uosto lėšomis, nusidėvėjimo sąnaudas, kurios buvo paskirstytos proporcingai oro uosto keleivių pajėgumų daliai, tenkančiai bendrovei „Wizz Air“. Apskaičiuota, kad keleivių pajėgumai yra lygūs didžiausiam keleivių skaičiui, aptarnautam oro uoste 2007–2010 m., nes bendrovė „Oxera“ iš oro uosto valdytojo suprato, kad Timišoaros tarptautinis oro uostas veikė visu oro eismo pajėgumu, kai buvo atliekamas tyrimas (2011 m. spalio mėn.).

(397) Remdamasi pirmiau nurodytomis sąnaudomis ir pajamomis, bendrovė „Oxera“ nustatė, kad 2008 m. susitarimai užtikrino papildomą pelną. Pelnas, tenkantis vienam keleiviui (t. y. papildomas indėlis vienam keleiviui, apskaičiuotas kaip papildomų pajamų ir sąnaudų įverčių skirtumas), pateikiamas 22 lentelėje.

([101]) Bendrovės „Oxera“ teigimu, tai prilygsta prielaidai, kad 50 % bendrovės „Wizz Air“ keleivių srauto yra susiję su naujais maršrutais, todėl taikoma 50 % nuolaida tūpimo rinkliavoms, o likusiems 50 % srauto taikomas visas tūpimo rinkliavos dydis.

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

([103]) Bendrovė „Oxera“ atliko regresinę analizę, kad nustatytų sąnaudų dalį, kuri gali būti laikoma pastoviąja, atsižvelgiant į keleivių skaičiaus pokyčius ir skirtingą kintamųjų sąnaudų dalį.

22 lentelė. Papildomas padidėjimas, susijęs su 2008 m. susitarimais (EUR)

Kategorija	2008 m.	2009 m.	2010 m.
Vidutinės papildomos pajamos, tenkančios vienam išvykstančiam keleiviui	22,47	20,75	20,70
Vidutinės papildomos išlaidos, tenkančios vienam išvykstančiam keleiviui	18,04	19,92	20,47
Papildomas padidėjimas, tenkantis vienam išvykstančiam keleiviui	4,43	0,84	0,23
Iš viso papildomo padidėjimo	**19 404**	**107 198**	**37 833**

Šaltinis: bendrovės „Oxera“ analizė, grindžiama iš oro uosto valdytojo gautais duomenimis.

(398) Remdamasi pirmiau pateiktais skaičiavimais, bendrovė „Oxera“ nustatė, kad 2008 m. susitarimų GDV buvo teigiama ir per trejų metų 2008 m. susitarimų laikotarpį sudarė 145 249 EUR, atsižvelgiant į 12,02 % diskonto normą.

(399) Komisija pažymi, kad bendrovės „Oxera“ *ex post* pelningumo vertinime yra derinami *ex ante* ir *ex post* duomenys apskaičiuojant papildomas pajamas, o papildomų sąnaudų skaičiavimai yra grindžiami tik *ex post* vertinimais.

(400) Komisija pažymi, kad yra įskaičiuotos ir saugumo rinkliavos, ir sąnaudos, ir daro prielaidą, kad tai neturės įtakos bendram apskaičiuotam pelningumui.

(401) Dėl aviacinės veiklos pajamų Komisija pažymi, kad apšvietimo ir stovėjimo rinkliavos (atitinkamai 2,10 EUR už MTOW toną už vieną panaudojimą ir 0,15 EUR už MTOW toną už vieną panaudojimą) neįtrauktos į skaičiavimus, o tai reiškia konservatyvų metodą. Be to, atrodo, jog prielaida dėl 20 % nuolaidos įlaipintų keleivių rinkliavai 2009 m. ir 30 % 2010 m. yra per didelė, nes tai reikštų, kad 2009 m. būtų įlaipinta daugiau kaip 300 000 keleivių, o 2010 m. – daugiau kaip 500 000, o tai neatitinka bendrovės „Wizz Air“ faktinių keleivių duomenų. Komisija mano, kad, remiantis bendrovės „Wizz Air“ faktiniais keleivių duomenimis, reikėtų daryti prielaidą, jog 2008 ir 2009 m. nebūtų taikoma keleivių rinkliavų nuolaida, o 2010 m. būtų taikoma tik 10 % nuolaida. Tačiau Komisija pažymi, kad, remiantis rinkodaros susitarime pateikta formule, koreguojant oro uosto rinkliavas (siekiant atsižvelgti į apšvietimo ir stovėjimo rinkliavas ir patikslinti keleivių rinkliavai taikytiną nuolaidos dydį), reikėtų analogiškai koreguoti rinkodaros mokėjimus ta pačia suma ir dėl to poveikis bendram pelningumui nebus daromas.

(402) Vertindama sąnaudas:

a) Komisija mano, kad papildomų veiklos sąnaudų apskaičiavimo metodas, grindžiamas faktiniais duomenimis, turimais iki 2008 m. susitarimų pasirašymo, yra pagrįstas.

b) Komisija pažymi, kad į tyrimo ataskaitą buvo įtrauktos investicijų, atliktų iš oro uosto valdytojo nuosavų lėšų, nusidėvėjimo sąnaudos, atsižvelgiant į numatomą bendrovės „Wizz Air“ indėlį į oro uosto pajėgumus. Vis dėlto, kaip paaiškinta 372 konstatuojamojoje dalyje, Komisija mano, kad oro uostas nepatyrė jokių investicinių sąnaudų dėl bendrovės „Wizz Air“ veiklos oro uoste. Todėl Komisija mano, kad į analizę nereikia įtraukti jokių nusidėvėjimo sąnaudų, susijusių su susitarimais.

(403) Dėl 401 konstatuojamojoje dalyje paaiškintų priežasčių Komisija mano, kad apskaičiuota sąnaudų suma yra per didelė.

(404) Tačiau, kadangi koreguojant aviacinės veiklos pajamas, reikėtų analogiškai koreguoti rinkodaros mokėjimą, tai neturėtų poveikio apskaičiuotam pelningumui. Be to, atrodo, kad apskaičiuotos išlaidos yra per didelės. Todėl Komisija daro išvadą, kad bendra 2011 m. bendrovės „Oxera“ tyrimo išvada yra pagrįsta ir GDV yra teigiama.

(405) Remdamasi 399–404 konstatuojamosiomis dalimis, Komisija mano, kad 2011 m. spalio 27 d. bendrovės „Oxera“ ataskaitos dėl 2008 m. susitarimų rezultatai yra priimtini.

Timišoaros politechnikos universitetas

(406) Oro uosto valdytojas pateikė 2011 m. balandžio mėn. Timišoaros politechnikos universiteto parengtą sąnaudų ir naudos analizę. Joje oro uosto rinkodaros mokėjimai, atlikti bendrovei „Wizz Air“, laikomi oro uosto valdytojo „investicijomis“ siekiant tikslo padidinti keleivių skaičių ir netiesiogiai – pajamas. Atliekant analizę atsižvelgiama į du šių „investicijų“ laikotarpius – penkerių metų (2008–2012 m.) ir septynerių metų (2008–2014 m.). Tyrimo skaičiavimai grindžiami 2008–2010 m. *ex post* duomenimis ir 2011–2014 m. įverčiais. Norėdamas įvertinti „investicijų“ pelningumą, universitetas apskaičiavo GDV atsižvelgdamas į keturis elementus:

— oro uosto valdytojo sąnaudas mokant metinius rinkodaros mokėjimus pagal susitarimą su bendrove „Wizz Air“, kurie 2008 m. sudarė 77 192,01 EUR, 2009 m. – 2 051 031,32 EUR ir 2010 m. – 223 038 EUR;

— papildomas oro uosto valdytojo sąnaudas teikiant paslaugas bendrovei „Wizz Air“, apskaičiuotas kaip bendrų sąnaudų procentinė dalis (2009 m. – 1 %, 2010 m. – 15 %, 2011 m. – 20 % ir 2011–2014 m. – 22 %). Galima pažymėti, kad kiekvienais metais visų bendrovei „Wizz Air“ priskiriamų sąnaudų dalis yra lygi arba didesnė už bendrovei „Wizz Air“ tenkančią visų skrydžių oro uoste dalį;

— dėl pajamų, kurias oro uosto valdytojas gavo iš bendrovės „Wizz Air“, 2008–2010 m. pajamos buvo nustatytos pagal faktinius duomenis, o 2010 m. AIP buvo naudojamas prognozuojant būsimas oro uosto pajamas iš rinkliavų 2011–2014 m.;

— buvo taikoma 5 % diskonto norma.

(407) Atlikus analizę nustatyta, kad per penkerius metus (2008–2012 m.) „investicijų“, kurios sudaro išankstines trejų metų rinkodaros sąnaudas 2008–2010 m., kartu su pajamomis iš bendrovės „Wizz Air“ per penkerių metų laikotarpį (2008–2012 m.) GDV sudaro 590 389,80 EUR (maždaug 2,5 mln. RON). Per septynerių metų laikotarpį (2008–2014 m.), atsižvelgiant į pajamas 2008–2014 m., GDV gerokai padidėja iki 2 282 687,31 EUR (maždaug 10 mln. RON).

(408) Komisija pažymi, kad Timišoaros politechnikos universitetas apskaičiavo teigiamą GDV. Komisija mano, kad bendrų sąnaudų paskirstymo metodas yra pagrįstas (jos lygios arba didesnės už bendrovei „Wizz Air“ tenkančią visų skrydžių Timišoaros tarptautiniame oro uoste dalį). Vis dėlto nepateikiama jokios informacijos apie tai, kaip buvo apskaičiuotos pajamos iš bendrovės „Wizz Air“ (pvz., kokios prielaidos buvo daromos dėl nuolaidų, kurie duomenys apie keleivių ir skrydžių srautą buvo naudojami). Todėl Komisija neturi reikiamos informacijos, kad galėtų įvertinti, ar pajamų įverčiai yra pagrįsti. Be to, atrodo, kad pelningumo analizė apima ne tik 2008 m. susitarimus ir 2010 m. susitarimus dėl pakeitimų, bet ilgesnį laikotarpį. Todėl Komisija negali pasikliauti bendru šio tyrimo rezultatu.

Bendrovė RBB

(409) Oro uosto valdytojas taip pat pateikė 2011 m. spalio 27 d. bendrovės RBB parengtą tyrimą. Bendrovė RBB nustatė, kad 2008 m. susitarimai jau pasitvirtino esantys pelningi iki 2010 m. ir buvo galima tikėtis, kad jie bus dar pelningesni kaupiantis nuolatinei metinei bendrovės „Wizz Air“ veiklos Timišoaros tarptautiniame oro uoste naudai ir nebelikus 2008–2010 m. rinkodaros sąnaudų. Bendrovės RBB teigimu, papildomos išlaidos, kurias galima priskirti bendrovei „Wizz Air“ 2008–2010 m., svyruoja nuo 3,5 mln. EUR (15,2 mln. RON) iki 3,8 mln. EUR (16,8 mln. RON), atsižvelgiant į veiklos sąnaudų paskirstymą. Jos buvo lyginamos su bendrovės „Wizz Air“ sumokėtais oro uosto mokesčiais, todėl papildomos pajamos iš viso sudarė 5,5 mln. EUR (23,9 mln. RON). Taip buvo gautas nuo 2 mln. EUR (8,7 mln. RON) iki 1,7 mln. EUR (7,1 mln. RON) perteklius. Bendrovė RBB padarė išvadą, kad 2008 m. susitarimai užtikrino teigiamą grąža oro uosto valdytojui. Atliekant šį skaičiavimą nebuvo atsižvelgta į neaviacinės veiklos pajamas.

(410) Bendrovė RBB taip pat nustatė, kad bendrovės „Wizz Air“ veikla buvo pagerintas Timišoaros tarptautinio oro uosto efektyvumas, nes bendrovės „Wizz Air“ orlaiviais buvo skraidinama gerokai daugiau keleivių per vieną skrydį, palyginti su kitomis Timišoaros tarptautiniame oro uoste veikiančiomis oro transporto bendrovėmis. Buvo teigiama, kad tai prisidėjo prie bendro oro uosto pelningumo 2008–2010 m., nes bendros veiklos pajamos padidėjo 39 %, o bendros veiklos sąnaudos – 22 % Analogiškai veiklos pelnas, tenkantis vienam keleiviui, padidėjo 74 % nuo 1,4 EUR (5,9 RON) iki 2,4 EUR (10,25 RON) 2008–2010 m.

(411) Galiausiai RBB apskaičiavo, kad bendrovei „Wizz Air“ teko aviacinės veiklos pajamos dalis, proporcinga arba didesnė už bendrovės keleivių ir skrydžių skaičiaus oro uoste dalį.

(412) Dėl papildomų sąnaudų ir pajamų analizės Komisija pažymi, kad bendrovė RBB bendrovės „Wizz Air“ pajamas apskaičiavo tik atsižvelgdama į oro uosto rinkliavas, todėl jas galima laikyti konservatyviomis, nes nėra įskaičiuotos neaviacinės veiklos rinkliavos. Komisija mano, kad metodas, taikytas apskaičiuojant papildomas sąnaudas ir papildomas pajamas, siekiant nustatyti papildomą pelningumą dėl 2008 m. susitarimų su bendrove „Wizz Air“ 2008–2010 m., yra pagrįstas.

Išvada dėl 2008 m. susitarimų ekonominio pranašumo

(413) Remiantis bendrovės „Oxera“ *ex ante* tyrimu, 2015 m. vasario 10 d. atkurtu *ex post*, kuriuo remdamasi Komisija atliko perskaičiavimus (380 konstatuojamoji dalis), buvo tikimasi, kad oro uosto ir bendrovės „Wizz Air“ susitarimu bus padidintas oro uosto valdytojo pelningumas. Komisija pažymi, kad bendrovių „Oxera“ ir RBB parengtuose *ex post* tyrimuose pateikiama papildomų *ex ante* bendrovės „Oxera“ tyrimo išvadų įrodymų.

(414) Be to, yra požymių, visų pirma remiantis 2006–2015 m. plėtros planu, kad 2008 m. susitarimai su bendrove „Wizz Air“ buvo bendros strategijos ir ilgalaikio siekio užtikrinti bendrą oro uosto pelningumą dalis.

(415) Todėl Komisija mano, kad apdairus rinkos ekonomikos operatorius būtų sudaręs tokį susitarimą. Todėl ji daro išvadą, kad 2008 m. oro uosto valdytojo ir bendrovės „Wizz Air“ susitarimais bendrovei „Wizz Air“ nebuvo suteiktas ekonominis pranašumas, kurio ji nebūtų įgijusi įprastomis rinkos sąlygomis.

9.1.4.6. 2010 m. susitarimų dėl pakeitimų pelningumo analizė

(416) 2015 m. vasario 10 d. bendrovės „Oxera“ ataskaitoje taip pat apskaičiuotos papildomos išlaidos, pajamos ir pelnas, kurių buvo galima tikėtis tuo metu, kai 2010 m. birželio 25 d. buvo pasirašyti susitarimai dėl pakeitimų (apibendrinti toliau pateikiamoje 23 lentelėje). 2015 m. gegužės 14 d. bendrovė „Oxera“ dar kartą pateikė numatomo pelningumo skaičiavimus, kad ištaisytų 2015 m. vasario 10 d. ataskaitoje nustatytą duomenų klaidą. Taisymas buvo susijęs su bendrų investicinių sąnaudų pervertinimu, kuris atsirado dėl dvigubo valstybės finansuojamų investicijų skaičiavimo pradinėje ataskaitoje. Ši duomenų klaida turėjo įtakos numatomam 2010 m. susitarimų dėl pakeitimų pelningumui, kuris iš pradžių buvo per mažas.

(417) Bendrovė „Oxera“ priėjo prie išvados, kad numatoma 2010 m. birželio 25 d. susitarimų dėl pakeitimų GDV sudarytų 2 326 mln. RON.

23 lentelė. Bendrovės „Oxera“ apskaičiuotos papildomos pajamos, išlaidos ir pelnas, kurių tikėtasi pagal 2010 m. susitarimus dėl pakeitimų

(tūkst. RON)		**2010 m.**	**2011 m.**
Išvykstančių „Wizz Air“ keleivių skaičius	[A]	71 925	13 665
Aviacinės veiklos pajamos	[B]	1 253	238
Neaviacinės veiklos pajamos	[C]	1 713	336
Iš viso papildomų pajamų	*[D] = [B] + [C]*	*2 967*	*574*
Veiklos sąnaudos	[E]	801	157
Nusidėvėjimas	[F]	120	23
Iš viso papildomų sąnaudų	*[G] = [E] + [F]*	*921*	*181*
Papildomas pelnas	*[H] = [D] - [G]*	*2 046*	*394*
Diskonto norma		1,0	0,9
Grynoji dabartinė vertė		**2 326**	

(418) 23 lentelėje pateikti rodikliai yra pagrįsti šiomis prielaidomis:

a) Bendrovės „Wizz Air“ keleivių srauto prognozės buvo apskaičiuotos remiantis bendrovės „Wizz Air“ keleivių srauto 2009 m. faktiniais duomenimis, padidintais pagal Eurokontrolės (2008 m.) apskaičiuotą numatomą Europos oro eismo augimą ([104]).

b) Bendrovės „Wizz Air“ atskridimų ir išskridimų prognozės buvo apskaičiuotos remiantis tuo, kad bendrovė „Wizz Air“ eksploatavo orlaivius „Airbus 320–200“, kurių maksimali kilimo masė (MTOW) yra 72 tonos, sėdimųjų vietų skaičius – 180, o apkrovos koeficientas – 82 % Šios prielaidos pagrįstos 2008 m. susitarimų *ex ante* pelningumo analize, kurią pateikė Rumunija.

c) Aviacinės veiklos pajamų prognozės yra grindžiamos rinkliavomis už vieną išvykstantį keleivį ir vieną atskridimą ir išskridimą bei nuolaidomis, kurių dydžiai atitinka 2010 m. susitarimuose dėl pakeitimų nurodytus dydžius. Į analizę neįtrauktas saugumo mokestis dėl to, kad bendrovė „Oxera“ padarė išvadą, jog jis nepatenka į rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principo vertinimo sritį, nes tokių mokesčių lėšomis finansuojama veikla, už kurią atsakomybė paprastai tenka valstybei, besinaudojančiai savo, kaip valdžios institucijos, prerogatyvomis (2014 m. Aviacijos gairių 35 punktas).

d) Kaip ir 2008 m. susitarimo atveju, neaviacinės veiklos pajamų prognozė yra pagrįsta apskaičiuotomis neaviacinės veiklos pajamomis vienam išvykstančiam keleiviui, nurodytomis Rumunijos pateiktoje *ex ante* analizėje, koreguojant jas pagal numatomą infliaciją ir taikant srauto prognozes, kaip paaiškinta šios konstatuojamosios dalies a punkte.

e) Kaip paaiškinta pirmiau, dėl papildomų veiklos sąnaudų (personalo paslaugoms, energijai, medžiagoms) oro uosto valdytojas mano, kad apie 20 % veiklos sąnaudų galima laikyti papildomomis, t. y. kintamomis, priklausomai nuo keleivių skaičiaus. Bendrovės „Oxera“ ataskaitoje papildomos veiklos sąnaudos apskaičiuotos remiantis 2007–2009 m. faktiniais duomenimis, juos koreguojant pagal numatomą infliaciją ir darant prielaidą, kad 20 % išlaidų yra papildomos. Saugumo sąnaudos neįtrauktos.

f) Į bendrovės „Oxera“ ataskaitoje pateiktus įverčius neįtrauktos jokios papildomos rinkodaros sąnaudos, kurias patyrė oro uosto valdytojas, nes rinkodaros susitarimas buvo nutrauktas 2010 m. vasario 10 d.

g) Kaip paaiškinta pirmiau dėl 2008 m. susitarimų, vertinant papildomas investicines sąnaudas bendrovės „Oxera“ ataskaitoje atsižvelgiama į oro uosto valdytojo pateiktus duomenis apie oro uosto valdytojo atliktas investicijas, kurios finansuojamos tiek valstybės, tiek nuosavomis lėšomis 2007–2011 m. Bendrovės „Oxera“ ataskaitoje daroma prielaida, kad dėl bendrovės „Wizz Air“ veiklos nebūtų reikėję jokių papildomų investicijų. Viešasis finansavimas, kurį oro uosto valdytojas gavo terminalo statybai ir saugumo įrangai, nebuvo įtrauktas, nes buvo laikoma, kad jis nesusijęs su bendrovės „Wizz Air“ veikla Timišoaros tarptautiniame oro uoste. Kitų investicijų, finansuojamų iš oro uosto valdytojo nuosavų lėšų, nuvertėjimas buvo priskirtas atsižvelgiant į numatomą bendrovės „Wizz Air“ srauto dalį, palyginti su oro uosto pajėgumais. Buvo daroma prielaida, kad per visą susitarimų galiojimo laiką oro uosto pajėgumai bus trys milijonai keleivių per metus. Ši prielaida grindžiama 2008 m. susitarimo memorandumu, kuriame buvo numatyta, kad oro uosto pajėgumai iki 2011 m. turėtų pasiekti tris milijonus keleivių per metus. Nusidėvėjimo sąnaudos apskaičiuotos taikant tiesinį metodą.

h) Apskaičiuotas pelnas buvo diskontuotas taikant Komisijos orientacines normas, pridėjus 100 bazinių punktų maržą, t. y. diskonto norma sudarė 8,82 %

(419) Komisija mano, kad bendrovės „Oxera“ metodas, taikytas nustatant keleivių skaičių ir juo remiantis apskaičiuojant numatomas aviacinės veiklos pajamas, atsižvelgiant į 2010 m. susitarimuose dėl pakeitimų numatytas lengvatas, yra pagrįstas. Komisija taip pat pritaria su saugumo mokesčio neįtraukimui dėl 365 konstatuojamojoje dalyje paaiškintų priežasčių.

(420) Komisija mano, kad papildomos neaviacinės veiklos pajamos apskaičiuotos tinkamai. Tai pagrįsta oro uosto valdytojo vertinimu, paremtu praėjusių metų duomenimis, pagal kurį neaviacinės veiklos pajamos sudaro 15–20 % oro uosto valdytojo pajamų, o tai atrodo tikėtina.

(421) Komisija taip pat pritaria skaičiavimams naudotai diskonto normai, visų pirma atsižvelgdama į tai, kad analizės laikotarpis yra trumpesnis nei metai.

([104]) Eurokontrolė (2008), „2008 m. vystymosi uždaviniai“, suvestinė ataskaita, p. 14.

(422) Komisija pritaria, kad į skaičiavimus neturėtų būti įtraukiamos papildomos rinkodaros išlaidos.

(423) Bendrovės „Oxera“ ataskaitoje papildomos veiklos sąnaudos apskaičiuotos remiantis Rumunijos pateikta prielaida, pagal kurią 80 % veiklos sąnaudų yra pastoviosios ir tik 20 % priklauso nuo keleivių skaičiaus. Komisija mano, kad ši prielaida yra pagrįsta ([105]). Bendrovė „Oxera“ apskaičiuoja papildomas veiklos sąnaudas pagal veiklos sąnaudų vienam išvykstančiam keleiviui faktinius duomenis iki susitarimų pasirašymo, koreguodama jas pagal numatomą infliaciją ir padaugindama tokias veiklos sąnaudas vienam keleiviui iš numatomo bendrovės „Wizz Air“ keleivių skaičiaus. Todėl Komisija mano, kad papildomos veiklos sąnaudos apskaičiuotos pagrįstai.

(424) Dėl papildomų investicinių sąnaudų Komisija mano, kad bendrovės „Oxera“ ataskaitoje taikytas metodas yra pagrįstas. Visų pirma, bendrovės „Oxera“ ataskaitoje nurodyta, kad dėl bendrovės „Wizz Air“ veiklos Timišoaros tarptautiniame oro uoste nereikėjo jokių papildomų investicijų. Pakeitimo susitarime nebuvo numatyta jokių naujų oro uosto valdytojo įsipareigojimų bendrovės „Wizz Air“ atžvilgiu dėl papildomos infrastruktūros, palyginti su 372 konstatuojamojoje dalyje įvertintais 2008 m. susitarimais. Todėl Komisija pritaria, kad dėl bendrovės „Wizz Air“ veiklos nebuvo padaryta nė viena investicija. Be to, Komisija pažymi, kad į bendrovės „Oxera“ tyrimą buvo įtrauktos investicijų, atliktų iš oro uosto valdytojo nuosavų lėšų, nusidėvėjimo sąnaudos, atsižvelgiant į numatomą bendrovės „Wizz Air“ indėlį į oro uosto pajėgumus. Vis dėlto, kaip paaiškinta 372 konstatuojamojoje dalyje, Komisija mano, kad oro uosto valdytojas nepatyrė jokių investicinių sąnaudų dėl bendrovės „Wizz Air“ veiklos. Todėl Komisija mano, kad į analizę nereikia įtraukti jokių nusidėvėjimo sąnaudų, susijusių su 2010 m. susitarimais dėl pakeitimų ([106]).

(425) Remiantis tuo, kas išdėstyta, papildomos išlaidos, pajamos ir pelnas, kurių buvo galima tikėtis tuo metu, kai buvo pasirašyti 2010 m. susitarimai dėl pakeitimų, kuriuos Komisija perskaičiavo remdamasi bendrovės „Oxera“ ataskaita, apibendrinti 24 lentelėje.

24 lentelė. Bendrovės „Oxera“ apskaičiuotos papildomos pajamos, išlaidos ir pelnas, kurių tikėtasi pagal 2010 m. susitarimus dėl pakeitimų, perskaičiuoti Europos Komisijos

(tūkst. RON)		**2010 m.**	**2011 m.**
Išvykstančių „Wizz Air“ keleivių skaičius	[A]	71 925	13 665
Aviacinės veiklos pajamos	[B]	1 253	238
Neaviacinės veiklos pajamos	[C]	1 713	336
Iš viso papildomų pajamų	*[D] = [B] + [C]*	*2 967*	*574*
Veiklos sąnaudos	[E]	801	157
Iš viso papildomų sąnaudų	*[F] = [E]*	*801*	*157*
Papildomas pelnas	*[G] = [D] - [F]*	*2 165*	*417*
Diskonto norma		1,0	0,9
Grynoji dabartinė vertė		**2 462**	

2010 m. susitarimų dėl pakeitimų *ex post* pelningumo tyrimas

(426) 2011 m. spalio 27 d. bendrovė „Oxera“ pateikė bendrovei „Wizz Air“ parengtą *ex post* ataskaitą. Bendrovės „Oxera“ ataskaitoje buvo apskaičiuotos šios papildomos išlaidos ir pajamos, susijusios su 2010 m. susitarimais dėl pakeitimų:

([105]) Žr. 92 išnašą.

([106]) Jeigu buvo įtrauktos nusidėvėjimo sąnaudos, ši prielaida yra konservatyvi ir dėl jos apskaičiuojamos per didelės papildomos sąnaudos. Pagal tokį scenarijų Komisija turi tą pačią pastabą, kaip ir 379 konstatuojamojoje dalyje.

25 lentelė. Pajamos iš vieno išvykstančio „Wizz Air“ keleivio 2010–2011 m. (EUR)

Kategorija	2008 m.	2009 m.	2010 m.
Aviacinės veiklos pajamos[1]			
Tūpimo rinkliavos[2]	2,50	2,00	2,00
Antžeminių paslaugų rinkliavos[2]	0,99	0,99	0,99
Įlaipintų keleivių rinkliavos	8,00	6,40	5,04
Riboto judumo keleivių rinkliavos	0,20	0,20	0,20
Saugumo rinkliavos	10,00	10,00	10,00
Neaviacinės veiklos pajamos	**0,78**	**1,16**	**1,74**
Iš viso pajamų	**22,47**	**20,75**	**20,70**

Pastaba. [1] Aviacinės veiklos pajamos nurodytos pritaikius nuolaidas ir rinkliavų kompensacijas, bet neatėmus rinkodaros mokėjimų. Daroma prielaida, kad 50 % pajamų iš tūpimo rinkliavų taikomos AIP nustatytos nuolaidos. [2] Aviacinės veiklos pajamos iš rinkliavų, susijusių su oro eismu ar mase (t. y. tūpimo ir antžeminių paslaugų rinkliavų), apskaičiuotos naudojant faktinį keleivių skaičių ir darant prielaidą, kad naudojami „Airbus A320–200“ orlaiviai, kurių MTOW yra 72 tonos ir kuriuose yra 180 sėdimųjų vietų, darant prielaidą, kad apkrovos koeficientas yra 84 % Tai atitinka vidutinį bendrovės „Wizz Air“ apkrovos koeficientą 2010 m. (daugiau informacijos pateikiama adresu http://wizzair.com/about_us/news/#wizen068). Šaltinis: bendrovės „Oxera“ analizė, grindžiama iš oro uosto valdytojo gautais duomenimis.

26 lentelė. Numatomos sąnaudos, susijusios su 2010 m. susitarimais (EUR)

Kategorija	2008 m.	2009 m.	2010 m.
Veiklos sąnaudos			
Personalas	1,56	1,56	1,56
Energija	0,70	0,70	0,70
Medžiagos	–0,45	–0,45	–0,45
Paslaugos ir kitos veiklos sąnaudos	1,65	1,65	1,65
Rinkodaros išlaidos	13,70	15,59	14,95
Investicinės sąnaudos	0,89	0,87	2,06
Iš viso sąnaudų	**18,04**	**19,92**	**20,47**

Šaltinis: bendrovės „Oxera“ analizė, grindžiama iš oro uosto valdytojo gautais duomenimis.

(427) 25 ir 26 lentelėse pateikti rodikliai yra pagrįsti šiomis prielaidomis:

- Apimamas laikotarpis nuo 2010 m. birželio mėn. iki 2011 m. vasario mėn., t. y. 2010 m. susitarimų dėl pakeitimų galiojimo laikotarpis.
- Aviacinės veiklos pajamos apskaičiuotos remiantis *ex post* ir *ex ante* metodų deriniu. Jos yra pagrįstos faktiniais duomenimis apie bendrovės „Wizz Air“ keleivius bei atskridimus ir išskridimus 2010 m. (*ex post* perspektyva), o 2011 m. sausio ir vasario mėn. bendrovė „Oxera“ įvertino remdamasi 2010 m. gruodžio mėn. duomenimis (*ex ante* perspektyva). Nuolaidos apskaičiuotos *ex ante* ir atsižvelgiama į bazinius tarifus ir lengvatas, nustatytus 2010 m. susitarimuose dėl pakeitimų. Daroma prielaida, kad tūpimo rinkliavoms taikoma 10 % nuolaida, o įlaipintų keleivių rinkliavoms 10 % nuolaida. Saugumo rinkliavos yra įskaičiuotos.
- Neaviacinės veiklos pajamos iš vieno išvykstančio keleivio buvo apskaičiuotos pagal vidutines faktines 2010 m. bendrovės „Wizz Air“ neaviacinės veiklos pajamas, t. y. 3,04 EUR iš vieno keleivio.
- Dėl papildomų sąnaudų, sąnaudos, kurios skiriasi priklausomai nuo keleivių skaičiaus (personalo sąnaudos, energijos sąnaudos, medžiagų ir įsigytų paslaugų sąnaudos bei kitos veiklos sąnaudos), buvo priskirtos bendrovei „Wizz Air“ proporcingai oro transporto bendrovės išvykstančių keleivių daliai. Skaičiavimas atliekamas remiantis faktiniais veiklos sąnaudų duomenimis, todėl atliekamas *ex post*.
- Į analizę neįtraukti jokie rinkodaros mokėjimai, nes rinkodaros susitarimas buvo nutrauktas 2010 m. vasario mėn.

- Papildomos investicinės sąnaudos buvo apskaičiuotos atsižvelgiant į 2010 m. atliktas investicijas. Valstybės finansuotos investicijos į terminalo pastatą ir saugumo įrangą nebuvo priskirtos bendrovei „Wizz Air“. Bendrovės „Oxera“ teigimu, tai yra išlaidos, kurios būtų patirtos neatsižvelgiant į bendrovės „Wizz Air“ veiklą, nes jos buvo susijusios su Rumunijos įsipareigojimu vykdyti stojimo į Šengeno erdvę reikalavimus. Buvo atsižvelgta į investicijas, finansuotas iš oro uosto valdytojo nuosavų lėšų. Investicijos, finansuotos iš oro uosto valdytojo nuosavų lėšų, įskaitant nusidėvėjimą ir palūkanas, buvo paskirstytos proporcingai oro uosto keleivių pajėgumų daliai, tenkančiai bendrovei „Wizz Air“. Apskaičiuota, kad keleivių pajėgumai yra lygūs didžiausiam keleivių skaičiui, aptarnautam 2010 m., nes bendrovė „Oxera“ iš oro uosto valdytojo suprato, kad Timišoaros tarptautinis oro uostas veikė visu oro eismo pajėgumu, kai buvo atliekamas tyrimas (2011 m. spalio mėn.).

(428) Remdamasi pirmiau nurodytomis sąnaudomis ir pajamomis, bendrovė „Oxera“ nustatė (iš *ex post* perspektyvos su kai kuriais *ex ante* elementais), kad 2010 m. susitarimai dėl pakeitimų užtikrino papildomą pelną. Pelnas, tenkantis vienam keleiviui (t. y. papildomas indėlis vienam keleiviui, apskaičiuotas kaip papildomų pajamų ir sąnaudų įverčių skirtumas), pateikiamas 27 lentelėje.

27 lentelė. Papildomas padidėjimas, susijęs su 2010 m. susitarimais (EUR)

Kategorija	2008 m.	2009 m.	2010 m.
Vidutinės papildomos pajamos, tenkančios vienam išvykstančiam keleiviui	22,47	20,75	20,70
Vidutinės papildomos išlaidos, tenkančios vienam išvykstančiam keleiviui	18,04	19,92	20,47
Papildomas padidėjimas, tenkantis vienam išvykstančiam keleiviui	4,43	0,84	0,23
Iš viso papildomo padidėjimo	**19 404**	**107 198**	**37 833**

Šaltinis: bendrovės „Oxera“ analizė, grindžiama iš oro uosto valdytojo gautais duomenimis.

(429) Remdamasi pirmiau pateiktais skaičiavimais, bendrovė „Oxera“ nustatė, kad 2010 m. susitarimų dėl pakeitimų GDV buvo teigiama ir per devynis jų galiojimo mėnesius sudarė 483 147 EUR. 2010 m. susitarimų dėl pakeitimų pinigų srautai nebuvo diskontuoti, nes 2010 m. susitarimai dėl pakeitimų galiojo trumpiau nei metus.

(430) Komisija pažymi, kad bendrovės „Oxera“ *ex post* pelningumo vertinime yra derinami *ex ante* ir *ex post* duomenys apskaičiuojant papildomas pajamas, o papildomų sąnaudų skaičiavimai yra grindžiami tik *ex post* vertinimais.

(431) Dėl aviacinės veiklos pajamų Komisija pažymi, kad apšvietimo ir stovėjimo mokesčiai į skaičiavimus nėra įtraukti, o tai reiškia konservatyvų metodą.

(432) Komisija pažymi, kad yra įskaičiuotos ir saugumo rinkliavos, ir sąnaudos, ir daro prielaidą, kad tai neturės įtakos apskaičiuotam pelningumui.

(433) Vertindama sąnaudas:

a) Komisija mano, kad papildomų veiklos sąnaudų apskaičiavimo metodas, grindžiamas faktiniais duomenimis, turimais iki susitarimų pasirašymo, yra pagrįstas.

b) Komisija pažymi, kad, remiantis rinkodaros susitarime pateikta formule, perskaičiuojant oro uosto rinkliavas, kad būtų atsižvelgta į apšvietimo ir stovėjimo rinkliavas, taip pat nustatoma tokiu pat dydžiu per didelė rinkodaros mokėjimų suma.

c) Komisija pažymi, kad į tyrimo ataskaitą buvo įtrauktos investicijų, atliktų iš oro uosto nuosavų lėšų, nusidėvėjimo sąnaudos, atsižvelgiant į numatomą bendrovės „Wizz Air“ indėlį į oro uosto pajėgumus. Vis dėlto, kaip paaiškinta 372 konstatuojamojoje dalyje, Komisija mano, kad oro uosto valdytojas nepatyrė jokių investicinių sąnaudų dėl oro transporto bendrovės veiklos Timišoaros tarptautiniame oro uoste. Todėl Komisija mano, kad į analizę nereikia įtraukti jokių nusidėvėjimo sąnaudų, susijusių su susitarimais.

(434) Dėl 433 konstatuojamojoje dalyje paaiškintų priežasčių Komisija mano, kad visos išlaidos atrodo pervertintos.

(435) Remdamasi tuo, kad koreguojant aviacinės veiklos pajamas reikėtų analogiškai koreguoti rinkodaros mokėjimą, o tai neturėtų įtakos apskaičiuotam pelningumui, ir tuo, kad apskaičiuotos sąnaudos atrodo per didelės, Komisija daro išvadą, kad bendra 2011 m. bendrovės „Oxera“ tyrimo išvada yra pagrįsta ir GDV yra teigiama.

(436) Remdamasi 430–435 konstatuojamosiomis dalimis, Komisija mano, kad 2011 m. spalio 27 d. bendrovės „Oxera“ ataskaitos dėl 2010 m. susitarimų dėl pakeitimų rezultatai yra priimtini.

Išvada dėl ekonominio pranašumo

(437) Remiantis bendrovės „Oxera“ *ex ante* tyrimu, 2015 m. vasario 10 d. atkurtu *ex post*, kuriuo remdamasi Komisija atliko perskaičiavimus (425 konstatuojamoji dalis), buvo tikimasi, kad 2010 m. susitarimais dėl pakeitimų bus padidintas oro uosto valdytojo pelningumas. Todėl Komisija mano, kad apdairus rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas būtų sudaręs tokius susitarimus. Komisija pažymi, kad bendrovės „Oxera“ parengtoje *ex post* ataskaitoje pateikiama papildomų *ex ante* bendrovės „Oxera“ tyrimo išvadų įrodymų.

(438) Be to, yra požymių, visų pirma remiantis plėtros planu, kad 2010 m. su bendrove „Wizz Air“ sudaryti susitarimai dėl pakeitimų buvo bendros strategijos ir ilgalaikio siekio užtikrinti bendrą oro uosto pelningumą dalis.

(439) Todėl Komisija daro išvadą, kad 2010 m. susitarimais dėl pakeitimų bendrovei „Wizz Air“ nebuvo suteiktas ekonominis pranašumas, kurio ji nebūtų įgijusi įprastomis rinkos sąlygomis.

9.1.5. *Išvada dėl 3 priemonės*

(440) Dėl 301–439 konstatuojamosiose dalyse nurodytų priežasčių Komisija daro išvadą, kad 2008 m. susitarimai ir 2010 m. susitarimai dėl pakeitimų nėra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

10. **4 PRIEMONĖ. ORO UOSTO RINKLIAVŲ, NURODYTŲ 2009 M. SPALIO MĖN.–2010 M. VASARIO MĖN. LAIKOTARPIO SĄSKAITOSE FAKTŪROSE BENDROVEI „WIZZ AIR“, NEMOKĖJIMO TOLERAVIMAS**

(441) Sprendime pradėti procedūrą Komisija pažymėjo, kad negalima atmesti galimybės, jog oro uosto rinkliavų nemokėjimo toleravimu bendrovei „Wizz Air“ suteikiamas ekonominis pranašumas. Komisija pažymėjo, kad priimant sprendimą pradėti procedūrą bendrovė „Wizz Air“ nebuvo sumokėjusi oro uosto rinkliavų, kurių suma sudarė 2,6 mln. EUR, už laikotarpį nuo 2009 m. spalio mėn. iki 2010 m. vasario mėn. Nors oro uosto valdytojo finansinėje ataskaitoje buvo atsižvelgta į negautus mokėjimus kaip į sumas, gautinas iš bendrovės „Wizz Air“, į teismą kreiptasi nebuvo.

(442) Rumunija teigė, kad oro uosto valdytojas pareiškė ieškinį bendrovei „Wizz Air“, kad būtų parengtas vykdomasis raštas. Tuo pat metu bendrovė „Wizz Air“ pareiškė ieškinį oro uosto valdytojui, kad būtų parengtas vykdomasis raštas dėl neatliktų mokėjimų už bendrovės „Wizz Air“ suteiktas rinkodaros paslaugas. Rumunijos teigimu, abiejuose teismo/arbitražo procesuose buvo priimti galutiniai sprendimai, patenkinant abu mokėjimo reikalavimus. Rumunija pareiškė, kad tarpusavio skolos buvo įskaitytos pagal Rumunijos civilinio kodekso nuostatas sudarius taikos sutartį (109 konstatuojamoji dalis).

(443) Komisija primena, kad 2008 m. oro uosto valdytojo ir bendrovės „Wizz Air“ susitarimai atitiko rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą, t. y. jais nebuvo suteiktas pranašumas bendrovei „Wizz Air“, todėl jie nebuvo valstybės pagalba.

Išvada

(444) Todėl Komisija daro išvadą, kad, atsižvelgiant į tai, jog nesumokėtos oro uosto rinkliavos buvo įskaitytos į bendrovės „Wizz Air“ reikalavimus atlikti rinkodaros mokėjimus pagal galiojančius teisės aktus, įtariama valstybės pagalba nebeturi tikslo.

11. **IŠVADA**

(445) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Komisija daro išvadą, kad terminalo ne Šengeno šalių piliečiams plėtros, kilimo ir tūpimo tako gerinimo, orlaivių perono išplėtimo ir apšvietimo įrangos finansavimas yra neteisėta valstybės pagalba, kuri yra suderinama su vidaus rinka pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą.

(446) Komisija taip pat daro išvadą, kad valstybės pagalba nelaikomos šios priemonės: i) viešasis privažiavimo kelio ir stovėjimo aikštelės plėtros finansavimas 2007 m., ii) viešasis saugumo įrangos finansavimas 2008 m., iii) 2007 m. AIP, 2008 m. AIP ir 2010 m. AIP oro uosto rinkliavos ir iv) 2008 m. susitarimai su bendrove „Wizz Air“ (įskaitant 2010 m. susitarimus dėl pakeitimų).

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

1. Viešasis finansavimas, kurį 2007–2009 m. Rumunija suteikė oro uosto valdytojui terminalo ne Šengeno šalių keleiviams plėtrai, riedėjimo takui gerinti ir peronui išplėsti bei apšvietimo įrangai ir kuris sudarė 29 194 600 RON, yra valstybės pagalba pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 1 dalį. Ji buvo suteikta pažeidžiant Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio 3 dalį.

2. 1 dalyje nurodyta valstybės pagalba yra suderinama su vidaus rinka pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 3 dalies c punktą.

2 straipsnis

2007 m. privažiavimo kelio ir stovėjimo aikštelės plėtros ir 2008 m. saugumo įrangos viešasis finansavimas, 2007 m. AIP, 2008 m. AIP ir 2010 m. AIP oro uosto rinkliavos ir 2008 m. susitarimai su bendrove „Wizz Air“ (įskaitant 2010 m. susitarimus dėl pakeitimų) nėra valstybės pagalba pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 1 dalį.

3 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Rumunijai.

Priimta Briuselyje 2020 m. vasario 24 d.

Komisijos vardu
Margrethe VESTAGER
Vykdomoji pirmininko pavaduotoja