II

(Icke-lagstiftningsakter)

BESLUT

KOMMISSIONENS BESLUT (EU) 2021/1428

av den 24 februari 2020

om det statliga stöd SA.31662 – C/2011 (f.d. NN/2011) som Rumänien har genomfört till förmån för Timişoara International Airport – Wizz Air

[delgivet med nr C(2021) 1065]

(Endast den rumänska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR BESLUTAT FÖLJANDE

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 108.2 första stycket,

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a,

efter att i enlighet med nämnda artiklar ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig ([1]) och med beaktande av deras synpunkter, och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDE

(1) Genom en skrivelse av den 30 september 2010 inkom Carpatair ([2]), ett företag som är verksamt på den europeiska luftfartsmarknaden (nedan kallat *klaganden* eller *Carpatair*), med ett klagomål rörande olagligt statligt stöd från de rumänska myndigheterna på Timişoara International Airport (nedan kallad *Timişoara internationella flygplats* eller *Timişoaras flygplats*) till förmån för Wizz Air Hungarian Airlines Ltd (nedan kallat *Wizz Air*) ([3]). Klagomålet registrerades som statligt stöd nummer SA.31662 (f.d. CP 237/2010).

(2) Kommissionen noterade att klagomålet föreföll ha anknytning till en anmälan från de rumänska myndigheterna av den 17 maj 2010 (nedan kallad *anmälan*) rörande planer för att tillhandahålla offentligt stöd till förmån för regionala flygplatser. Anmälan registrerades under ärendenummer N 185/2010. Den 15 september 2010 informerade de rumänska myndigheterna kommissionen om att Timişoara internationella flygplats inte fanns med bland de stödberättigade flygplatserna enligt den anmälda stödordningen. Kommissionen inhämtade dock uppgifter om viss offentlig finansiering av Timişoara internationella flygplats under perioden 2007–2009, och den offentliga finansieringen för denna period analyseras i det aktuella ärendet.

(3) Genom en skrivelse av den 21 oktober 2010 vidarebefordrade kommissionen klagomålet till Rumänien och begärde upplysningar. De rumänska myndigheterna svarade genom en skrivelse av den 15 december 2010.

([1]) Kommissionens beslut SA.31662 (11/C) (f.d. CP 237/10) – Timişoara International Airport – Wizz Air (EUT C 270, 13.9.2011, s. 11).

([2]) Carpatair är et privatägt regionalt flygbolag som inrättades 1999. År 2000 upprättade Carpatair sin trafikknutpunkt på Timişoara internationella flygplats för att tillhandahålla trafikknutpunkts- och navtjänster.

([3]) Wizz Air är ett ungerskt lågprisbolag. Wizz Air-gruppen består av tre rörelsedrivande företag, Wizz Air Ungern, Wizz Air Bulgarien och Wizz Air Ukraina.

(4) Klaganden inkom med ytterligare upplysningar genom skrivelser av den 24 november 2010, 25 november 2010, 14 januari 2011 och 3 februari 2011. Genom skrivelser av den 9 februari 2011 och den 2 mars 2011 informerade kommissionen klaganden om hur ärendet fortgick och begärde ytterligare upplysningar. Klaganden svarade genom skrivelser av den 22 februari 2011, 9 mars 2011 och 28 mars 2011 och lämnade ytterligare upplysningar.

(5) Kommissionen begärde ytterligare upplysningar från de rumänska myndigheterna genom skrivelser av den 16 februari 2011, 3 mars 2011 och 16 mars 2011. De rumänska myndigheterna svarade genom skrivelser av den 10 mars och den 5 april 2011. Den 16 mars 2011 informerade kommissionen de rumänska myndigheterna om att den fortfarande behövde ytterligare upplysningar och begärde att upplysningarna skulle skickas senast den 15 april 2011. De rumänska myndigheterna svarade genom en skrivelse av den 21 april 2011.

(6) Genom en skrivelse av den 12 maj 2011 samtyckte klaganden till att lämna ut uppgifter om sin identitet och finansiella situation och inkom med upplysningar i detta avseende.

(7) Genom en skrivelse av den 24 maj 2011 underrättade kommissionen Rumänien om sitt beslut att inleda ett formellt granskningsförfarande med avseende på stödet till Timişoara internationella flygplats, 2008 års avtal mellan ledningen för denna flygplats och Wizz Air, det faktum att Wizz Air inte betalat flygplatsavgifter samt rabatterna och avdragen enligt 2007, 2008 och 2010 års tabeller över flygplatsavgifter (nedan kallat *beslutet att inleda förfarandet*).

(8) Genom en skrivelse av den 16 juni 2011 angav de rumänska myndigheterna vilka uppgifter som de ville att kommissionen skulle stryka i beslutet att inleda förfarandet innan det offentliggjordes.

(9) Den 23 juni 2011 skickade kommissionen ett utkast till en icke-konfidentiell version av beslutet att inleda förfarandet till Rumänien. Kommissionen informerade Rumänien om vilka uppgifter den inte godtog som konfidentiella.

(10) Genom en skrivelse av den 27 juni 2011 besvarade Rumänien kommissionens skrivelse och vidhöll sin begäran om att vissa uppgifter skulle strykas.

(11) På grundval av korrespondensen med Rumänien fattade kommissionen ett slutligt beslut om den text som den hade för avsikt att offentliggöra, i enlighet med punkt 33 i kommissionens meddelande om tystnadsplikt vid beslut om statligt stöd ([4]). Genom en skrivelse av den 25 juli 2011 underrättade kommissionen Rumänien om sitt beslut att avslå Rumäniens begäran om att vissa uppgifter skulle strykas. Rumänien fick 15 dagar på sig att reagera på beslutet och ange ytterligare skäl för sin begäran.

(12) Genom en skrivelse av den 11 augusti 2011 informerade Rumänien kommissionen om att den vidhöll sin åsikt om att vissa uppgifter skulle strykas, men invände inte längre mot offentliggörandet av beslutet att inleda förfarandet

(13) Beslutet att inleda förfarandet offentliggjordes i *Europeiska unionens officiella tidning* ([5]) den 13 september 2011. Kommissionen uppmanade berörda parter att inkomma med synpunkter gällande den berörda åtgärden inom en månad efter offentliggörandet.

(14) Kommissionen mottog synpunkter på beslutet att inleda förfarandet från Rumänien genom skrivelser av den 27 juni 2011 och den 14 oktober 2011. Rumänien lämnade ytterligare upplysningar den 27 juli 2011 och den 12 juni 2012.

(15) Kommissionen mottog synpunkter på beslutet att inleda förfarandet från Societatea Nationala Aeroportul International Timişoara – Traian Vuia – S.A. (nedan kallad *flygplatsledningen*) den 27 oktober 2011, från Carpatair den 8 augusti 2011 och från Wizz Air den 24 juni 2011 och den 27 oktober 2011. Kommissionen mottog även synpunkter på beslutet att inleda förfarandet från den rumänska flygplatssammanslutningen, den före detta direktören för flygplatsledningen, Eurojet, Austrian Airlines och European Regions Airline Association.

(16) Kommissionen vidarebefordrade tredje parts synpunkter på beslutet att inleda förfarandet till Rumänien den 4 september och den 20 september 2012. Rumäniens kommentarer om dessa synpunkter mottogs den 5 oktober och den 17 oktober 2012.

([4]) Meddelande från kommissionen om tystnadsplikt vid beslut om statligt stöd (EUT C 297, 9.12.2003, s. 6).
([5]) Se fotnot 1.

(17) Kommissionen begärde ytterligare upplysningar från de rumänska myndigheterna genom skrivelser av den 12 oktober 2011, 24 februari 2012, 27 juli 2012, 9 augusti 2012, 3 november 2012, 30 oktober 2014 och den 28 juli 2015. De rumänska myndigheterna svarade genom skrivelser av den 16 november 2011, 13 april 2012, 3 maj 2012, 3 september 2012, 5 oktober 2012, 12 december 2012, 2 december 2014, 9 december 2014 och den 21 september 2015.

(18) Genom en skrivelse av den 27 juli 2012 begärde kommissionen ytterligare upplysningar från klaganden. Klaganden besvarade skrivelsen genom att lämna ytterligare upplysningar den 3 september 2012. Klaganden inkom även med ytterligare upplysningar den 7 juni 2011, 30 juni 2011, 8 augusti 2011, 14 oktober 2011, 19 mars 2012, 14 maj 2012, 13 juli 2012, 19 oktober 2012, 3 december 2012, 1 juli 2013, 6 juni 2014, 10 juli 2014, 10 oktober 2014, 15 och 16 oktober 2014, 10 november 2014, 12 november 2014, 14 november 2014, 25 februari 2015, 25 maj 2015, 28 maj 2015, 29 september 2015, 10 december 2015, 22 december 2015, 13 april 2016, 28 april 2016, 27 februari 2018 och den 20 april 2018.

(19) Wizz Air inkom med ytterligare upplysningar den 11 februari och den 3 juli 2015, bland annat en rapport som Oxera utarbetat för Wizz Airs räkning med tillämpning av principen om en privat aktör i en marknadsekonomi på de olika avtalen mellan Wizz Air och flygplatsledningen. Oxera inkom med uppdateringar av rapporten och ytterligare meddelanden den 14 maj 2015, 10 augusti 2015, 21 september 2015, 20 oktober 2015, 15 september 2017 och den 22 september 2017. Den 10 november 2017 begärde kommissionen en icke-konfidentiell version av Oxeras svar av den 15 och den 22 september 2017. Den 15 november 2017 informerade Oxera kommissionen om att Wizz Air inte begärde att någon information skulle redigeras, och efter ytterligare förtydliganden med Oxera den 23 november 2017, vidarebefordrade kommissionen Oxeras svar av den 15 och 22 september 2017 till Rumänien den 1 december 2017. De rumänska myndigheterna inkom med sina synpunkter på Oxeras undersökning den 1 februari 2018.

(20) Den 14 mars 2014 informerade kommissionen Rumänien och de berörda parterna om antagandet av meddelandet *Riktlinjer för statligt stöd till flygplatser och flygbolag* ([6]) (nedan kallade *2014 års luftfartsriktlinjer*), och uppmanade Rumänien och de berörda parterna att inkomma med synpunkter inom 20 dagar från antagandet av 2014 års luftfartsriktlinjer. Den 4 april 2014 offentliggjordes 2014 års luftfartsriktlinjer i *Europeiska unionens officiella tidning*. Kommissionen mottog synpunkter från Carpatair den 25 mars 2014, från Wizz Air den 30 april 2014 och från flygplatsledningen den 8 maj 2014.

(21) Kommissionen vidarebefordrade tredje parternas synpunkter på 2014 års luftfartsriktlinjer till Rumänien den 28 maj 2014. Kommissionen mottog Rumäniens kommentarer om de berörda parternas synpunkter genom en skrivelse av den 3 juli 2014.

(22) Flygplatsledningen lämnade kompletterande upplysningar den 11 november 2011, den 24 november 2016 och den 16 december 2016. Kommissionen mottog också ytterligare inlagor från flygplatsledningen den 18 januari 2016, den 31 januari 2016 och den 7 mars 2016. Den 11 mars 2016 vidarebefordrade kommissionen dessa inlagor till Rumänien, som inte hade några kommentarer.

(23) Genom en skrivelse av den 17 juli 2015 vidarebefordrade kommissionen ytterligare synpunkter från klaganden och från Wizz Air till Rumänien, som kommenterade dessa synpunkter den 21 september 2015.

(24) Genom en skrivelse av den 11 mars 2016 vidarebefordrade kommissionen ytterligare inlagor från Oxera till Rumänien, som kommenterade dessa inlagor den 15 april 2016.

(25) Kommissionen begärde ytterligare upplysningar från de rumänska myndigheterna den 30 oktober 2017. Den översatta versionen av begäran på rumänska skickades till de rumänska myndigheterna den 9 november 2017. Efter två godkända förlängningar av tidsfristen svarade de rumänska myndigheterna den 15 januari 2018. Kommissionen skickade en begäran om ytterligare förtydliganden till de rumänska myndigheterna den 26 mars och den 31 oktober 2018, som de rumänska myndigheterna besvarade den 4 juni respektive den 21 november 2018. Den 8 april 2019 inkom de rumänska myndigheterna med översättningen av sina svar av den 4 juni 2018.

(26) Den 17 maj 2019 skickade Wizz Air en skrivelse till kommissionen där det begärde rätt att få tillgång till handlingarna i ärendet och bli hört, vilken kommissionen besvarade den 11 juni 2019.

([6]) Meddelande från kommissionen – *Riktlinjer för statligt stöd till flygplatser och flygbolag* (EUT C 99, 4.4.2014, s. 3).

2. **TIMIȘOARA INTERNATIONAL AIRPORT**

2.1 Flygplatsen

(27) Timișoara International Airport är en internationell flygplats i västra Rumänien.

(28) Flygplatsen drivs av flygplatsledningen (skäl 15), ett aktiebolag där den rumänska staten innehar 80 % på dagen för detta beslut ([7]). Återstoden av aktierna ägs av Fondul Proprietatea ([8]). Tidigare hade Rumänien tecknat hela det inledande aktiekapitalet, som betalades till fullo på den dag då flygplatsledningen inrättades ([9]).

(29) Flygplatsledningen äger flygplatsens infrastruktur, förutom start- och landningsbanan, taxibanan och plattan, som ägs av den rumänska staten. Den sistnämnda infrastrukturen har upplåtits till flygplatsledningen genom en koncession.

(30) Timișoara internationella flygplats har en start- och landningsbana, som är 3 500 meter lång och 45 meter bred. Plattorna rymmer 22 parkeringsplatser. Flygplatsens kapacitet uppgår till 1 300 internationella passagerare per timme och 500 inrikespassagerare per timme. Flygplatsen har även en godsterminal.

(31) Under åren 2007–2009, dvs. den granskade perioden, var Timișoara internationella flygplats den näst största flygplatsen i Rumänien räknat i trafik (tabell 1). Tabell 1 omfattar även den senare trafikutvecklingen fram till 2017.

Tabell 1: Trafik vid Timișoara internationella flygplats mellan 2007 och 2018

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

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

Källa: De rumänska myndigheterna.

(32) Vid tidpunkten för detta beslut tillhandahåller Timișoara internationella flygplats reguljära luftfartstjänster för passagerare via flera lågprisbolag. Wizz Air trafikerar det största antalet europeiska destinationer, medan Ryanair och Blue Air har ett mer begränsat utbud. Flygplatsen trafikeras även av två fullserviceflygbolag: Tarom och Lufthansa. Det finns även säsongsmässiga charterflygningar och flera godstransportföretag.

(33) Från 2007 till 2009 var Timișoara internationella flygplats ett regionalt nav för Carpatair, ett regionalt fullserviceflygbolag som trafikerade omkring 32 inrikesdestinationer och europeiska destinationer. Även andra flygbolag trafikerade flygplatsen under den perioden, bland andra Tarom, Lufthansa, Austrian Airlines, Malev, Alitalia och Moldavian Airlines.

(34) De närmaste flygplatserna till Timișoara internationella flygplats är följande:

— Arad Airport som ligger på 50 kilometers avstånd, vilket motsvarar en restid på väg på 40 minuter. Arad Airport har den största godsterminalen i västra Rumänien. Flygplatsens passagerartrafik minskade från 67 183 passagerare 2007 till 11 367 passagerare 2018.

([7]) Statutul Societății Naționale "Aeroportul Internațional Timișoara – Traian Vuia" – SA din 18.09.2008 – Stadgan för flygplatsledningen för Timișoara International Airport av den 15 oktober 2008 (nedan kallad *2008 års stadga*), artikel 8.

([8]) Fondul Proprietatea är en fastighetsfond som den rumänska regeringen har inrättat för att ersätta privatpersoner som har förlorat sina fastigheter under kommunistregimen och vars ägandeanspråk inte kunde regleras in natura. Den rumänska regeringen blev minoritetsaktieägare i Fondul Proprietatea (0,04 %) genom att omfördela aktier från sitt ursprungliga innehav till berättigade sökande.

([9]) Statutul Societății Naționale "Aeroportul Internațional Timișoara" – SA din 24.08.1998 – Stadgan för flygplatsledningen för Timișoara International Airport som var i kraft från den 7 oktober 1998 till den 14 oktober 2008 (nedan kallad *1998 års stadga*), godkänd genom regeringsbeslut 521/1998, artikel 7.

— Caransebes Airport som ligger på 107 kilometers avstånd, vilket motsvarar en restid på 1 timme och 14 minuter. Det är en privat flygplats som inte har reguljärflyg. Den används för allmän luftfart samt räddnings- och polisflygningar.

(35) I tabell 2 sammanfattas flygplatsledningens finansiella situation ([10]) under den granskade perioden:

Tabell 2: Finansiella nyckeltal (tusen rumänska lei)

Tusen rumänska lei	2007	2008	2009
Inkomster	23 473	30 545	41 067
Försäljningstillväxt	ej tillämpligt	+ 30,1 %	+ 34,4 %
EBITDA	7 318	10 646	12 212
EBITDA-marginal	31,2 %	34,9 %	29,7 %
EBIT	3 249	5 809	5 655
Nettovinst	2 417	4 874	3 508
Nettovinstmarginal	10,3 %	16,0 %	8,5 %

2.2 Utvecklingsplanen för Timişoara International Airport 2006–2015

(36) Enligt utvecklingsplanen 2006–2015 (nedan kallad *utvecklingsplanen*) förutsågs en ökning av passagerartrafiken från 611 705 passagerare 2005 till 1 661 332 passagerare 2010 och 2 565 494 passagerare 2015. Rumäniens anslutning till EU 2007 förväntades öka trafiken med 16–18 %.

(37) I utvecklingsplanen konstaterades att passagerartrafiken och antalet flygplansrörelser hade ökat med 250 % under perioden 2001–2005. Det konstaterades även 2006 nådde den befintliga kapaciteten en kritisk nivå vad gällde passagerarterminalen, plattan, start- och landningsbanan, tillfartsvägen och parkeringen, vilket äventyrade möjligheten att öppna nya linjer och öka antalet passagerare på de befintliga linjerna. Arbetena med att bygga ut passagerarterminalen inleddes 2003, och 2004 för att bygga ut plattan. Behovet av att fortsätta utbyggnaden och utveckla infrastruktur för att kunna hysa den planerade trafikökningen bekräftades i utvecklingsplanen.

3. OMTVISTADE ÅTGÄRDER

3.1 Åtgärd 1 – Årligt driftstöd till flygplatsledningen

(38) Flygplatsledningen fick årliga bidrag från staten (nedan kallad *åtgärd 1*). Enligt Rumänien avsåg det stöd som flygplatsledningen beviljades under perioden 2007–2009 investeringar av följande typer och belopp (tabell 3).

Tabell 3: Offentlig finansiering till flygplatsledningen 2007–2009

År	**Post nr**	**Belopp (tusen rumänska lei)**	**Investeringsprojekt**	**Infrastrukturägare**
2007	1	500	Utbyggnad av tillfartsvägen och parkeringen	Flygplatsen
	2	1 758	Ombyggnad av terminalen för passagerare från länder utanför Schengenområdet (ursprungligen inrikesflygterminalen)	Flygplatsen
	3	6 846	Förbättringar av start- och landningsbanan och utbyggnad av plattan	Rumänska staten
		9 104	**Delsumma**	

([10]) Analytikerrapport av den 7 februari 2011 om Fondul Proprietatea, IEBA Trust financial & Investment Services.

2008	4	10 236,65	Förbättringar av start- och landningsbanan och utbyggnad av plattan	Rumänska staten
	5	242	Ombyggnad av terminalen för passagerare från länder utanför Schengenområdet (ursprungligen inrikesflygterminalen)	Flygplatsen
	6	97,24	Metalldetektorer i säkerhetskontrollerna	Flygplatsen
	7	4 598,4	Sprängämnesdetektorer	Flygplatsen
	8	703,99	Bärbara sprängämnesdetektorer	Flygplatsen
	9	1 344,00	Belysningsutrustning	Flygplatsen
	10	1 773,61	Röntgensystem	Flygplatsen
	11	511,81	Självgående EMS-chassi	Flygplatsen
		19 507,7	**Delsumma**	
2009	12	2 387,99	Förbättringar av start- och landningsbanan och utbyggnad av plattan	Rumänska staten
	13	6 379,96	Förbättring av terminalen för passagerare från länder utanför Schengenområdet (ursprungligen inrikesflygterminalen)	Flygplatsen
		8 767,95	**Delsumma**	
2007–2-2009		**37 379,65**	**Totalt**	

(39) Enligt Rumänien finansierades investeringarna enligt följande rättsliga grunder:

(1) Avseende säkerhetsutrustningen, regeringsbeslut 1461/2007 om finansiering av program för inköp av säkerhetsutrustning för flygplatser, vilket omfattade den säkerhetsutrustning som skulle finansieras för Timişoara internationella flygplats 2008. Stödet anslogs i budgetförslaget 2008, som godkändes genom regeringsbeslut 666/2008 av den 24 juni 2008.

(2) Avseende återstoden av investeringarna antogs det strategiska programmet för utveckling av flygplatsinfrastrukturen på Timişoara internationella flygplats under perioden 2002–2015 genom regeringsbeslut 615/2002. Beslutet ändrades genom regeringsbeslut 1212/2007, enligt vilket det strategiska programmet för perioden 2007–2015 godkändes. Förteckningen över investeringar infogades i det strategiska programmet. De belopp som anslogs för investeringarna ingick i budgetarna för åren 2007, 2008 och 2009 ([11]).

3.2 **Åtgärd 2 – Luftfartspublikationerna 2007, 2008 och 2010**

3.2.1 *Luftfartspublikationerna 2007 och 2008*

(40) Enligt uppgifter från Rumänien har varje flygplatsledning enligt den tillämpliga nationella rättsliga ramen befogenhet att fastställa sina flygplatskostnader. De avgifter som fastställs av flygplatsledningen ska enligt de internationella luftfartsreglerna offentliggöras formellt i luftfartspublikationen *Aeronautical Information Publication* (nedan kallad *luftfartspublikationen*). Avgiftspolicyn för användning av Timişoara internationella flygplats har följaktligen endast fastställts för den flygplatsen och är inte tillämplig på någon annan flygplats inom det regionala eller nationella territoriet. Luftfartspublikationerna föreslås av den verkställande flygplatsledningen och godkänns av styrelsen i enlighet med de befogenheter som styrelsen uttryckligen anförtros enligt företagets stadga.

(41) De tillämpliga avgifterna offentliggjordes i luftfartspublikationen av den 7 juni 2007 under referensnumret GEN 4.1–17 (nedan kallad *luftfartspublikationen 2007*) enligt följande:

([11]) Förordning 289 från transportministeriet, finansministeriet och arbetsmarknadsministeriet av den 21 februari 2007 för 2007 års budget, regeringsbeslut 666 av den 24 juni 2008 för 2008 års budget och regeringsbeslut 721 av den 17 juni 2009 för 2009 års budget.

Tabell 4: Luftfartspublikationen 2007 flygplatsavgifter (euro)

Avgift	Minimiavgift	Enhetskostnad
Landning	50	7/ton
Belysning	50	2,10/ton
Parkering	15	0,15/ton/timme
Passagerarservice		
— ***utrikesflygningar***		8/passagerare
— ***inrikesflygningar***		3/passagerare
— ***säkerhet***		7/passagerare
— – ***transit eller transfer***		5/passagerare

(42) Enligt luftfartspublikationen 2007sänks landningsavgifterna baserat på antalet landningar enligt sammanfattningen i följande tabell:

Tabell 5: Sänkningar av flygplatsavgifterna enligt luftfartspublikationen 2007

Utrikesflygningar	
Antal landningar/år	**Avdrag (%)**
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) En rabatt på 50 % av landningsavgifterna under en period av sex månader beviljas dessutom för nya flygbolag som utför minst två flygningar per vecka och nya destinationer som ännu inte är anslutna till Timişoara internationella flygplats.

(44) De tillämpliga flygplatsavgifterna för 2008 offentliggjordes i luftfartspublikationen av den 23 oktober 2008 under referensnumret GEN 4.1–17 (nedan kallad *luftfartspublikationen 2008*) enligt följande:

Tabell 6: Tillämpliga flygplatsavgifter (luftfartspublikationen 2008), i euro

Avgift	Minimiavgift	Enhetskostnad
Landning	50	7/ton
Belysning	50	2,10/ton
Parkering	15	0,15/ton/timme
Passagerarservice		
— ***utrikesflygningar***		8/passagerare
— ***inrikesflygningar***		5/passagerare
— ***säkerhet***		10/passagerare
— ***transit eller transfer***		1,50/passagerare
— ***personer med nedsatt rörlighet***		0,20/passagerare

(45) Enligt luftfartspublikationen 2008 höjdes passagerarsäkerhetsavgifterna från 7 euro 2007 till 10 euro per passagerare. Passageraravgiften för transit eller transfer sänktes från 5 euro per passagerare till 1,50 euro. Flygplatsledningen har dessutom infört en avgift på 0,20 euro för personer med nedsatt rörlighet.

(46) Enligt luftfartspublikationen 2008 sänks landningsavgifterna baserat på antalet landningar under föregående år enligt följande:

Tabell 7: Sänkningar av flygplatsavgifter (luftfartspublikationen 2008

Utrikesflygningar	
Antal landningar/år	**Avdrag (%)**
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) Luftfartspublikationen 2008 föreskriver även en rabatt på 50 % på landningsavgifterna under en period av tolv månader för nya flygbolag vid Timişoara internationella flygplats som utför minst tre flygningar per vecka med ett flygplan som har minst 70 platser. För varje ny destination som öppnas tillämpas en rabatt på 50 % under en period av sex månader.

(48) Utöver de ovannämnda rabatterna och avgiftssänkningarna beviljar flygplatsledningen även en partiell återbetalning av de betalningar som den mottar i form av ombordstigningsavgifter (tabell 8).

Tabell 8: Ersättning av inkomster i form av ombordstigningsavgifter enligt luftfartspublikationen 2008

Antal ombordstigna passagerare/år som levererats av användaren	**Ersättning**
150 001–300 000	10 %
300 001–500 000	20 %
> 500 001	30 %

3.2.2 *Luftfartspublikationen 2010*

(49) Den 26 augusti 2010 offentliggjordes en ändring av flygplatsavgifterna på Timişoara international (nedan kallad *luftfartspublikationen 2010*). Flygplatsledningen införde en ny rabattkategori för flygplan med en högsta tillåten startvikt på över 70 ton:

Tabell 9: Rabatter för flygplan med en högsta tillåten startvikt på över 70 ton enligt luftfartspublikationen 2010

Antal ombordstigna passagerare/månad som levererats av användaren	**Rabatt (%)**
0–10 000	0
10 001–18 000	72
18 001–36 000	82
> 36 000	85

3.3 **Åtgärd 3 – 2008 års avtal mellan flygplatsledningen och Wizz Air**

(50) I mitten av 2008 ingick flygplatsledningen och Wizz Air en rad avtal där principerna för deras samarbete samt villkoren för flygbolagets användning av flygplatsens infrastruktur och tjänster fastställdes. De undertecknade avtalen bestod av i) ett samförståndsavtal, ii) ett marknadsföringsavtal, iii) ett driftsavtal, och iv) ett avtal om marktjänster (nedan tillsammans kallade *avtalen från 2008*). På grundval av avtalen från 2008 inledde Wizz Air sina flygningar från Timişoara internationella flygplats i slutet av 2008. Under 2009 ökade företaget gradvis antalet internationella destinationer som det trafikerade med flygplan av typen A320 (280 platser).

3.3.1 *Samförståndsavtalet av den 25 juni 2008*

(51) Samförståndsavtalet undertecknades den 25 juni 2008 av flygplatsledningen och Wizz Air. Det ingicks för en inledande period av tre år plus ett år, under vilket parterna kunde säga upp avtalet i händelse av avtalsbrott. I samförståndsavtalet fastställs de allmänna principerna för deras samarbete samt villkoren för Wizz Airs användning av flygplatsens infrastruktur.

(52) Flygplatsledningen samtyckte till att utöka passagerarterminalen så att flygplatsen skulle kunna hantera upp till tre miljoner passagerare per år senast den 1 januari 2011. Flygplatsledningen samtyckte även till att senast årsslutet 2009 uppgradera start- och landningsbanan från kategori II till kategori III i båda riktningarna och göra start- och landningstider tillgängliga på Wizz Airs begäran.

(53) Wizz Air samtyckte till att bedriva marknadsföringsverksamheter för flygplatsledningens räkning. Parterna enades särskilt om att göra reklam för Wizz Airs flygdestinationer från eller till flygplatsen för att öka antalet avresande och ankommande passagerare på flygplatsen. I gengäld samtyckte flygplatsledningen till att betala marknadsföringsavgifter, beroende på antalet landningar eller antal passagerare.

3.3.2 *Marknadsföringsavtalet av den 30 juli 2008*

(54) Marknadsföringsavtalet undertecknades av parterna den 30 juli 2008 och ingicks för en inledande period på tre år, som inleddes den 11 december 2008. Marknadsföringsavtalets löptid kunde förlängas med ett år efter den inledande perioden på tre år.

(55) I marknadsföringsavtalet fastställdes villkoren för de marknadsföringsverksamheter som bedrevs av Wizz Air i syfte att öka antalet avresande och ankommande passagerare på flygplatsen.

(56) I marknadsföringsavtalet anges följande marknadsföringsverksamheter som Wizz Air ska genomföra:

— Göra reklam för Timişoaras flygplats och Wizz Airs flygningar till och/eller från Timişoaras flygplats i flygbolagets webbaserade magasin och det magasin som finns ombord på flygplanen.

— Göra reklam för Timişoaras flygplats på sin webbplats.

— Utarbeta en marknadsföringsstrategi för Timişoaras flygplats och Wizz Air.

— Genomföra reklamkampanjer om flygtjänsterna på Timişoara internationella flygplats.

— Andra verksamheter för att främja passagerartillväxt på Timişoaras flygplats.

(57) Marknadsföringsverksamheterna skulle genomföras i rumänska och utländska medier.

(58) Som motprestation för Wizz Airs marknadsföringsverksamhet skulle flygplatsledningen betala Wizz Air en marknadsföringsavgift som var beroende av antalet avresande passagerare.

(59) I händelse av en höjning av de avgifter som reglerades i driftsavtalet eller i avtalet om marktjänster skulle enligt marknadsföringsavtalet marknadsföringsavgiften ändras med motsvarande belopp som ändringen av flygplatsavgifterna.

(60) Flygplatsledningen har dessutom följande skyldigheter gentemot Wizz Air:

— Låta Wizz Air använda Timişoaras flygplats infrastruktur för kommersiella verksamheter och marknadsföringsverksamheter.

— Stödja Wizz Airs kontakter med lokala offentliga enheter och affärsenheter.

— Ställa sina erfarenheter, kunskaper och kontakter i fråga om lokala marknadsföringstjänster och medier till Wizz Airs förfogande.

— Göra Wizz Airs delaktigt i dess reklam- och marknadsföringsverksamheter.

— Låta Wizz Air utnyttja annonseringsutrymme på Timişoaras flygplats.

— Hjälpa Wizz Air med pr-verksamhet.

(61) Enligt marknadsföringsavtalet skulle Wizz Air utfärda fakturor för marknadsföringsavgiften vid mottagande av en ”proformafaktura” från flygplatsledningen för avgifterna enligt driftsavtalet och avtalet om marktjänster.

(62) Enligt marknadsföringsavtalet var Wizz Air skyldigt att åtminstone en gång om året lämna rapporter till flygplatsledningen med en beskrivning av de genomförda marknadsföringsverksamheterna (dvs. en beskrivning av marknadsföringsverksamheter, målgrupper, reklam, frekvens, val av medier samt belopp som använts för marknadsföringsverksamheter).

3.3.3 *Uppsägning av marknadsföringsavtalets och flygplatsledningens betalning av avgifter för marknadsföring*

(63) Den 11 februari 2010 beslutade flygplatsledningen att säga upp marknadsföringsavtalet.

(64) Vad gäller bestämmelserna om offentlig upphandling konstaterade den rumänska nationella myndigheten för reglering och övervakning av offentlig upphandling att tilldelningen av marknadsföringsavtalet utan att något av de upphandlingsförfaranden som föreskrivs i den nationella lagstiftningen hade använts utgjorde en överträdelse av dessa bestämmelser, vilken belades med böter på mellan 70 000 och 100 000 rumänska lei.

(65) Flygplatsledningen hade fått fakturor från Wizz Air till ett sammanlagt belopp av 2 560 992,90 euro för marknadsföringstjänster under perioden oktober 2008–januari 2010. De rumänska myndigheterna hävdar att flygplatsledningen inte betalade detta belopp och att betalningsskyldigheten enligt marknadsföringsavtalet skulle regleras i enlighet med bolagsrätten.

(66) Av Wizz Airs fakturor till flygplatsledningen framgår att marknadsföringsavgifterna har fakturerats med några månaders försening.

3.3.4 *Driftsavtalet av den 1 augusti 2008*

(67) Driftsavtalet ingicks den 1 augusti 2008 för perioden den 11 december 2008 till den 10 december 2009, med automatisk förnyelse i ytterligare tolvmånadersperioder på varje årsdag för avtalets ikraftträdande (nedan kallat *driftsavtalet*) ([12]). I driftsavtalet angavs kraven för de tjänster som flygplatsledningen skulle tillhandahålla till Wizz Air (passagerartjänster, säkerhetstjänster, transit-/transfertjänster), de tillämpliga flygplatsavgifter som Wizz Air skulle betala samt rabatter på och undantag från avgifterna.

(68) Avgifterna var i stort sett ([13]) desamma som i de avgifter som angavs i luftfartspublikationen 2008. Dessutom hade flygbolaget rätt till en rabatt på 50 % under sex månader om det ökade turtätheten.

(69) Tjänsterna skulle betalas inom 30 dagar efter mottagandet av fakturan ”utan avdrag på grund av eventuella motfordringar och eller av några andra skäl”. Straffräntan för sen betalning fastställdes till 6,5 % per år. Straffavgifterna skulle anges i en faktura.

([12]) Detta driftsavtal är det driftsavtal som avses i marknadsföringsavtalet.

([13]) Med undantag för avgifter för inrikesflygningar, eftersom Wizz Air inte tillhandahöll inrikesflygningar.

(70) Påföljden för brott mot avtalssekretessen var en straffavgift på 10 000 euro.

(71) Den 25 juni 2010 ändrades driftsavtalet genom ett nytt rabattsystem, som omfattade perioden fram till den 6 februari 2011. Det nya rabattsystemet motsvarar det rabattsystem som anges i luftfartspublikationen 2010.

3.3.5 *Avtalet om marktjänster av den 1 augusti 2008*

(72) Avtalet om marknadstjänster utgjorde en bilaga till standardavtalet om marktjänster från april 2004 och var i kraft från den 11 december 2008 till den 10 december 2009, med automatisk förnyelse i ytterligare tolvmånadersperioder på varje årsdag för avtalets ikraftträdande ([14]).

(73) Enligt avtalet om marktjänster fastställdes hanteringsavgifter för en marktjänst avseende ett passagerarflygplan av typen Airbus A320 till 150 euro för ankomst och avgång. Tjänster ”på begäran” ingick inte och skulle betalas separat.

(74) Fakturorna för marktjänsterna skulle utfärdas senast den 5:e följande månad. Fakturorna skulle betalas inom 30 dagar från mottagandet av fakturan. Straffräntan för sen betalning fastställdes till 6,5 % per år.

(75) Den 1 februari 2010 förlängdes avtalet om marktjänster i en ettårsperiod, som började löpa den 6 februari 2010. Bestämmelsen i marknadsföringsavtalet om att det var möjligt att säga upp avtalet om marktjänster och marknadsföringsavtalet med omedelbar verkan utan skadeståndsskyldighet när marknadsavtalet löpte ut eller sades upp förklarades ogiltig.

(76) Den 25 juni 2010 ändrades avtalet om marktjänster genom ett nytt rabattsystem som var tillämpligt på hanteringsavgifter och tjänster på begäran och omfattade perioden fram till den 6 februari 2011. Det nya rabattsystemet infördes genom ett beslut från flygplatsledningens styrelse av den 15 juni 2010. Det nya rabattsystemet motsvarar det rabattsystem som anges i luftfartspublikationen 2010.

3.4 Åtgärd 4 – Anstånd med de flygplatsavgifter som fakturerats Wizz Air för perioden oktober 2009–februari 2010

(77) Den 28 april 2010 skickade flygplatsledningen påminnelse till Wizz Air om betalning av 2 825 360 euro i fakturor för de avgifter som skulle betalas enligt driftsavtalet och avtalet om marktjänster, från oktober 2009 till februari 2010.

(78) Vid tidpunkten för beslutet att inleda förfarandet hade Wizz Air endast betalat 264 367,10 euro under första halvåret 2010 och flygplatsledningen verkade inte ha vidtagit några ytterligare åtgärder för att återfå hela fordran.

4. SKÄL TILL ATT INLEDA GRANSKNINGSFÖRFARANDET

(79) I beslutet att inleda förfarandet konstaterade kommissionen att grundtaxan för flygplatsavgifterna i luftfartspublikationerna 2007, 2008 och 2010 inte utgjorde statligt stöd.

(80) I beslutet tog kommissionen dock upp frågan om huruvida följande åtgärder hade beviljats till marknadsvillkor, och således inte medförde statligt stöd, och om så inte var fallet, huruvida sådant stöd kunde anses vara förenligt med den inre marknaden.

— Årligt driftstöd till flygplatsledningen 2007, 2008 och 2009.

— Rabatter och avdrag enligt luftfartspublikationerna 2007, 2008 och 2010.

— Avtalen från 2008 mellan Wizz Air och flygplatsledningen.

— Anstånd med de flygplatsavgifter som fakturerats Wizz Air för perioden oktober 2009–februari 2010.

([14]) Detta avtal om marktjänster är det avtal om marktjänster som avses i marknadsföringsavtalet.

4.1 Åtgärd 1 – Årligt driftstöd till flygplatsledningen 2007–2009

(81) Kommissionen ansåg preliminärt att det årliga stödet till flygplatsledningen inte överensstämmer med principen om en privat aktör i en marknadsekonomi, på grund av att ingen affärsplan eller lönsamhetsprognoser hade lämnats, att minoritetsaktieägaren Fondul Proprietatea) inte verkade ha bidragit till stödet på samma villkor och det faktum att det inte stod klart att flygplatsledningen konsekvent hade betalat den motsvarande utdelningen till aktieägarna.

4.2 Åtgärd 2 – Rabatter och avdrag enligt luftfartspublikationerna 2007, 2008 och 2010

(82) Kommissionen ansåg preliminärt att rabatterna och avdragen i luftfartspublikationen 2007 utgjorde statligt stöd och att den inte kunde utesluta att luftfartspublikationerna 2008 och 2010 medförde statligt stöd. Kommissionen kunde inte utesluta att vissa användare av Timişoara internationella flygplats hade mottagit en selektiv förmån som beviljades genom sådana avdrag och rabatter. Vad gäller den det nya avdraget för flygplan med en högsta tillåten startvikt på över 70 ton enligt luftfartspublikationen 2010, ansåg kommissionen att det utgjorde statligt stöd eftersom det prima facie inte var tillräckligt för att täcka flygplatsledningens kostnader. Skillnaden mellan avgifterna för inrikes- och utrikespassagerare och transitpassagerare fick dessutom kommissionen att ifrågasätta om ordningarna var icke-diskriminerande.

4.3 Åtgärd 3 – Avtalen från 2008 mellan Wizz Air och flygplatsledningen

(83) Kommissionen ansåg preliminärt att avtalen från 2008 med Wizz Air inte hade ingåtts enligt normala marknadsvillkor och att Wizz Air därmed hade fått en selektiv ekonomisk fördel. Kommissionen ansåg följaktligen preliminärt att avtalen från 2008 utgjorde statligt stöd.

4.4 Åtgärd 4 – Anstånd med de flygplatsavgifter som fakturerats Wizz Air för perioden oktober 2009–februari 2010

(84) Kommissionen ansåg preliminärt att den inte kunde utesluta att anståndet med flygplatsavgifter medför statligt stöd eftersom inga åtgärder har vidtagits för att driva in avgifterna.

5. SYNPUNKTER FRÅN RUMÄNIEN

5.1 Åtgärd 1 – Årligt stöd till flygplatsledningen 2007–2009

(85) Rumänien förklarade att det påstådda driftstöd som flygplatsledningen hade beviljats i själva verket är investeringskostnader och inte utgör statligt stöd. Investeringsprojekten anges i tabell 3 i detta beslut.

(86) Beträffande finansieringen av *förbättringarna av start- och landningsbanan och utbyggnaden av plattan* 2007, 2008 och 2009 hävdade Rumänien att denna finansiering hade genomförs enligt principen om en privat aktör i en marknadsekonomi. Enligt Rumänien är principen om en privat aktör i en marknadsekonomi uppfylld om investeringarna görs i statsägda tillgångar som genererar inkomster från utdelningar och koncessionsavgifter. I detta fall beräknade Rumänien en koncessionsavgift på 2 % av bruttoinkomsterna från koncessionen. Rumänien uppgav att utvecklingsplanen och kapacitetsbedömningen av Timişoaras flygplats som utarbetades 2006 (nedan kallad *kapacitetsbedömningen*) visade att investeringarna var ekonomiskt hållbara. Enligt Rumänien var det väntat att investeringarna var ekonomiskt hållbara eftersom ökat passagerarantal och effektivitetsvinster skulle höja inkomsterna från driften av flygplatsens infrastruktur. Enligt Rumänien var investeringarna dessutom nödvändiga för att uppfylla luftfartssäkerhetskraven (särskilt kravet att undvika att obehöriga får tillträde till flygplanen) och hantera driftbehov till följd av den ökade trafiken. Rumänien uppgav också att utöver de kommersiella verksamheterna användes infrastrukturen även för militära verksamheter, officiella uppdrag, sök- och räddningsuppdrag, flygtransporter av humanitärt bistånd och nödhjälp samt flygningar som utförs av FN, Röda korset och Röda halvmånen och liknande. Rumänien uppgav att verksamheter av nationellt intresse (armén och det nationella försvaret, humanitära uppdrag, räddningsuppdrag och liknande) omfattas av uppdraget att tillhandahålla tjänster av allmänt intresse. Rumänien hävdade att flygplatsledningen enligt rumänsk lag är skyldig att fritt upplåta flygplatsens infrastruktur för sådana icke-kommersiella verksamheter.

(87) Vad gäller finansieringen av *säkerhetsutrustning* 2008 hävdade Rumänien att sådant stöd avser verksamheter som omfattas av uppdraget att tillhandahålla tjänster av allmänt intresse. Rumänien uppgav att dessa investeringar var nödvändiga enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2320/2002, kommissionens förordning (EG) nr 622/2003 och enligt nationell rätt. Rumänien uppgav dessutom att säkerhetsutrustningen hjälpte flygplatsledningen att uppfylla gränssäkerhetskraven enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 562/2006.

(88) Beträffande finansieringen av *utbyggnaden och förbättringen av terminalen för passagerare från länder utanför Schengenområdet* 2007, 2008, 2009 och 2010, hävdade Rumänien att sådant stöd antingen hade genomförts enligt principen om en privat aktör i en marknadsekonomi eller avsåg verksamheter som omfattas av uppdraget att tillhandahålla tjänster av allmänt intresse. Enligt Rumänien baserades dessa investeringar på ekonomiska överväganden för att förbereda flygplatsen för ett ökat passagerarantal. Rumänien uppgav att staten hade låtit sig styras av utsikter till lönsamhet på längre sikt. Rumänien förklarade dessutom att dessa investeringar var nödvändiga för att landet skulle kunna fullgöra sina skyldigheter i fråga om anslutningen till Schengenområdet. Rumänien uppgav att investeringarna närmare bestämt var nödvändiga för att uppfylla Europaparlamentets förordning (EG) nr 2320/2002 och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 562/2006.

(89) Beträffande finansieringen av *tillfartsvägen och parkeringen* 2007 hävdade Rumänien att denna finansiering hade genomförs enligt principen om en privat aktör i en marknadsekonomi. Rumänien uppgav att en genomförbarhetsstudie av investeringen hade utförts 2005 och att studien omfattade en affärsplan och en lönsamhetsbedömning av investeringen. Enligt Rumänien visade lönsamhetsanalysen att det fanns möjligheter till betydande inkomster.

(90) Beträffande finansieringen av *belysningsutrustningen* 2008 hävdade Rumänien att denna finansiering hade genomförs enligt principen om en privat aktör i en marknadsekonomi. Enligt Rumänien var investeringen i belysningsutrustning nödvändig för att säkerställa en optimal användning av flygplatsens infrastruktur och passagerarnas och flygplanens säkerhet. Rumänien uppgav att investeringen även visade sig vara lönsam i efterhand.

5.2 **Åtgärd 2 – Rabatter och avdrag enligt luftfartspublikationerna 2007, 2008 och 2010**

5.2.1 *Luftfartspublikationerna 2007 och 2008*

(91) Rumänien hävdade att flygplatsledningen gick med vinst sedan 2007 och att vinsterna ökat konstant sedan dess. I detta sammanhang täckte de taxor som flygplatsledningen tog ut kostnaderna för tjänsterna.

(92) Rumänien uppgav att besluten om att tillämpa dessa flygplatsavgifter baserades på ekonomisk och finansiell bakgrundsinformation som tagits fram av en specialiserad avdelning hos flygplatsledningen.

(93) Enligt Rumänien offentliggjordes flygplatsavgifterna i luftfartspublikationen och var tillämpliga på alla användare på ett icke-diskriminerande sätt.

(94) Rumänien förtydligade att luftfartspublikationerna 2007 och 2008 godkändes av flygplatsledningens styrelse omkring två månader innan respektive luftfartspublikation trädde i kraft.

(95) Enligt Rumänien ledde Carpatairs affärsmodell, dvs. trafikknutpunkts- och navmodellen, till en situation där flygplatsens kapacitet nästan uttömdes helt under högtrafikperioderna för Carpatairs passagerarankomster. Å andra sidan var kapaciteten underutnyttjad under lågtrafikperioder. De tillkommande kostnader för det ökade passagerartrycket på Timişoaras flygplats som uppkom till följd av Carpatairs affärsmodell var åtminstone under lågtrafikperioder mycket låga på grund av att de flesta kostnaderna var fasta. Följaktligen uppskattades även låga luftfartsavgifter bli alltmer lönsamma. Detta framgår av ökningen på 39 % av flygplatsledningens rörelseintäkter under perioden 2008–2010, som uppnåddes med endast en ökning på 22 % av driftkostnaderna.

(96) Enligt Rumänien avspeglar rabatterna och avdragen i luftfartspublikationerna 2007 och 2008 stordriftsfördelar för flygplatsledningen på grund av att flygplatsens drift kännetecknades av många fasta kostnader. Detta innebär att det finns ett starkt incitament att eftersträva volymökningar. Rabatterna och avdragen är utformade för att stimulera och öka de ekonomiska verksamheter som bäst utnyttjar flygplatsens infrastruktur.

5.2.2 *Luftfartspublikationen 2010*

(97) Enligt Rumänien agerade flygplatsledningen på eget initiativ när den fastställde de avgifter och avgiftssänkningar som offentliggjordes i luftfartspublikationen 2010. Rumänien hävdade att avgifterna och avgiftssänkningarna inte kan tillskrivas staten.

(98) Rumänien hävdade att luftfartspublikationen 2010 antogs enligt principen om en privat aktör i en marknadsekonomi. Enligt Rumänien borde andra inkomster än inkomster från luftfartsverksamhet, utläggningen på entreprenad av nätet och företagets ökade värde beaktas i bedömningen om huruvida principen om en privat aktör i en marknadsekonomi var uppfylld. Omkring 14 % av flygplatsledningens inkomster kom från andra källor än luftfart. Enligt Rumänien är lågprisbolagens passagerare mer benägna att köpa tidningar, mat, drycker eller liknande i flygplatsbutikerna än andra passagerare, eftersom lågprisbolagen vanligtvis inte säljer sådana varor ombord.

(99) Rumänien anser att luftfartspublikationen 2010 gav flygbolagen incitament att locka till sig fler passagerare. Rumänien uppgav att trafiken på flygplatsen hade utvecklats positivt under den tid som luftfartspublikationen 2010 var i kraft (se tabell 10).

Tabell 10: Timişoaras flygplats – Inkomster och passagerarantal

	Totalt antal passagerare	**Total inkomst Rumänska lei (euro)**
2008	831 404	22 033 887 (5 983 079)
2009	944 167	34 977 836 (8 254 746)
2010	1 137 218	37 565 399 (8 923 110)

(100) Rumänien förklarade att de flygplatsavgifter som var tillämpliga på Carpatair sänktes med 70 % för landningar och med 50 % för belysning. Flygplatsen tog endast ut 1,5 euro per transferpassagerare. Enligt luftfartspublikationen 2010 uppgick den största sänkningen av de flygplatsavgifter som var tillämpliga på Wizz Air till mellan 67 % och 72 %. Rabatterna på 72–85 % gällde aldrig för Wizz Air, eftersom flygbolaget aldrig nådde upp till de respektive gränserna. Enligt Rumänien hade även andra flygbolag rätt till avgiftssänkningar enligt passagerar- och rörelsenivå.

(101) Rumänien uppgav att de sänkta flygplatsavgifterna enligt luftfartspublikationen 2010 avspeglar flygplatsledningens alternativkostnader för att tillhandahålla tjänster till företag som använder små flygplan och har längre rotationstider jämfört med tillhandahållandet av tjänster för större flygplan som medför ett större antal passagerare per landning. Syftet med luftfartspublikationen 2010 var att flygplatsen skulle locka till sig flygbolag med kortare rotationstider för att möjliggöra ett större antal rotationer per timme och därmed förbättra flygplatsledningens operativa kapacitet räknat i antalet landningar per timme.

(102) Rumänien uppgav att de rabatter som tillämpades på Wizz Air även avspeglar det mindre antalet tjänster som flygbolaget utnyttjade. Wizz Air erbjöd endast direkta flygningar och behövde inte de lokaler och tjänster som krävs för transfer. För transitflygningar måste flygplatsledningen fördubbla säkerhetsutrustningen. Enligt Rumänien checkar 60 % av Wizz Airs passagerare in online, vilket betydligt minskar personalbehovet vid incheckning. Wizz Airs passagerare reser med mindre bagage, vilket innebär att det krävs mindre personal och utrustning för att hantera deras bagage. Enligt Rumänien skötte Wizz Airs egen personal rutinstädningen av flygplanen under rotationstiden.

5.3 **Åtgärd 3 – Avtalen från 2008 mellan Wizz Air och flygplatsledningen**

(103) Rumänien hävdade att ingen av investeringarna i renoveringen av taxibanan eller utbyggnaden av plattan gjordes särskilt på grund av Wizz Airs närvaro. Enligt Rumänien inleddes de investeringar som gjordes med staten som största aktieägare innan Wizz Air meddelade sin avsikt att börja trafikera Timişoaras flygplats. Rumänien hävdade dessutom att de investeringar och reparationer som flygplatsledningen finansierade med egna medel inte gjordes på grund av Wizz Airs eller något annat flygbolags närvaro vid Timişoaras flygplats, utan snarare för att säkerställa nödvändiga säkerhetsförhållanden för en god drift av flygplatsen. Reparationerna gjordes på grund av normalt slitage och inte för eller på grund av något flygbolag.

(104) Enligt Rumänien var samförståndsavtalet ett principavtal, vilket också angavs i ingressen, och medförde inga rättsliga skyldigheter för parterna. Rumänien hävdade att förutom brott mot sekretessklausulen fastställdes inga påföljder för eventuella överträdelser i avtalet. Förutom det faktum att det inte förelåg någon giltig skyldighet i samband med tillhandahållandet av de tjänster som förtecknades i samförståndsavtalet, utförde flygplatsledningen inga infrastrukturarbeten under den berörda perioden utom infrastrukturarbete som inte hade något som helst att göra med Wizz Airs verksamhet.

(105) Rumänien hävdade att samförståndsavtalet är ett uttryck för parternas avsikt att inleda förhandlingar i god tro om ett eventuellt samarbete som skulle fastställas på grundval av bindande avtal. Rumänien påpekade att sådana bindande avtal faktiskt ingicks, och att de i praktiken ersatte samförståndsavtalet: driftsavtalet, avtalet om marktjänster och marknadsföringsavtalet.

(106) Enligt Rumänien agerade flygplatsledningen i linje med principen om en privat aktör i en marknadsekonomi när den ingick avtalen från 2008 med Wizz Air. För att styrka detta argument lämnade Rumänien en förhandsaffärsplan till kommissionen som rekonstruerats i efterhand, vilken visade att avtalen från 2008 med Wizz Air förväntades generera högre passagerarantal och större vinster.

5.4 **Åtgärd 4 – Anstånd med de flygplatsavgifter som fakturerats Wizz Air för perioden oktober 2009–februari 2010**

(107) Rumänien hävdade att flygplatsledningen agerade på eget initiativ i fråga om Wizz Airs betalning av de flygplatsavgifter som flygbolaget var skyldigt flygplatsledningen. Enligt Rumänien kan beslutet i detta sammanhang inte tillskrivas den rumänska staten.

(108) Rumänien hävdade att flygplatsledningens beslut angående Wizz Airs betalning av de flygplatsavgifter som flygbolaget var skyldigt flygplatsledningen respekterade principen om en privat aktör i en marknadsekonomi.

(109) Enligt Rumänien reglerades de belopp som skulle återbetalas av och krävas in från Wizz Air den 1 mars 2014 i förlikningsavtal nr 20310 ([15]) mellan flygplatsledningen och Wizz Air (nedan kallat *förlikningsavtalet*).

(110) Rumänien hävdade att per den 20 november 2014 uppgick flygplatsledningens skuld till Wizz Air till 0 euro och Wizz Airs skuld till flygplatsledningen till 122 861,67 för verksamheter från den 1 oktober till den 31 oktober 2014 och till 1 256,12 för hyran av ett administrativt område vid Timişoaras flygplats. Enligt Rumänien skulle dessa belopp betalas senast den 30 november 2014.

([15]) Förlikningsavtalet baserades på följande åtgärder: Flygplatsledningen ansökte om skiljedomsförfarande vid skiljedomstolen vid Clujs handels- och industrikammare (nedan kallad *Clujs skiljedomstol*) under nr 24/2011. Clujs skiljedomstol avgav skiljedom nr 3 av den 16 maj 2012 (nedan kallad *skiljedomen*). Clujs skiljedomstol korrigerade därefter vissa fel genom ett beslut av den 11 juni 2012. Enligt skiljedomen skulle Wizz Air betala vissa fakturor som utfärdats av flygplatsledningen och det återstående saldot skulle betalas enligt driftsavtalet och avtalet om marktjänster. Flygplatsledningen begärde även straffränta för sen betalning från Wizz Air. Wizz Air väckte talan mot flygplatsledningen med en begäran om att flygplatsledningen skulle betala de fakturor som Wizz Air utfärdat på grundval av marknadsföringsavtalet. Clujs specialdomstol utfärdade beslut nr 3597 av den 3 oktober 2012, genom vilket den delvis godkände Wizz Airs talan mot flygplatsledningen.

6. **SYNPUNKTER FRÅN TREDJE PARTER**

6.1 **Carpatair**

6.1.1 *Åtgärd 3 – Avtalen från 2008 mellan Wizz Air och flygplatsledningen*

(111) Enligt Carpatair utgör de olika ordningarna till förmån för Wizz Airs verksamhet vid Timişoara internationella flygplats statligt stöd. Carpatair uppskattar att det påstådda stöd som Wizz Air beviljats uppgår till 5,5 miljoner euro mellan oktober 2008 och december 2010. Det beviljades påstått genom marknadsföringsavtalet till ett belopp av 2,6 miljoner euro och genom rabatter på grundval av luftfartspublikationen och driftsavtalet, till ett belopp av 2,9 miljoner euro. Carpatair hävdade dessutom att flygplatsledningen fortsatte att tillhandahålla åtgärden till Wizz Air under 2011, till ett belopp som uppgick till 8,3 miljoner euro vid årsslutet 2011.

(112) Carpatair kommenterade principen om en privat aktör i en marknadsekonomi. Enligt Carpatair skulle en privat investerare i en marknadsekonomi ha grundat sina beslut på flygplatsens särskilda egenskaper. På grund av flygplatsens läge och tack vare Carpatairs ansträngningar har ett system för trafikknutpunkter och nav gradvis byggts upp sedan 2000, vilket har lett till en situation där Carpatair stod för 38 % av flygplatsledningens inkomster 2008 vid den tidpunkt då Wizz Air kom in i bilden. Detta beror främst på att Carpatair kunde locka till sig en stabil trafik av affärsresenärer från Rumänien, Italien, Moldavien, Ukraina och Tyskland.

(113) Carpatair hävdade dessutom att trafiken vid Timişoara internationella flygplats uppgick till 836 574 passagerare 2007 och 890 704 passagerare 2008. Detta skulle normalt sett utgöra grunden och referensvärdet för de inkomster som en privat investerare skulle bygga upp sina marginalinkomster på. Flygplatsledningens främsta prioritering borde ha varit att inte slakta de befintliga verksamheterna och inkomsterna. Enligt Carpatair tog flygplatsledningen dock ingen hänsyn till detta, vilket ledde till att Timişoaras flygplats endast betjänade 757 009 passagerare 2013. Denna siffra var15 % lägre än före Wizz Airs ankomst. En försiktig investerare skulle därför ha tagit hänsyn till att det var just den trafiken som gav omsättning av hög kvalitet, och skulle ha begränsat den fördel som gavs till Wizz Air till endast nya linjer. Så var inte fallet. Enligt marknadsföringsavtalet beviljades ett avdrag på 85 % för alla avgifter, hanteringstjänster och till och med använt material, under tre år och på samtliga linjer, varav hälften redan trafikerades av Carpatair. En klok investerare skulle ha vetat att den befintliga knutpunkten och de förknippade resurserna skulle förstöras om den största kunden, Carpatair, försvagades. En klok privat investerare skulle ha känt till de faktiska lönsamhetsmarginalerna i branschen, särskilt för de flygbolag som arbetar enligt knutpunkts- och navmodellen. Med tanke på att endast hälften av inkomsterna från verksamheten vid Timişoaras flygplats (20 % av Carpatairs totala inkomster) skulle ha gått förlorade efter genomförandet av det påstådda stödet, skulle den minskade lönsamheten motsvara en förlust på 15 % av de totala inkomsterna från en vinst på 5 %. Uttryckt i absoluta siffror motsvarade förlusterna 10–15 miljoner euro i negativ effekt per år.

(114) Carpatair hävdade att en försiktig investerare skulle ha lämnat ut resultaten av en undersökning som beställdes 2006 och som visade att det var nödvändigt att reparera start- och landningsbanan till en kostnad av 30 miljoner euro. Dessa uppgifter gjordes tillgängliga 2010 av den nya flygplatsledningen. En försiktig privat investerare styrs av utsikterna till lönsamhet på längre sikt, vilket gör det möjligt att kringgå den kortsiktiga aspekten av marginella vinster även vid extremt låga tillkommande intäkter, såsom 1 euro per passagerare. Det står klart att flygplatsledningen inte övervägde den långsiktiga lönsamheten när den bortsåg från reparationskostnaderna och tvärtom tillät ett flygbolag som skulle överbelasta och skada start- och landningsbanan börja trafikera flygplatsen. En försiktig investerare i flygbranschen skulle ha infört en tilläggsavgift för ett sådant flygbolag, för varje rörelse som medförde överbelastning.

(115) Carpatair hävdade att flygplatsledningen i början av 2012 för att förnya sitt avtal med Carpatair ställde som villkor att Carpatair skulle godkänna överenskommelserna med Wizz Air och villkoren för detta.

(116) Carpatair påstod att principen om en privat aktör i en marknadsekonomi inte är uppfylld. Carpatair hävdade att ingen förhandsanalys gjordes och ingen affärsplan lades fram för kommissionen i enlighet med 2005 års riktlinjer för finansiering av flygplatser och för statliga igångsättningsstöd för flygbolag med verksamhet på regionala flygplatser ([16]) (nedan kallade *2005 års luftfartsriktlinjer*).

([16]) Meddelande från kommissionen – *Riktlinjer för finansiering av flygplatser och för statliga igångsättningsstöd för flygbolag med verksamhet på regionala flygplatser* (EUT C 312, 9.12.2005, s. 1).

(117) Carpatair tillbakavisade Rumäniens argument att inkomster från andra källor än luftfart måste ingå i analysen av principen om en privat aktör i en marknadsekonomi. Carpatair hävdade att Rumänien inte kunde lämna en detaljerad ekonomisk analys som visade att bidragen till Wizz Air var berättigade till följd av ökade vinster från andra källor än luftfart.

6.1.2 *2014 års luftfartsriktlinjer*

(118) Carpatair hävdade att 2014 års luftfartsriktlinjer bekräftar att åtgärderna utgjorde statligt stöd. Marknadsekonomitestet var inte uppfyllt eftersom det inte fanns någon förhandsaffärsplan, vilket i sin tur innebar att de rumänska myndigheterna inte försåg kommissionen med en sådan plan eller med lönsamhetsprognoser för avtalen från 2008.

(119) Carpatair hävdade att de senaste finansiella uppgifterna för flygplatsledningen bekräftar att stödet är oförenligt. Carpatair hävdade likaså att flygplatsledningens lönsamhet minskade till följd av stödet och att stödet inte uppfyllde de kumulativa villkoren för statligt igångsättningsstöd.

(120) Carpatair informerade dessutom kommissionen om att företaget hade ingett ett klagomål till det rumänska konkurrensrådet, där det hävdar att flygplatsledningen missbrukade sin dominerande ställning genom att erbjuda flygbolag diskriminerande villkor.

6.2 **Wizz Air**

6.2.1 *Åtgärd 2 – Rabatter och avdrag enligt luftfartspublikationerna 2007, 2008 och 2010*

(121) Wizz Air hävdade att rabatten på upp till 85 % enligt luftfartspublikationen 2010 aldrig tillämpades. I stället tillämpades en genomsnittlig högsta rabatt på 73 % efter det att det rumänska transportministeriet motsatt sig den ovannämnda avgiftsordningen.

(122) Enligt Wizz Air medför luftfartspublikationerna 2007, 2008 och 2010 inte heller selektivitet och Wizz Air ges inga fördelar. Andra flygbolag flyger med flygplan av samma storlek och högsta tillåtna startvikt som Wizz Air, och kunde därmed utnyttja samma rabattnivå.

(123) Wizz Air påstod att sedan företagets ankomst uppmuntrades den allmänna trenden mot användning av större flygplan och att antalet passagerare ökade med 36 % under perioden från 2007 till 2010, samtidigt som rörelserna endast ökade med 2 %.

(124) Till skillnad från Carpatair erbjöd Wizz Air lågprisflyg och dess verksamhet var effektiv. Det var följaktligen ekonomiskt rationellt att tillhandahållandet av billigare infrastruktur och tjänster ledde till att en flygplats som agerar som marknadsekonomisk aktör tillämpade lägre avgifter. Wizz Air förklarade att man hade gett ett uppsving åt flygplatsens trafik genom att öka såväl de luftfartsrelaterade som de icke-luftfartsrelaterade intäkterna.

6.2.2 *Åtgärd 3 – Avtalen från 2008 mellan Wizz Air och flygplatsledningen*

(125) Wizz Air hävdade att den omständigheten att det saknas en förhandsaffärsplan inte är något bevis för att de rumänska myndigheterna inte agerade som en marknadsekonomisk aktör.

(126) Wizz Air anlitade en ekonomisk konsult, Oxera Consulting Ltd, för att utarbeta en ekonomisk bedömning av principen om en privat aktör i en marknadsekonomi i fråga om flygplatsen. Syftet med Oxeras rapport, som inkom till kommissionen den 27 oktober 2011, var att fastställa huruvida marknadsekonomitestet är uppfyllt i avtalen mellan flygplatsledningen och Wizz Air.

(127) Oxeras analys inriktades på avtalen från 2008 samt luftfartspublikationerna 2007, 2008 och 2010.

(128) Enligt Oxera borde de avgifter som Wizz Air betalade på Timişoaras flygplats jämföras med de avgifter som Wizz Air betalade på liknande flygplatser under en lämplig tidsram.

(129) I Oxeras analys har tre flygplatser valts som relevanta jämförbara flygplatser för denna analys. Oxera hävdade att dessa flygplatsers ägande- och finansieringsstrukturer är sådana att de alla sannolikt agerar på ett sätt som överensstämmer med ”privata investerares” flygplatser och att de är Wizz Air-destinationer som är jämförbara i ett antal aspekter.

(130) På grundval av uppgifter från Wizz Air drog Oxera slutsatsen att de totala avgifter som flygbolaget betalade på Timişoaras flygplats kan jämföras med de respektive avgifter som betalades på samtliga tre jämförelseflygplatser under 2008–2009 och 2010–2011, både per passagerare och per rotationsperiod.

(131) Enligt Oxera visade analysen att den övergripande nivån på de avgifter som Wizz Air betalade på Timişoaras flygplats enligt de nämnda avtalen i genomsnitt är högre än den jämförbara genomsnittliga nivån på de avgifter som flygbolaget betalade på jämförelseflygplatserna. De lägre priser som Wizz Air betalade på jämförelseflygplatserna tyder på att en privat investerare sannolikt skulle ha ingått ett avtal enligt villkoren i överenskommelsen mellan flygplatsledningen och Wizz Air.

(132) Lönsamhetsanalysen av avtalen visar att en rationell privat investerare skulle vara villig att ingå samma avtal med Wizz Air. Lönsamhetsanalysen innebar följaktligen att flygplatsledningen genom att ingå de olika avtalen med Wizz Air agerade på ett sätt som överensstämmer med principen om en privat aktör i en marknadsekonomi.

(133) Sammantaget konstaterade Oxera att resultaten av analysen av jämförelsen och av avtalens lönsamhet visade att de avgifter som Wizz Air betalade på Timişoaras flygplats var jämförbara med den avgiftsnivå som en investerare på marknaden som ägde en flygplats skulle ha erbjudit Wizz Air under liknande omständigheter.

6.2.3 *Åtgärd 4 – Anstånd med de flygplatsavgifter som fakturerats Wizz Air för perioden oktober 2009–februari 2010*

(134) Enligt Wizz Airs åsikt var det uppenbart att det påstådda utestående belopp som flygbolaget var skyldigt flygplatsledningen inte utgjorde statligt stöd. Wizz Air hävdade sig ha ömsesidiga fordringar gentemot flygplatsledningen till följd av en omvänd kvittning mellan flygplatsledningen och Wizz Air.

(135) Wizz Air hävdade att det inte hade bevisats att åtgärden kunde tillskrivas staten, eftersom kommissionen inte hade fastställt att staten var inblandad i den uteblivna betalningen av avgifter.

(136) Flygplatsledningens påstådda stöd till flygbolag kunde inte tillskrivas den rumänska staten enligt EU-domstolens rättspraxis i ärendet Stardust Marine ([17]). Enligt Wizz Air förefaller flygplatsledningen ha agerat självständigt, utan den rumänska statens godkännande eller utan dess vetskap över huvud taget. Den rumänska statens ingripande hade endast bestått i att upphäva vissa åtgärder som flygplatsledningen vidtagit och som staten hade förkastat i efterhand.

6.2.4 *2014 års luftfartsriktlinjer*

(137) Wizz Air upprepade att avtalen med flygplatsledningen från 2008 inte utgör statligt stöd enligt 2014 års luftfartsriktlinjer.

(138) Enligt Wizz Air var avtalen mellan flygplatsledningen och Wizz Air förenliga med marknadsekonomitestet. Jämförelsen med marknadspriset och lönsamhetsanalysen i förväg enligt 2014 års luftfartsriktlinjer hade tillämpats i detta fall, vilket Oxeras rapport visade.

(139) Wizz Air anser att det påstådda eventuella statliga stödet till flygplatsledningen inte hade överförts till Wizz Air. Wizz Air hänvisade till punkterna 11 och 65 i 2014 års luftfartsriktlinjer, nämligen att när en flygplatsförvaltare har fått stöd anses den förmån som följer av detta stöd inte bli överförd till ett specifikt flygbolag om infrastrukturen är öppen för samtliga flygbolag och inte bestämd för ett specifikt flygbolag och flygbolagen betalar tariffer som åtminstone täcker de tillkommande kostnaderna för deras verksamhet på flygplatsen.

(140) Wizz Air förklarade att dessa villkor var uppfyllda. Wizz Air var inte det enda flygbolaget som bedrev trafik med flygplan med en högsta tillåten startvikt på över 70 ton på Timişoaras flygplats under den berörda perioden, och därför kunde andra flygbolag ha fått liknande eller större avdrag än Wizz Air fick.

([17]) Domstolens dom av den 16 maj 2002, Frankrike/kommissionen (nedan kallad *Stardust Marine-domen*), C-482/99, EU:C:2002:294.

(141) Av punkt 172 i 2014 års luftfartsriktlinjer drog Wizz Air slutsatsen att även om det konstaterades att flygplatsledningen mottagit stöd bör stödets förenlighet bedömas på grundval av 2014 års luftfartsriktlinjer, med den stödnivå som är tillåten för flygplatser med en volym av 700 000 passagerare.

6.3 **Flygplatsledningen**

6.3.1 *Åtgärd 3 – Avtalen från 2008 mellan Wizz Air och flygplatsledningen*

(142) Flygplatsledningen hävdade att avtalen från 2008 inte inbegriper något statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

(143) Enligt flygplatsledningen förekom ingen selektivitet. Det påstådda stöd som Wizz Air beviljats var tillgängligt för alla jämförbara flygbolag på ett genomsynligt sätt och utan diskriminering.

(144) Flygplatsledningen hävdade att marknadsföringsöverenskommelsen rörde Wizz Airs marknadsföringstjänster för flygplatsledningens räkning. Flygplatsledningen skulle ha kunnat erbjuda en sådan överenskommelse till andra flygbolag, men kunde inte göra detta eftersom det fanns en gräns för hur mycket den kunde lägga på reklam.

(145) Flygplatsledningen hävdade att den inte har tillgång till statliga medel. De statliga medlen användes endast för att tillhandahålla icke-diskriminerande infrastruktur, såsom taxibanor, plattor, säkerhetsutrustning, terminallokaler och terminalutrustning.

(146) Flygplatsledningen hävdade att den hade agerat på ett självständigt sätt. Det faktum att den rumänska staten är aktieägare i flygplatsen med ett innehav på 80 % innebär inte att staten direkt eller indirekt kontrollerar de undersökta medlen.

(147) Principen om en privat aktör i en marknadsekonomi är uppfylld i alla avseenden när det gäller avtalen från 2008. Flygplatsledningen uppgav att den hade gjort beräkningar innan den ingick avtalen från 2008. Enligt flygplatsledningen finns det ingen lagstadgad skyldighet om att utarbeta en affärsplan. Flygplatsledningen såg inget skäl till den skulle underhålla dokumentation.

(148) Syftet med RBB:s rapport ([18]) som flygplatsledningen lämnat in var att uppskatta flygplatsledningens tillkommande kostnader och förmåner enligt avtalen från 2008. Enligt rapporten har avtalen från 2008, även under de tre år då flygplatsledningen bar kostnaden för marknadsföringsavtalet, gett positiv avkastning för flygplatsledningen.

(149) I sin rapport övervägde RBB den förbättrade effektiviteten vid flygplatsen till följd av Wizz Airs verksamhet. Uppgifterna visade att Wizz Air flög ett betydligt större antal passagerare per plan än andra flygbolag som var verksamma på flygplatsen. När flygplatsledningen fick Wizz Air som kund innebar detta därför en betydlig ökning av passagerarantalet med endast en liten ökning av flygplansrörelserna.

(150) Detta tillväxtmönster förbättrade flygplatsens lönsamhet: under perioden 2008–2010 ökade flygplatsledningens totala rörelseintäkter med 39 %, medan de totala rörelsekostnaderna endast ökade med 22 %.

(151) Enligt RBB-rapporten visade uppgifterna att Wizz Airs andel av de luftfartsrelaterade intäkterna är jämförbar med eller högre än dess andel av både antalet passagerare och flygplansrörelser vid Timişoaras flygplats. Enligt RBB-rapporten visade däremot uppgifterna att Carpatairs bidrag till flygplatsledningens intäkter konsekvent var mindre än det borde vara jämfört med flygbolagets användning av Timişoara internationella flygplats anläggningar, mätt per dess andel av antalet passagerare och flygplansrörelser.

(152) Enligt rapporten kunde detta bero på att Carpatair hade fått bättre villkor från flygplatsledningen än andra flygbolag, inbegripet Wizz Air. Dessa konsekvent lägre intäkter i förhållande till kapacitetsutnyttjandet avspeglar den relativa ineffektiviteten när det gäller utnyttjandet av flygplatsen i Carpatairs affärsmodell, som baseras på ett högt antal flygplansrörelser med förhållandevis färre passagerare.

([18]) RBB Economics LLP är ett ekonomiskt konsultföretag med huvudkontor i London. Det specialiserar sig på att tillhandahålla ekonomisk rådgivning om konkurrensrätt.

(153) Enligt en studie från Timişoaras universitet var de investeringar som flygplatsledningen gjorde lönsamma och gynnsamma. I studien hävdades att flygplatsledningen agerade i överensstämmelse med principen om en privat aktör i en marknadsekonomi.

(154) Det angavs i studien att flygplatsledningens strategi var korrekt och ledde till en ökning av såväl passagerarantal som flygplansrörelser. För att uppnå detta utarbetades ett fördelaktigt rabattsystem med avgifter på andra flygplatser i landet och utomlands som exempel, vilket särskilt riktades mot de flygbolag som transporterade många passagerare och flög med flygplan med hög kapacitet. Hyresavgifterna för lokalerna inne i terminalbyggnaden var dessutom förenliga med marknadspriset och avgifterna överensstämde med de avgifter som togs ut för andra lokaler av samma typ på Timişoaras flygplats

6.3.2 *2014 års luftfartsriktlinjer (åtgärd 1 och åtgärd 3)*

(155) Flygplatsledningen hävdade att inget olagligt statligt stöd förekom enligt 2014 års luftfartsriktlinjer. Även om stöd verkligen hade förekommit skulle det ha varit förenligt med den inre marknaden enligt artikel 107.3 c i EUF-fördraget

(156) Enligt flygplatsledningen bidrog stödet till denna ett till ett väl avgränsat mål av gemensamt intresse, eftersom det bidrog till att öka unionsmedborgarnas rörlighet och regionen Timiș anslutbarhet genom att anslutningspunkter etablerades för flygningar inom unionen, begränsade lufttrafikstockningar vid viktiga navflygplatser i unionen och underlättade regionen Timiș utveckling.

(157) Flygplatsledningen hävdade att investeringen syftade till att skapa ny kapacitet på Timişoaras flygplats och att den nya infrastrukturen på medellång sikt tillgodoser flygbolagens, passagerarnas och speditörernas beräknade efterfrågan inom Timişoara internationella flygplats upptagningsområde.

(158) Enligt flygplatsledningen utgjorde överenskommelserna mellan Wizz Air och flygplatsledningen inte statligt stöd enligt marknadsekonomitestet.

(159) Flygplatsledningen tillämpade de två metoder som anges i 2014 års luftfartsriktlinjer för att undersöka om marknadsekonomitestet var uppfyllt.

(160) Flygplatsledningen hävdade att de priser som flygplatsen tar ut av ett visst flygbolag motsvarar marknadspriset och erinrade om att RBB-rapporten visade att de luftfartsrelaterade avgifter som Carpatair betalade 2010 var lägre än de avgifter som togs ut av Wizz Air.

(161) Enligt flygplatsledningens åsikt bidrog överenskommelserna till flygplatsens lönsamhet genom att de tillkommande kostnaderna och förmånerna kvantifierades: enligt RBB-rapporten innebar överenskommelserna med Wizz Air en vinstökning för flygplatsledningen under perioden 2008–2010.

(162) De luftfartsrelaterade avgifter som togs ut av Wizz Air utgjorde dessutom ett kontinuerligt inkomstflöde för flygplatsledningen till följd av den fortsatta verksamheten, medan omkring 50 % av flygplatsledningens tillkommande kostnader utgjordes av en engångsbetalning för marknadsföringstjänster 2009.

(163) Avtalen från 2008 utgjorde följaktligen inte statligt stöd.

6.4 **European Regions Airline Association (ERA)**

6.4.1 *Åtgärd 3 – Avtalen från 2008 mellan Wizz Air och flygplatsledningen*

(164) ERA ([19]) hävdade att de åtgärder som Wizz Air beviljats utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

(165) ERA ansåg att de finansiella uppgifterna var viktig bevisning för överträdelsen och att de därför borde lämnas ut.

([19]) European Regions Airline Association (ERA) är en branschorganisation som företräder den europeiska luftfartsindustrin (flygbolag, flygplatser, tillverkare och leverantörer).

(166) Enligt ERA bör förekomsten av en tydlig affärsplan vara en central faktor i analyser av beviljat stöd. Affärsplanen bör tydligt visa att den berörda linjen är ekonomiskt lönsam.

(167) ERA påpekade att flygbolagsbranschen kännetecknas av traditionellt låga marginaler och höga kapitalinvesteringskrav. Förmåner av denna omfattning, som finansieras via statligt stöd, leder därför snabbt till att flygbolag som inte erhåller en fördel lämnar marknaden.

(168) Enligt ERA:s åsikt leder detta inte bara att konkurrensen snedvrids, utan även till att den kvarvarande subventionerade flygplatsförvaltaren kan få en monopolställning och därför dominerar marknaden. De långsiktiga effekterna för konsumenterna blir prishöjningar och minskade valmöjligheter.

6.5 **Eurojet**

6.5.1 *Åtgärd 2 – Rabatter och avdrag enligt luftfartspublikationerna 2007, 2008 och 2010*

(169) Eurojet, ett affärscharterbolag som också är verksamt i Rumänien, instämde i att ett flygbolag kunde beviljas en rabatt om icke-luftfartsverksamheter svarar för en stor del av flygplatsens intäkter.

(170) Enligt Eurojets åsikt står det dock klart att rabatten på 85 % för flygbolag som använder flygplan med en massa större än 70 ton uteslutande har införts till förmån för en enda operatör.

7. **BEDÖMNING AV ÅTGÄRD 1 – ÅRLIGT DRIFTSTÖD TILL FLYGPLATSLEDNINGEN**

7.1 **Förekomst av stöd**

(171) Enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget är ”stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den inre marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna”.

(172) Om en åtgärd ska räknas som statligt stöd i den mening som avses i denna bestämmelse måste därför följande kumulativa villkor uppfyllas:

a) Stödmottagaren är ett företag.

b) Åtgärden finansieras med hjälp av statliga medel och kan därför tillskrivas staten.

c) Den ger mottagaren en fördel.

d) Fördelen är selektiv.

e) Åtgärden måste snedvrida eller hota att snedvrida konkurrensen och kunna påverka handeln mellan medlemsstaterna.

(173) I beslutet att inleda förfarandet ansåg kommissionen preliminärt att den offentliga finansiering som flygplatsledningen beviljats utgjorde statligt stöd. På grundval av de uppgifter som fanns tillgängliga vid tidpunkten för beslutet att inleda förfarandet ansåg kommissionen att sådan offentlig finansiering utgjorde driftstöd.

(174) Efter offentliggörandet av beslutet att inleda förfarandet hävdade Rumänien att de årliga bidragen inte utgjorde driftstöd, utan var öronmärkta för investeringar i Timișoara internationella flygplats. Rumänien hävdade dessutom att investeringarna inte utgjorde statligt stöd eftersom de antingen ingick i den offentliga sektorns ansvarsområde eller överensstämde med principen om en privat aktör i en marknadsekonomi.

(175) Kommissionen erinrar om att det måste göras en åtskillnad mellan investeringsstöd och driftstöd. I linje med 2014 års luftfartsriktlinjer definieras investeringsstöd som ”stöd för att finansiera anläggningstillgångar och särskilt för att täcka underskottet i fråga om kapitalkostnader”. Driftstöd definieras som stöd för att täcka ”rörelseunderskottet”, antingen i form av ett belopp som utbetalas helt i förskott eller i form av periodiska delbetalningar för att täcka förväntade rörelsekostnader (periodiska schablonbetalningar).

(176) Kommissionen påpekar att de investeringsprojekt som Rumänien lämnat in (tabell 3) avser finansiering av anläggningstillgångar och att de redovisades under kapitalutgifter i flygplatsledningens bokföring. På grundval av de upplysningar som Rumänien lämnade efter offentliggörandet av beslutet att inleda förfarandet, i synnerhet de rättsakter som godkänner investeringsprojekten, anser kommissionen därför att denna finansiering utgör finansiering av investeringsprojekt.

(177) Kommissionen kommer att undersöka om de investeringar som lämnats in av Rumänien (tabell 3) utgör statligt stöd. Kommissionen kommer därefter att dra av det årliga investeringsbelopp som inte utgör statligt stöd från det totala årliga investeringsbeloppet. Den eventuella skillnaden motsvarar det årliga investeringsbelopp som flygplatsledningen beviljats.

(178) Kommissionen kommer därefter att bedöma huruvida det eventuella investeringsstöd som flygplatsledningen beviljats är förenligt.

7.1.1 *Ekonomisk verksamhet och begreppet företag*

7.1.1.1 Principer

(179) Enligt etablerad rättspraxis ska kommissionen först fastställa huruvida flygplatsledningen är ett företag i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget. Begreppet företag omfattar alla enheter som bedriver ekonomisk verksamhet, oavsett enhetens rättsliga form och oavsett hur den finansieras ([20]). All verksamhet som går ut på att erbjuda varor eller tjänster på en viss marknad utgör ekonomisk verksamhet.

(180) Det är etablerad rättspraxis att drift och uppförande av flygplatsinfrastruktur betraktas som en ekonomisk verksamhet som omfattas av reglerna om statligt stöd från och med 12 december 2000, datumet för domen Aéroports de Paris ([21]). När en flygplatsoperatör bedriver ekonomisk verksamhet genom att erbjuda flygplatstjänster mot ersättning utgör den, oavsett sin rättsliga form och det sätt den finansieras på, ett företag i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget och fördragets regler om statligt stöd kan därför tillämpas på fördelar som beviljas av staten eller med hjälp av statliga medel till flygplatsoperatören.

(181) Flygplatsoperatörer måste anses utgöra ett företag i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget, men det måste erinras om att all verksamhet som bedrivs av en flygplatsägare och flygplatsoperatör inte nödvändigtvis är av ekonomisk natur ([22]).

(182) Domstolen har slagit fast att verksamhet som normalt ingår i statens ansvar för fullgörande av sina officiella befogenheter som offentlig myndighet inte är av ekonomisk natur och att sådan verksamhet inte omfattas av reglerna för statligt stöd ([23]).

(183) Därför utgör finansiering av verksamhet som ligger inom den offentliga sektorns ansvarsområde eller av infrastruktur som är direkt knuten till sådan verksamhet i allmänhet inte statligt stöd ([24]). På en flygplats anses verksamheter såsom flygkontroll, polis, tull, brandbekämpning samt åtgärder som är nödvändig för att skydda den civila luftfarten mot olagliga handlingar, samt investeringar som avser den infrastruktur och utrustning som behövs för sådana åtgärder, i allmänhet vara av icke-ekonomisk natur ([25]).

([20]) Domstolens dom av den 23 april 1991, Höfner och Elser/Macrotron (nedan kallad *Höfner och Elser-domen*), C-41/90, EU:C:1991:161, punkt 21, domstolens dom av den 17 februari 1993, Poucet och Pistre/AGF och Cancava, C-160/91, EU:C:1993:63, punkt 17. domstolens dom av den 18 juni 1998, kommissionen/Italien, C-35/96, EU:C:1998:303, punkt 36.

([21]) Domstolens dom av den 12 december 2000, Aéroports de Paris/kommissionen, T-128/98, EU:T:2000:290, bekräftad genom domstolens dom av den 24 oktober 2002, Aéroports de Paris/kommissionen, C-82/01, EU:C:2002:617, punkterna 75–79. Detta bekräftades i domstolens dom av den 24 mars 2011, Mitteldeutsche Flughafen AG och Flughafen Leipzig Halle GmbH/kommissionen, (nedan kallad *Leipzig-Halle Airport-domen*), T-443/08 och T-455/08, EU:T:2011:117, särskilt punkterna 93 och 94, bekräftad genom domstolens dom av den 19 december 2012, Leipzig-Halle, C-288/11 P, EU:C:2012:821.

([22]) 2014 års luftfartsriktlinjer, punkt 34. Se även domstolens dom av den 19 januari 1994, SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol (nedan kallad *Eurocontrol-domen*), C-364/92, EU:C:1994:7.

([23]) Domstolens dom av den 16 juni 1987, kommissionen/Italien, C-118/85, EU:C:1987:283, punkterna 7 och 8, och domstolens dom av den 4 maj 1988, Bodson/Pompes funèbres des régions libérées, C-30/87, EU:C:1988:225, punkt 1.

([24]) Kommissionens beslut N 309/2002 av den 19 mars 2003 Luftfartsskydd – Ersättning för kostnader till följd av attentaten av den 11 september 2001 (EUT C 148, 25.6.2003, s. 7).

([25]) 2014 års luftfartsriktlinjer, punkt 35. Se även Eurocontrol-domen, punkt 30, Domstolens dom av den 26 mars 2009, Selex Sistemi Integrati/kommissionen, C-113/07 P, EU:C:2009:191, punkt 71 och kommissionens beslut (EU) 2018/628 av den 11 november 2016 om det av Österrike införda statliga stödet SA.24221(2011/C) (f.d. 2011/NN) till flygplatsen i Klagenfurt, Ryanair och andra flygbolag som använder flygplatsen (EUT L 107, 26.4.2018, s. 1).

(184) Dock får offentlig finansiering av icke-ekonomisk verksamhet inte leda till otillbörlig diskriminering av flygbolag och flygplatsoperatörer. Enligt fast rättspraxis föreligger en förmån när offentliga myndigheter befriar företag från kostnader som sammanhänger med deras ekonomiska verksamhet. ([26]) Om det i ett visst rättssystem är normalt att flygbolag eller flygplatsförvaltare bär kostnaderna för vissa tjänster, medan en del flygbolag eller flygplatsförvaltare som tillhandahåller samma tjänster för samma offentliga myndigheters räkning inte behöver bära dessa kostnader, kan de senare åtnjuta en fördel även om tjänsterna i sig betraktas som icke-ekonomiska ([27]).

7.1.1.2 Tillämpning i det aktuella ärendet

(185) Flygplatsledningen sköter byggande, underhåll och drift av flygplatsinfrastrukturen. Flygplatsledningen erbjuder flygplatstjänster och tar ut avgifter av användarna – både kommersiella luftfartsoperatörer och icke-kommersiella användare inom allmänflyget – för användning av flygplatsens infrastruktur, och utnyttjar därmed infrastrukturen för kommersiella ändamål. Det måste därför slås fast att flygplatsledningen bedrev en ekonomisk verksamhet under den granskade perioden och följaktligen utgör ett företag i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

(186) Rumänien hävdade att kostnaderna för följande verksamheter skulle anses utgöra kostnader för uppgifter som ingår i den offentliga sektorns ansvarsområde (skälen 87 och 88):

— Investeringarna i renovering av start- och landningsbanan samt utbyggnad av plattan avser icke-kommersiella verksamheter vid Timişoara internationella flygplats (såsom militära verksamheter, officiella uppdrag, sök- och räddningsuppdrag samt flygtransporter av humanitärt bistånd och nödhjälp).

— Investeringar i säkerhetsutrustning.

— Investeringarna i ombyggnaden av terminalen för passagerare från länder utanför Schengenområdet syftade till att säkerställa efterlevnad av EU-kraven så att terminalen kunde ta emot flygningar från länder utanför Schengenområdet – vid den tidpunkten siktade Rumänien på att bli medlem i Schengenområdet 2011.

(187) Vad gäller investeringarna i *renoveringen av start- och landningsbanan och utbyggnaden av plattan* 2007, 2008 och 2009, erinrar kommissionen om att när infrastruktur används både för ekonomiska och icke-ekonomiska verksamheter omfattas offentlig finansiering av denna verksamhet av reglerna om statligt stöd endast i den mån stödet täcker de kostnader som hänger samman med den ekonomiska verksamheten.

(188) I detta fall föranleddes investeringarna i renoveringen av taxibanan och utbyggnaden av plattan dock främst av den kommersiella användningen av flygplatsens anläggningar. Rumänien hävdade att investeringarna var nödvändiga för att tillgodose efterfrågan på grundval av prognoser för ökad kommersiell trafik, generera ytterligare intäkter för flygplatsledningen och öka dess lönsamhet (skäl 86). Kommissionen erinrar om att finansiering av en flygplats icke-kommersiella verksamheter inte får leda till korssubventionering av flygplatsens ekonomiska verksamheter. I detta beslut anser kommissionen att investeringarna i renoveringen av start- och landningsbanan och utbyggnaden av plattan är fullständigt kopplade till ekonomiska verksamheter och att investeringarna därför inte ingår i den offentliga sektorns ansvarsområde.

(189) Vad gäller investeringarna i *säkerhetsutrustning* erinrar kommissionen om att på en flygplats anses verksamheter såsom flygkontroll, polis, tull, brandbekämpning samt åtgärder som är nödvändig för att skydda den civila luftfarten mot olagliga handlingar, samt investeringar som avser den infrastruktur och utrustning som behövs för sådana åtgärder, i allmänhet vara av icke-ekonomisk natur. Kommissionen anser att kontroll av incheckat bagage, passagerare och handbagage och kontroll av gemensamma ingångar till en flygplats säkerhetsområde utgör åtgärder som krävs för att skydda civil luftfart mot olagliga handlingar ([28]).

(190) Rumänien bekräftade att enligt den rumänska rättsordningen finansierar staten säkerhetsutrustningen på alla flygplatser på grundval av regeringsbeslut 1661 av den 6 december 2007.

([26]) Domstolens dom av den 3 mars 2005, Wolfgang Heiser/Finanzamt Innsbruck, C-172/03, EU:C:2005:130, punkt 36 och där nämnd rättspraxis.

([27]) 2014 års luftfartsriktlinjer, punkt 37.

([28]) Kommissionens beslut (EU) 2015/1226 av den 23 juli 2014 om det statliga stöd SA.33963 (2012/C) (f.d. 2012/NN) som Frankrike har genomfört till förmån för Chambre de Commerce et d'Industrie d'Angoulême, SNC-Lavalin, Ryanair och Airport Marketing Services (EUT L 201, 30.7.2015, s. 48).

(191) Kommissionen anser att investeringarna i säkerhetsutrustning 2008 enligt de uppgifter som lämnats in av Rumänien är nödvändiga för att skydda civil luftfart mot olagliga handlingar. Investeringarna ingår därför i den offentliga sektorns ansvarsområde och utgör således inte statligt stöd.

(192) Beträffande investeringarna i *ombyggnaden av terminalen för passagerare från länder utanför Schengenområdet* uppger Rumänien att de inledande investeringarna i utbyggnaden av terminalen föranleddes av ekonomiska överväganden, men även var nödvändiga för att terminalen skulle uppfylla de säkerhetsåtgärder som krävs enligt EU:s regler om civilt luftfartsskydd och kontroll av Schengengränserna. Åtgärderna avser i synnerhet separation av passagerare. Det angavs inte närmare vilka av investeringarna som var strikt nödvändiga för att uppfylla sådana regler och således var nödvändiga för att utöva offentliga befogenheter.

(193) Kommissionen erinrar om att finansiering av en flygplats icke-kommersiella verksamheter inte får leda till korssubventionering av flygplatsens ekonomiska verksamheter. På grundval av Rumäniens inlaga anser kommissionen att investeringarna i terminalerna till stor del genomfördes i ekonomiskt syfte. I detta beslut anser kommissionen att investeringarna i terminalen för passagerare från länder utanför Schengenområdet inte ingår i den offentliga sektorns ansvarsområde.

(194) Sammanfattningsvis anser kommissionen att

i) investeringarna i renoveringen av start- och landningsbanan 2007, 2008 och 2009 inte ingår i den offentliga sektorns ansvarsområde och därför utgör en ekonomisk verksamhet,

ii) investeringarna säkerhetsutrustning 2008 ingår i den offentliga sektorns ansvarsområde och således inte utgör statligt stöd,

iii) investeringarna i ombyggnaden av terminalen för passagerare från länder utanför Schengenområdet 2007, 2008 och 2009 inte ingår i den offentliga sektorns ansvarsområde och därför utgör en ekonomisk verksamhet.

7.1.2 *Statliga medel och statens ansvar*

7.1.2.1 Principer

(195) För att utgöra statligt stöd måste åtgärderna i fråga finansieras med statliga medel och beslutet att bevilja åtgärderna måste hänföras till staten.

(196) Begreppet statligt stöd omfattar alla förmåner som beviljas med statliga medel av staten själv eller av ett förmedlande organ på uppdrag av staten ([29]). Vid tillämpningen av artikel 107 i fördraget betraktas de lokala myndigheternas resurser som statliga medel ([30]).

7.1.2.2 Tillämpning i det aktuella ärendet

(197) Den offentliga finansiering som flygplatsledningen beviljades beslutades genom regeringsbesluten 615/2002 och 1212/2007 (skäl 39) och utgjordes av direkta bidrag från den nationella myndighetens budget, dvs. Rumäniens transportministerium. Medlen beviljades för investeringsprojekt och bokfördes som kapitalutgifter. Medlen tilldelades via investeringen på grundval av en godkänd budget för det berörda året.

(198) Därför anser kommissionen att de finansieras med statliga medel och kan tillskrivas staten.

([29]) Stardust-Marine-domen, punkterna 53–56.

([30]) Domstolens dom av den 12 maj 2011, Nord-Pas-de-Calais, de förenade målen T-267/08 och T-279/08, EU:T:2011:209, punkt 108.

7.1.3 *Selektivitet*

7.1.3.1 Principer

(199) För att en statlig åtgärd ska omfattas av tillämpningsområdet för artikel 107.1 i EUF-fördraget måste den gynna ”vissa företag eller viss produktion”. Det är alltså bara de statliga åtgärder som gynnar företag på ett selektivt sätt som omfattas av begreppet statligt stöd.

(200) Såsom domstolen bekräftat kan en kombination av omständigheter kvalificeras som statligt stöd när staten har erbjudit en eller flera aktörer villkoren i avtalet på ett selektivt sätt och inte på grundval av objektiva kriterier som följer av en allmän norm som gäller för samtliga aktörer ([31]).

7.1.3.2 Tillämpning i det aktuella ärendet

(201) I det aktuella ärendet föreslogs och beviljades det ekonomiska stödet av staten till ett enda företag – flygplatsledningen. Detta är en individuell åtgärd. Åtgärd 1 var således selektiv per definition i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

7.1.4 *Ekonomisk fördel*

7.1.4.1 Principer

(202) En fördel i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget är varje ekonomisk förmån som ett företag inte skulle ha fått under normala marknadsförhållanden, dvs. i avsaknad av statligt ingripande. Det är endast åtgärdens inverkan på företaget som är relevant, inte orsaken till eller målet för det statliga ingripandet. I varje fall där företagets ekonomiska situation förbättras till följd av ett statligt ingripande föreligger en fördel.

(203) Offentliga medel som staten direkt eller indirekt ställer till ett företags förfogande under omständigheter som motsvarar normala marknadsförhållanden kan dock inte betecknas som statligt stöd (principen om en privat aktör i en marknadsekonomi) ([32]).

(204) Principen om en privat aktör i en marknadsekonomi är endast tillämplig om staten agerar som en privat marknadsaktör som befinner sig i jämförbara omständigheter.

(205) Regionala eller politiska överväganden får emellertid inte beaktas när man använder marknadsekonomitestet. Eventuella positiva återverkningar på ekonomin eller tillgängligheten i den region där företaget har sin verksamhet bör lämnas åt sidan ([33]).

(206) Marknadsekonomitestet bör baseras på den information och förutsebara utveckling som förelåg vid den tidpunkt då den offentliga finansieringen beviljades och inte grunda sig på senare förhållanden ([34]).

(207) När det gäller offentlig finansiering till flygplatser bör följaktligen marknadsekonomitestet grundas på om det funnits sunda och i förväg bedömda lönsamhetsutsikter för den enhet som beviljat finansieringen ([35]). De trafikprognoser som görs för detta ändamål bör vara realistiska och grundas på en rimlig känslighetsanalys. Frånvaron av en affärsplan är en indikation på att marknadsekonomitestet kanske inte uppfylls ([36]).

([31]) Domstolens dom av den 4 juni 2015, kommissionen/MOL, C-15/14 P, EU:C:2015:362, punkt 91.
([32]) 2014 års luftfartsriktlinjer, punkt 49. Se även Stardust Marine-domen, punkt 69.
([33]) 2014 års luftfartsriktlinjer, punkt 49. Se även domstolens dom av den 10 juli 1986, Belgien/kommissionen, 40/85, EU:C:1986:305.
([34]) 2014 års luftfartsriktlinjer, punkt 48. Se även Stardust Marine-domen, punkt 71, och domstolens dom av den 5 juni 2012, kommissionen/Électricité de France (nedan kallad *EDF-domen*), C-124/10 P, EU:C:2012:318, punkt 85.
([35]) Kommissionens beslut av den 25 juli 2012 om åtgärd SA.23324 – C 25/07 – Finland Finavia, Airpro och Ryanair – Tammerfors-Birkala flygplats (EUT L 309, 19.11.2013, s. 27).
([36]) EDF-domen, punkterna 84, 85 och 105.

(208) I avsaknad av en affärsplan kan medlemsstaterna uppvisa analyser eller interna dokument från offentliga myndigheter eller den berörda flygplatsen som tydligt visar att en analys utförd innan offentlig finansiering beviljades ger vid handen att marknadsekonomitestet uppfylls ([37]).

(209) Enligt domstolens fasta rättspraxis är det medlemsstaten själv som ska slå fast att den agerade som en försiktig privat investerare i en marknadsekonomi ([38]) och inkomma med bevisning till kommissionen i detta syfte ([39]).

7.1.4.2 Tillämpning i det aktuella ärendet

(210) För att avgöra om den offentliga finansieringen ger flygplatsledningen en fördel som den inte skulle ha fått under normala marknadsförhållanden måste kommissionen i det aktuella ärendet jämföra beteendet hos de offentliga myndigheter som tillhandahåller investeringsbidrag och kapitaltillskott med beteendet hos en privat investerare i en marknadsekonomi, som bortsett från alla sociala, regionalpolitiska eller sektorsrelaterade överväganden, styrs av utsikter till lönsamhet på lång sikt, under investeringens hela livslängd ([40]). Sådana utsikter är särskilt relevanta när det gäller investeringar i infrastruktur, där det ofta krävs stora finansiella resurser och en positiv avkastning kan uppnås först efter många år. En bedömning av en flygplats lönsamhet måste beakta flygplatsens inkomster.

(211) Kommissionen konstaterar att staten inledningsvis ägde 100 % av flygplatsledningens aktier (skäl 28). Statens aktieinnehav minskade dock till 80 % i slutet av 2008. Storleken på statens aktieinnehav jämfört med andelen av de kostnader som staten finansierade beaktas i bedömningen av huruvida principen om en privat aktör i en marknadsekonomi är uppfylld.

(212) Kommissionen ska grunda sin bedömning på de uppgifter och antaganden som de berörda rumänska myndigheterna förfogade över vid den tidpunkt då den offentliga finansieringen beviljades ([41]).

(213) Enligt Rumänien genomfördes följande investeringar i linje med principen om en privat aktör i en marknadsekonomi (skäl 86):

— Finansiering av renoveringen av start- och landningsbanan och utbyggnaden av plattan 2007, 2008 och 2009.

— Finansiering av ombyggnaden av terminalen för passagerare från länder utanför Schengenområdet 2007, 2008 och 2009.

— Finansiering av en tillfartsväg och ett parkeringsområde 2007.

— Finansiering av belysningsutrustning 2008.

(214) Enligt Rumänien styrdes dessa investeringar av utsikter till lönsamhet på längre sikt, som staten kunde dra dubbel nytta av: som aktieägare, vilket innebar att den fick utdelning, och som ägare, vilket innebar att den fick in koncessionsavgifter (beräknade som 2 % av bruttoinkomsten från utnyttjandet av koncessionen) (skäl 86). Rumänien uppger att den utvecklingsplan och den kapacitetsbedömning som utarbetades 2006 visade att investeringarna var ekonomiskt hållbara. Enligt Rumänien var det väntat att investeringarna var ekonomiskt hållbara eftersom ett ökat passagerarantal och effektivitetsvinster skulle öka inkomsterna från driften av flygplatsens infrastruktur (skäl 86).

(215) Kommissionen kommer först att överväga huruvida de genomförbarhetsstudier i förväg som Rumänien lämnade in för investeringarna är tillräckliga att visa att principen om en privat aktör i en marknadsekonomi är uppfylld.

([37]) 2014 års luftfartsriktlinjer, punkt 51.
([38]) Förslag till avgörande av generaladvokat Henrik Saugmandsgaard Øe av den 24 oktober 2019, Larko/kommissionen, C-244/18 P, EU:C:2019:896, punkt 53. Se även domstolens dom av den 1 februari 2018, Larko/kommissionen, T-423/14, EU:T:2018:57, domstolens dom av den 25 juni 2015, SACE och Sace BT/kommissionen, T-305/13, EU:T:2015:435 samt EDF-domen.
([39]) EDF-domen, punkt 104.
([40]) Domstolens dom av den 21 mars 1991, Italien/kommissionen (nedan kallad *Alfa Romeo-domen*), C-305/89, EU:C:1991:142, punkt 23. Domstolens dom av den 12 december 2000, Alitalia/kommissionen, T-296/97, EU:T:2000:289, punkt 84.
([41]) 2014 års luftfartsriktlinjer, punkt 3.4. Se även Stardust Marine-domen, punkt 71.

Genomförbarhetsstudier

(216) Rumänien inkom med genomförbarhetsstudier som utarbetats med tanke på investeringarna i renoveringen av start- och landningsbanan och utbyggnaden av plattan, ombyggnaden av terminalen för passagerare från länder utanför Schengenområdet, anläggandet av tillfartsvägen och parkeringsområdet och belysningsutrustningen. Syftet med genomförbarhetsstudierna är att bedöma den övergripande lönsamheten för de projekt som beviljades statliga investeringar. De används därför för att analysera huruvida Rumänien investerade i projekt som förväntades vara lönsamma.

(217) Genomförbarhetsstudien om *renoveringen av start- och landningsbanan och utbyggnaden av plattan* visade ett nettonuvärde på 3 791 miljoner euro och internränta på 10,56 % (med användning av en diskonteringsränta på 5 %). Kommissionen konstaterade att denna genomförbarhetsstudie har ett antal brister. I synnerhet nettovärdet visar betydande skillnader när det jämförs med de nettonuvärden som anges i genomförbarhetsstudierna i efterhand. Prognosperioden på 25 år är för lång, eftersom den typ av renoveringsinvesteringar som genomfördes av Rumänien har sina begränsningar, särskilt med tanke på investeringarnas begränsade bidrag till den totala ökningen av antalet passagerare. I genomförbarhetsstudien i efterhand används däremot en betydligt kortare prognosperiod för denna investering (sex år). Dessutom beaktas inte trafikutvecklingen i studien, som borde ha legat till grund för de beräknade intäkterna. Den beräknade inflationstakten förklaras inte och är mycket låg (1,5 % från och med det elfte året), med tanke på inflationstakten vid den aktuella tidpunkten (4,7 % år 2007, 7,9 % år 2008). Diskonteringsräntan på 5 % förklaras inte och förefaller vara alltför låg, särskilt i jämförelse med andra samtida investeringar, exempelvis moderniseringen och utbyggnaden av parkeringsområdet. Kommissionen anser inte att denna studie är rimlig. Dessutom utarbetades studien i juli 2008, trots att en stor del av investeringarna genomfördes 2007. Denna genomförbarhetsstudie kan därför inte bekräfta investeringarnas lönsamhet, vilket krävs enligt marknadsekonomitestet ([42]).

(218) Vad gäller genomförbarhetsstudien om *ombyggnaden av terminalen för passagerare från länder utanför Schengenområdet* konstaterade kommissionen när den beräknade nettonuvärdet för terminalen att investeringarna inte betraktades som kostnader i studien. Kommissionen kan därför inte godta denna genomförbarhetsstudie som bevisning för att principen om en privat aktör i en marknadsekonomi är uppfylld. Studien utarbetades dessutom i juni 2008, men förefaller endast avse investeringarna under 2009.

(219) Beträffande genomförbarhetsstudien om *moderniseringen och utbyggnaden av tillfartsvägen och parkeringen*, som låg till grund för investeringarna av anläggandet av tillfartsvägen och parkeringen, anser kommissionen att studien är rimlig. I studien används ett antagande om en ökning på 15 % av intäkterna från den förväntade ökningen av användare av parkeringen i samband med det ökade passagerarantalet. Studien visade ett positivt nettonuvärde med en diskonteringsränta på 15 % under investeringens förväntade livstid på åtta år. Kommissionen anser att diskonteringsräntan på 15 % är rimlig och att investeringens livstid är försiktigt kort. Studien visar att investeringen kommer att ha amorterats redan efter fem år. Studien utarbetades i november 2005 och är därför lämplig för att visa att investeringen 2007 uppfyller principen om en privat aktör i en marknadsekonomi. Kommissionen konstaterar dessutom att staten vid den tidpunkt då finansieringen av moderniseringen och utbyggnaden av parkeringen beslutades ägde 100 % av aktierna i flygplatsledningen. Det krävs därför ingen proportionell justering av projektets nettonuvärde.

(220) Rumänien hävdade att datumet för studien om belysningsutrustning är det datum då den utarbetades av IPTANA SA, som inledde arbetet med studien i augusti 2007 enligt kontrakt nr1016/22.8.2007, och som transportministeriets tekniska och ekonomiska råd avgav ett positivt yttrande om i yttrande nr 33/1998, som granskades 2007. Det exakta datumet för utarbetandet av studien är dock inte känt. I alla händelser innehöll studien om *belysningsutrustning* ingen lönsamhetsanalys, utan en kostnadsberäkning för detta projekt. Den visade därför inte om flygplatsledningens agerande styrdes av utsikter till lönsamhet på längre sikt. Kommissionen kan därför inte godta denna genomförbarhetsstudie som bevisning för att principen om en privat aktör i en marknadsekonomi är uppfylld.

(221) På grundval av ovanstående anser kommissionen att den genomförbarhetsstudie i förväg som utarbetades för investeringarna i tillfartsvägen och parkeringen är tillräcklig för att visa att principen om en privat aktör i en marknadsekonomi är uppfylld. Kommissionen anser att genomförbarhetsstudierna om renoveringen av start- och landningsbanan och utbyggnaden av plattan, om belysningen och om terminalen för passagerare från länder utanför Schengenområdet inte visar att principen om en privat aktör i en marknadsekonomi är uppfylld.

([42]) Stardust Marine-domen, punkt 71, och EDF-domen, punkterna 85 och 104.

Efterhandsrekonstruerade lönsamhetsanalyser i förväg

(222) Flygplatsledningen inkom även med lönsamhetsstudier i förväg som rekonstruerats i efterhand för de investeringar som anges i skäl 213.

(223) Vad gäller investeringarna i *renoveringen av start- och landningsbanan och utbyggnaden av plattan* visade den efterhandrekonstruerade lönsamhetsstudien i förväg ett nettonuvärde på 1 784 600,12 euro och en internränta på 13,12 %. Den använda diskonteringsräntan var 9,1 %. I den efterhandsrekonstruerade lönsamhetsstudien i förväg görs en annorlunda prognos för passagerartrafik jämfört med den prognos som fanns tillgänglig i förväg på grundval av utvecklingsplanen. Dessa passagerarprognoser är mycket försiktigare och det uppskattade antalet passagerare är lägre än det antal som anges i utvecklingsplanen. I detta avseende skulle den förväntade lönsamheten därför ha varit ännu högre om prognosen för passagerarantal i utvecklingsplanen hade beaktats. Kommissionen konstaterar dock att de uppskattade investeringskostnaderna skiljer sig från den genomförbarhetsstudie i förväg som utarbetades i juli 2008. Kommissionen kan inte kontrollera huruvida antagandena om investeringskostnader motsvarar de investeringskostnader som kunde ha förväntats i förväg. Det är följaktligen inte möjligt att slå fast att de antaganden som beaktats motsvarar de antaganden som skulle ha funnits tillgängliga innan den offentliga finansieringen beviljades, och den rekonstruerade studien kan därför inte anses utgöra en tillförlitlig lönsamhetsanalys i förväg.

(224) Vad gäller investeringarna i *belysningsutrustning* visade den efterhandrekonstruerade lönsamhetsstudie i förväg som flygplatsledningen lämnat ett nettonuvärde på 226 066,84 euro och en internränta på 26,9 %. Den använda diskonteringsräntan var 9,1 %. I den efterhandsrekonstruerade lönsamhetsstudien i förväg görs en annorlunda prognos för passagerartrafik jämfört med den prognos som fanns tillgänglig i förväg i utvecklingsplanen. Dessa passagerarprognoser är mycket försiktigare eftersom det uppskattade antalet passagerare är lägre än det antal som anges i utvecklingsplanen. I detta avseende skulle den förväntade lönsamheten därför ha varit ännu högre om prognosen för passagerarantal i utvecklingsplanen hade beaktats. Denna efterhandsrekonstruerade lönsamhetsstudie i förväg förefaller vara rimlig för att ange lönsamhetsutsikterna i förväg för investeringen i belysningsutrustning 2008.

(225) Flygplatsledningen har lämnat en efterhandsrekonstruerad lönsamhetsstudie i förväg om investeringen i *terminalen för passagerare från länder utanför Schengenområdet*. Denna studie visade på ett nettonuvärde på 2 536 094,92 euro och en internränta på 14,71 %. Den använda diskonteringsräntan var 8,67 %. I den efterhandsrekonstruerade lönsamhetsstudien i förväg görs en annorlunda prognos för passagerartrafik jämfört med den prognos som fanns tillgänglig i förväg i utvecklingsplanen. Dessa passagerarprognoser är mycket försiktigare och det uppskattade antalet passagerare är lägre än det antal som anges i utvecklingsplanen. Kommissionen kan dock inte kontrollera huruvida antagandena om investeringskostnader motsvarar de investeringskostnader som kunde ha förväntats i förväg. Det är dessutom oklart hur investeringskostnaderna i den efterhandsrekonstruerade studien relaterar till antagandena om investeringskostnader i den lönsamhetsstudie i förväg som utarbetades i juni 2008 (skäl 218). Det är följaktligen inte möjligt att slå fast att de antaganden som beaktats motsvarar de antaganden som skulle ha funnits tillgängliga innan den offentliga finansieringen beviljades, och den rekonstruerade studien kan därför inte anses utgöra en tillförlitlig lönsamhetsanalys i förväg av investeringen i terminalen för passagerare från länder utanför Schengenområdet.

7.1.4.3 Slutsats i fråga om ekonomisk fördel

(226) Såsom förklaras ovan anser kommissionen att de rumänska myndigheterna agerade i linje med principen om en privat aktör i en marknadsekonomi när de investerade i projektet för anläggande av tillfartsvägen och parkeringen vid Timişoara internationella flygplats, enligt tabell 3. Kommissionen drar följaktligen slutsatsen att finansieringen i samband med denna investering inte medförde en ekonomisk fördel för flygplatsledningen.

(227) Vad gäller de tre övriga investeringarna (renovering av start- och landningsbanan och utbyggnad av plattan, ombyggnaden av terminalen för passagerare från länder utanför Schengenområdet samt belysningsutrustning) konstaterar kommissionen att den offentliga finansieringen av dessa tre investeringsprojekt medförde en ekonomisk fördel för flygplatsledningen.

7.1.5 *Snedvridning av konkurrensen och inverkan på handeln mellan medlemsstaterna*

7.1.5.1 Principer

(228) När ett stöd som beviljas av en medlemsstat förstärker ett företags ställning i förhållande till andra konkurrerande företag i handeln inom [unionen] ska denna handel anses påverkas av detta stöd ([43]).

([43]) Domstolens dom av den 30 april 1998, Het Vlaamse Gewest/kommissionen, T-214/95, EU:T:1998:77 och domstolens dom av den 17 september 1980, Philip Morris/kommissionen C-730/79, EU:C:1980:209, punkt 11.

(229) Eftersom driften av en flygplats är en ekonomisk verksamhet råder det konkurrens både mellan flygplatser när det gäller att locka till sig flygbolag och motsvarande flygtrafik (passagerar- och frakttrafik) och mellan flygplatsoperatörer som kan konkurrera sinsemellan om att få ansvara för förvaltningen av en viss flygplats. I synnerhet när det gäller lågprisbolag och charterbolag kan också flygplatser som inte är belägna inom samma upptagningsområden, och till och med flygplatser som är belägna i olika medlemsstater, konkurrera med varandra för att locka till sig dessa flygbolag.

(230) Offentlig finansiering av en flygplats kan därför snedvrida konkurrensen *mellan flygplatser*. Konkurrens mellan flygplatser kan bedömas mot bakgrund av flygbolagens beslutskriterier, särskilt genom en jämförelse av olika faktorer som typ av erbjudna flygplatstjänster och berörda kunder, typ av befolkning eller ekonomisk verksamhet, trafikstockningar, tillträde till flygplatsen via land och nivån på avgifterna för användning av flygplatsens infrastruktur och tjänster ([44]).

(231) Såsom nämns i punkt 40 i 2005 års riktlinjer för luftfartssektorn och bekräftas i punkt 45 i 2014 års riktlinjer för luftfartssektorn, kan inte ens små flygplatser uteslutas från tillämpningsområdet för artikel 107.1 i fördraget. I punkt 45 i 2014 års luftfartsriktlinjer anges dessutom uttryckligen att ”en relativt liten storlek på det företag som får offentlig finansiering utesluter inte i sig möjligheten att handeln mellan medlemsstaterna kan påverkas”.

7.1.5.2 Tillämpning i det aktuella ärendet

(232) Under den granskade perioden var Timişoara internationella flygplats den näst största flygplatsen i Rumänien (skäl 31). Den betjänade omkring 900 000 passagerare per år. Flygplatsen är belägen i närheten av Arads flygplats som ligger på 50 kilometers avstånd, och inom två timmars bilväg från Caransebes (skäl 34). Det avgår internationella flygningar från Timişoara internationella flygplats till andra delar av unionen som utförs av flygbolag som även flyger från olika flygplatser i Rumänien och i andra medlemsstater. Start- och landningsbanan på Timişoaras flygplats är tillräckligt lång för att flygbolagen ska kunna trafikera internationella destinationer på medellångt avstånd, vilket innebär att flygplatsen kan locka till sig flygbolag till nackdel för andra liknande flygplatser i andra medlemsstater. Den ekonomiska fördel som flygplatsledningen beviljades genom de direkta investeringsbidragen stärkte flygplatsens ekonomiska ställning, eftersom flygplatsledningen kunde etablera sin verksamhet utan att bära alla investeringskostnader i samband med detta.

(233) De granskade åtgärderna måste därför anses kunna snedvrida konkurrensen och påverka handeln mellan medlemsstaterna.

7.1.6 *Slutsats om förekomsten av statligt stöd*

(234) På grundval av ovanstående drar kommissionen slutsatsen att den offentliga finansieringen av anläggandet av tillfartsvägen och parkeringsområdet 2007 och av säkerhetsutrustningen 2008 inte utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

(235) Kommissionen anser dock att den offentliga finansieringen av ombyggnaden av terminalen för passagerare från länder utanför Schengenområdet, förbättringen av taxibanan och utbyggnaden av plattan samt belysningsutrustningen utgör statligt stöd till flygplatsledningen i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

7.2 **Typ av stöd: befintligt eller nytt stöd**

(236) Kommissionen påpekar att enligt bestämmelserna i bilaga V till akten om villkoren för Republiken Bulgariens och Rumäniens anslutning och om anpassning av de fördrag som ligger till grund för Europeiska unionen ([45]) ”skall stödordningar och individuellt stöd som beviljas inom transportsektorn, som införts i en ny medlemsstat före dagen för anslutningen och som fortfarande gäller efter denna dag betraktas som befintligt stöd enligt artikel 88.1 i EG-fördraget på följande villkor: Stödåtgärderna skall meddelas kommissionen inom fyra månader efter anslutningen. […] Dessa stödåtgärder skall anses som ’befintligt’ stöd enligt artikel 88.1 i EG-fördraget fram till utgången av det tredje året efter anslutningen”.

(237) Av ovanstående följer att i Rumäniens fall kommer den ordning som föreskrivs i bilaga V endast att vara tillämplig på stöd som införts före den 1 januari 2007 och som fortsatte därefter om sådant stöd har anmälts till kommissionen inom fyra månader från anslutningsdagen.

([44]) 2014 års luftfartsriktlinjer, punkt 43.

([45]) Akt om villkoren för Republiken Bulgariens och Rumäniens anslutning och om anpassning av de fördrag som ligger till grund för Europeiska unionen (EUT L 157, 21.6.2005, s. 203).

(238) Rumänien hävdade att den offentliga finansieringen av investeringarna på Timişoaras flygplats för 2007 godkändes i november 2006, det vill säga före Rumäniens anslutning till unionen. Med tanke på att dessa åtgärder inte förtecknas bland de åtgärder som anmälts till kommissionen enligt det förfarande som anges ovan kan de inte utgöra befintligt stöd. Kommissionen anser därför att den offentliga finansieringen av ombyggnaden av terminalen för passagerare från länder utanför Schengenområdet, förbättringen av taxibanan och utbyggnaden av plattan samt belysningsutrustningen utgör nytt stöd.

7.3 **Stödets laglighet**

(239) Den offentliga finansieringen av ombyggnaden av terminalen för passagerare från länder utanför Schengenområdet, förbättringen av start- och landningsbanan och utbyggnaden av plattan samt belysningsutrustningen genomfördes utan att ha godkänts på förhand av kommissionen. Åtgärderna uppfyller inte kraven för gruppundantag från anmälningsskyldigheten enligt artikel 108 i fördraget. De genomfördes av Rumänien i strid med skyldigheterna enligt artikel 108.3 i EUF-fördraget.

(240) Åtgärderna utgör därför olagligt statligt stöd.

7.4 **Förenlighet med den inre marknaden**

(241) Den offentliga finansieringen av ombyggnaden av terminalen för passagerare från länder utanför Schengenområdet, förbättringen av start- och landningsbanan och utbyggnaden av plattan samt belysningsutrustningen (tabell 3) beviljades före den 4 april 2014, vilket var det datum då 2014 års luftfartsriktlinjer blev tillämpliga. Enligt 2014 års luftfartsriktlinjer kommer kommissionen det gäller olagligt investeringsstöd till flygplatser att tillämpa gällande regler vid tidpunkten för beviljandet av stöd ([46]).

(242) Luftfartsriktlinjerna från 2005 var i kraft när denna investeringsfinansiering beviljades. Därför är 2005 års luftfartsriktlinjer tillämpliga på bedömningen av förenligheten av detta investeringsstöd.

(243) På grundval av punkt 61 i 2005 års luftfartsriktlinjer kommer kommissionen att bedöma stödet enligt följande kriterier:

— Att byggandet och nyttjandet av infrastrukturen uppfyller ett klart formulerat mål av allmänekonomiskt intresse (regional utveckling, tillfredsställande kommunikationer etc.).

— Att infrastrukturen är nödvändig och proportionerlig i förhållande till det uppsatta målet.

— Att infrastrukturen har tillfredsställande framtidsutsikter i fråga om nyttjande på medellång sikt, särskilt av den redan befintliga infrastrukturen.

— Att alla potentiella användare har likvärdigt och icke-diskriminerande tillträde till infrastrukturen.

— Att handeln inte påverkas i en omfattning som strider mot unionens intresse.

7.4.1 *Stödberättigande kostnader*

(244) Enligt 2005 års luftfartsriktlinjer ska kostnader som berättigar till investeringsstöd till en flygplats begränsas till investeringskostnader för flygplatsinfrastruktur i egentlig mening (start- och landningsbanor, terminaler, plattor osv.) eller tillhörande anläggningar (för brandskydd eller säkerhetsutrustning) Från de stödberättigande kostnaderna måste dock kommersiella verksamheter undantas, såvida de inte är direkt knutna till flygplatsens basverksamheter, t.ex. uppförande, finansiering, användning och uthyrning av mark och byggnader för kontor och lager, men också för hotell och industriföretag inom flygplatsens område, samt affärer, restauranger och parkeringar.

(245) Kostnaderna för de investeringar som förtecknas i tabell 3, posterna nr 2, 3, 4, 5, 9, 12 och 13, utgör stödberättigande kostnader enligt 2005 års luftfartsriktlinjer eftersom de ingår i flygplatsens infrastruktur.

7.4.2 *Väl avgränsat mål av allmänt ekonomiskt intresse*

(246) Flygplatsledningen hävdar att den med sitt ingripande eftersträvade ett väl avgränsat mål av allmänt ekonomiskt intresse, nämligen regional utveckling, regionens tillgänglighet och luftfartssäkerhet (skäl 156).

([46]) 2014 års luftfartsriktlinjer, punkt 173.

(247) Rumänien förklarade närmare bestämt att investeringarna under perioden 2007– 2009 i renoveringen av taxibanan och utbyggnaden av plattan var berättigade på grund av behovet av att förbättra flygplatsens driftskapacitet under högtrafik då taxibanans och plattans kapacitet var begränsad, särskilt mot bakgrund av den betydande trafikökning som förväntades fram till 2015 (skäl 36). Rumänien uppgav också att investeringarna även motiverades av luftfartssäkerhetsskäl, nämligen behovet av att skilja parkeringsområdena för flygplanen och tillträdet till sådana parkeringsområden samt behovet av att garantera säkerheten för de parkerade flygplanen (skäl 86).

(248) Vad gäller ombyggnaden av terminalen för passagerare från länder utanför Schengenområdet förklarade Rumänien att investeringarna syftade till att förbättra Timişoara internationella flygplats kapacitet mot bakgrund av den betydande ökning av passagerartrafiken som förväntades under perioden fram till 2015. Vid tidpunkten för beslutet om att bevilja investeringarna 2006 ansågs terminalens kapacitet ha nått en kritisk nivå ur driftsynpunkt. Passagerartrafiken ökade redan med 250 % under perioden 2001–2005, vilket ledde till trafikstockningar under högtrafik. Den ursprungliga terminalen som byggdes 1960 var inte utformad för att klara av sådana trafiknivåer (skäl 37).

(249) Rumänien förklarade att de ytterligare investeringarna i terminalen för passagerare från länder utanför Schengenområdet syftade till att säkerställa efterlevnad av säkerhetskraven så att terminalen kunde ta emot flyg från länder utanför Schengenområdet. Vid den tidpunkten siktade Rumänien på att ansluta sig till Schengenområdet 2011. Det var i synnerhet nödvändigt att separera passagerarflödena, dvs. att skilja passagerare som ankom från länder inom Schengenområdet från de som ankom från länder utanför Schengen. Detta skulle också säkerställa att Timişoaras flygplats kunde upprätthålla sina kommersiella verksamheter med avseende på flygningar såväl inom som utanför Schengenområdet efter Rumäniens anslutning till Schengenområdet (skäl 88).

(250) Enligt Rumänien syftade finansieringen av belysningsutrustning 2008 till att förbättra användningen av den befintliga infrastrukturen genom att möjliggöra landningar från båda riktningarna i stället för bara en riktning i händelse av dåliga väderförhållanden. Ett annat syfte med investeringen var att garantera trafiksäkerheten samt passagerares och flygplans säkerhet (skäl 90).

(251) Mot bakgrund av ovanstående argument var investeringarna utformade för att Timişoaras flygplats skulle kunna hantera de kapacitetsbegränsningar vid högtrafik som förekom vid den tidpunkten och klara av den betydande förväntade trafikökningen. De var också avsedda att främja luftfartssäkerheten och efterlevnaden av de säkerhetsåtgärder som krävs enligt unionens regler om civilt luftfartsskydd och kontroll av Schengengränserna.

(252) Den förväntade trafiken kunde inte heller absorberas av de närliggande flygplatserna. Den närmaste flygplatsen – Arads flygplats – hade mycket begränsad trafik, både i absoluta tal och jämfört med Timişoaras flygplats. Antalet passagerare per år på Arads flygplats varierade mellan 67 183 och 128 835 under perioden 2007–2009, medan trafiken vid Timişoaras flygplats varierade mellan 859 329 och 991 758 passagerare per år, och det fanns inget samband mellan förändringarna i passagerarantal mellan de båda flygplatserna ([47]). Arads flygplats hade inte fysisk kapacitet att klara av den beräknade trafiktillväxten, eftersom dess högsta passagerarkapacitet låg under 200 000 passagerare per år.

(253) Timişoara internationella flygplats var den näst största flygplatsen i Rumänien under den granskade perioden och är för närvarande landets tredje största flygplats. Enligt utvecklingsplanen för perioden 2006–2015 betjänade Timişoaras flygplats regionen västra Rumänien, som är en av landets mest utvecklade regioner. Den betjänade även regioner i östra Ungern samt Serbien och Montenegro (DKMT-euroregionen) ([48]). Timişoaras flygplats spelade därför en viktig roll för den regionala utvecklingen. Mot bakgrund av det förväntade passagerarantalet för perioden 2006–2015 skulle den ekonomiska utvecklingen i den region som flygplatsen betjänade och dess tillgänglighet ha påverkats negativt utan investeringarna för att öka flygplatsens kapacitet, särskilt med tanke på att ingen annan flygplats i regionen kunde absorbera trafiken, varken den befintliga eller den förväntade. Det gick dessutom ingen höghastighetsjärnvägslinje genom Timişoara, vilket innebar att det inte fanns någon intermodal konkurrens för någon av flygsträckorna.

([47]) Avsaknaden av samband mellan trafikutvecklingen på de närliggande flygplatserna var också ett av de kriterier som tillämpades i ärendet SA.22614 (C 53/07) som Frankrike har genomfört till förmån för handels- och industrikammaren i Pau-Béarn, Ryanair, Airport Marketing Services och Transavia (EUT L 201, 30.7.2015, s. 109), som argument för förenligheten av stödet till Paus flygplats.

([48]) Euroregionen Donau–Criş–Mureş–Tisa (DMKT) är en euroregion i Ungern, Rumänien och Serbien. Den är döpt efter de fyra floderna i området.

(254) På grundval av ovanstående kan kommissionen dra slutsatsen att den granskade finansieringen bidrog till de betjänade regionernas tillgänglighet och den regionala ekonomiska utvecklingen, och därför tjänade ett väl avgränsat mål av gemensamt intresse.

7.4.3 *Stödets nödvändighet och proportionalitet*

(255) Enligt 2005 års luftfartsriktlinjer finns det ingen begränsning av stödnivån för investeringsstöd. Statlig finansiering omfattar följande stödnivåer: 80,3 % för terminalen för passagerare från länder utanför Schengenområdet, 86,73 % för förbättringen av taxibanan och utbyggnaden av plattan, och 100 % för belysningsutrustningen.

Tabell 11 Finansiering av investeringarna 2007–2009

	2007		2008		2009		**Totalt**	
	Flygplatsens egna medel	Anslag från den statliga budgeten	Flygplatsens egna medel	Anslag från den statliga budgeten	Flygplatsens egna medel	Anslag från den statliga budgeten	**Flygplatsens egna medel**	**Anslag från den statliga budgeten**
Ombyggnaden av terminalen för passagerare från länder utanför Schengenområdet	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**
Förbättring av taxibanan och utbyggnad av plattan	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**
Belysningsutrustning				1 344 000			**0**	**1 344 000**
Totalt	**823 397,9**	**8 604 000**	**3 133 537**	**11 822 650**	**1 072 670**	**8 767 950**	**5 029 605**	**29 194 600**

Källa: Flygplatsledningen.

(256) Mot bakgrund av flygplatsens begränsade vinster och de utdelningar som betalades till den rumänska staten under perioden 2007–2009 jämfört med storleken på de investeringar som behövdes, är det rimligt att anta att flygplatsledningens egna bidrag inte kunde vara större. Detta överensstämmer med de generella svårigheterna att få tillgång till finansiering på marknaden under den granskade perioden på grund av den då rådande finanskrisen. Kommissionen är också medveten om att flygplatser med en årlig passagerartrafik på upp till 1 miljon passagerare vanligen inte kan täcka sina kapitalkostnader i någon större utsträckning.

(257) Den offentliga finansieringen var därför nödvändig för att genomföra de investeringar som finansieringen avsåg. Med andra ord hade den offentliga finansieringen en stimulanseffekt, eftersom flygplatsledningen inte skulle kunna ha genomfört dessa investeringar utan statlig finansiering, åtminstone inte i samma utsträckning. Finansieringen uppfyller dessutom proportionalitetsprincipen, eftersom flygplatsledningen inte väsentligt skulle ha kunnat öka sitt bidrag till finansieringen av dessa investeringar.

7.4.4 *Infrastrukturen har tillfredsställande framtidsutsikter i fråga om nyttjande på medellång sikt*

(258) Enligt utvecklingsplanen ökade passagerartrafiken och antalet flygplansrörelser med 250 % under perioden 2001–2005. Enligt utvecklingsplanen förutsågs också en ökning av passagerartrafiken från 611 705 passagerare 2005 till 1 661 332 passagerare 2010 och 2 565 494 passagerare 2015. Rumäniens anslutning till EU 2007 förväntades öka trafiken med 16–18 %.

(259) Dessa utsikter motiverade därför investeringarna för att flygplatsen skulle klara av den förväntade trafiken. Infrastrukturen hade således tillfredsställande framtidsutsikter i fråga om nyttjande på medellång sikt när finansieringen beviljades.

7.4.5 *Likvärdigt och icke-diskriminerande tillträde till infrastrukturen*

(260) Rumänien bekräftade att alla användare har icke-diskriminerande tillträde till infrastrukturen. Den enda begränsningen för användningen av infrastrukturen är begränsningen till följd av mottagningskapaciteten på plattan och i terminalen. Tillträdet till infrastrukturen erbjuds därför på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt i den mening som avses i 2005 års luftfartsriktlinjer.

7.4.6 *Handeln påverkas inte i en omfattning som strider mot unionens intresse*

(261) Den närmaste flygplatsen – Arads flygplats – kunde ha påverkats av den offentliga finansieringen av Timişoaras flygplats under den granskade perioden. Kommissionen konstaterar dock att flera faktorer ledde till att finansieringen av flygplatsledningen på Timişoaras flygplats fick en begränsad konkurrenshindrande inverkan.

(262) Arads flygplats hade begränsad kapacitet för passagerartrafik. Planer på att bygga ut infrastrukturen för att öka passagerarterminalens kapacitet till nära eller något över gränsen på 200 000 passagerare per år kom först 2014. Till och med en sådan ökad potential skulle dock inte ha nått upp till den efterfrågan som förutsågs i utvecklingsplanen för Timişoaras flygplats.

(263) De faktiska trafiksiffrorna bekräftar även att Arads flygplats hade en mycket begränsad passagerartrafik. Trafiken vid Arads flygplats utgjorde endast 7,8 % av trafiken vid Timişoaras flygplats 2007, 14,5 % år 2008 och 8,8 % år 2009. Det förefaller inte heller finnas något samband mellan trafikutvecklingen på de båda flygplatserna ([49]).

(264) Den förväntade betydande ökningen av passagerartrafiken på Timişoaras flygplats skulle därför inte kunna ha absorberats av Arads flygplats.

(265) Mot bakgrund av ovanstående anser kommissionen att snedvridningarna av konkurrensen till följd av stödet var begränsade och inte övervägde stödets bidrag till regional utveckling, tillgänglighet och säkerhet.

7.4.7 *Slutsatser om åtgärd 1*

(266) Av de orsaker som anges i skälen 241–265 anser kommissionen att det statliga stödet för finansieringen av ombyggnaden av terminalen för passagerare från länder utanför Schengenområdet, förbättringarna av start- och landningsbanan och utbyggnaden av plattan samt belysningsutrustningen är förenliga med den inre marknaden på grundval av artikel 107.3 c i EUF-fördraget.

8. BEDÖMNING AV ÅTGÄRD 2 – LUFTFARTSPUBLIKATIONERNA 2007, 2008 OCH 2010

8.1 Förekomst av stöd

(267) De principer i artikel 107.1 i EUF-fördraget som anges i skälen 171 och 172 är även tillämpliga på bedömningen av åtgärd 2.

8.1.1 *Ekonomisk verksamhet och begreppet företag*

8.1.1.1 Principer

(268) Kommissionen ska först fastställa huruvida åtgärd 2 är tillämplig på företag i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget. Begreppet företag omfattar alla enheter som bedriver ekonomisk verksamhet, oavsett enhetens rättsliga form och oavsett hur den finansieras ([50]). All verksamhet som består av att erbjuda varor eller tjänster på en viss marknad är ekonomisk verksamhet ([51]).

8.1.1.2 Tillämpning i det aktuella ärendet

(269) I luftfartspublikationerna anges de avgifter som gäller för flygbolag som vill använda flygplatsens infrastruktur.

(270) Flygbolag tillhandahåller luftfartstjänster. Genom att tillhandahålla sådana tjänster bedriver flygbolagen en ekonomisk verksamhet och utgör därför företag i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

([49]) Se fotnot 32.
([50]) Domstolens dom av den 18 juni 1998, kommissionen/Italien, C-35/96, EU:C:1998:303 samt Höfner and Elser.
([51]) Domstolens dom av den 16 juni 1987, kommissionen/Italien, 118/85, EU:C:1987:283, domstolens dom av den 18 juni 1998, kommissionen/Italien, C-35/96, EU:C:1998:303.

8.1.2 *Statliga medel och statens ansvar*

8.1.2.1 Principer

(271) Begreppet statligt stöd avser endast fördelar som beviljas direkt eller indirekt genom statliga medel ([52]). Statliga medel omfattar alla den offentliga sektorns medel ([53]), inklusive medel från inomstatliga organ (decentraliserade, federala, regionala eller andra) ([54]) och, under vissa omständigheter, medel från privata organ, Medlens ursprung är inte relevant under förutsättning att de, innan de direkt eller indirekt överförs till stödmottagarna, kommer under offentlig tillsyn och därför är tillgängliga för de nationella myndigheterna ([55]), även om medlen inte blir den offentliga myndighetens egendom ([56]).

(272) Begreppet statligt stöd är dessutom endast tillämpligt om beviljandet av en fördel kan tillskrivas staten, dvs. beviljas av staten själv eller av ett förmedlande organ på uppdrag av staten.

(273) Det faktum att staten eller ett statligt organ är ensam aktieägare eller majoritetsägare i ett företag är inte tillräckligt för att anse att en överföring av medel som utförs av det företaget kan tillskrivas dess offentliga aktieägare ([57]). Domstolen har också beslutat att även om staten kan kontrollera ett offentligägt företag och utöva ett dominerande inflytande över dess transaktioner ska det inte automatiskt antas att denna kontroll faktiskt utövas i ett konkret fall. Ett offentligägt företag kan handla mer eller mindre självständigt beroende på i vilken utsträckning staten medger detta.

(274) Endast det faktum att ett offentligägt företag kontrolleras av staten är under sådana omständigheter inte tillräckligt för att anse att de åtgärder som företaget vidtagit ska tillskrivas staten. Det är vidare nödvändigt att undersöka om de offentliga myndigheterna ska anses ha varit delaktiga på ett eller annat sätt i denna åtgärd. På denna punkt har domstolen angett att det kan härledas ur omständigheterna i det enskilda fallet och det sammanhang i vilket åtgärden vidtagits att en stödåtgärd som vidtagits av ett offentligägt företag kan tillskrivas staten ([58]).

(275) Dessa indikatorer kan vara integrering av företaget i den offentliga förvaltningens strukturer, arten av företagets verksamhet och om den bedrivs på marknaden under normala konkurrensförhållanden med privata aktörer, företagets rättsliga ställning (om det omfattas av offentlig rätt eller vanlig bolagsrätt), hur omfattande tillsyn de offentliga myndigheterna har över företagets förvaltning eller någon annan indikator som i det konkreta fallet tyder på deltagande från de offentliga myndigheternas sida i antagandet av en åtgärd eller sannolikheten för att de inte deltar, med hänsyn även till åtgärdens omfattning, dess innehåll eller de villkor den innehåller ([59]).

8.1.2.2 Tillämpning i det aktuella ärendet

(276) I det aktuella ärendet har staten hela tiden haft en direkt eller indirekt kontroll över de granskade medlen. Vid den tidpunkt då luftfartspublikationen 2010 godkändes ägdes flygplatsen direkt av Rumäniens transportministerium till 80 % i enlighet med artikel 8 i 2008 års stadga (skäl 28). Flygplatsledningens medel kontrollerades av staten och stod därför till statens förfogande. Genom att utöva ett dominerande inflytande över flygplatsledningen kunde den rumänska staten styra användningen av flygplatsledningens medel i syfte att finansiera särskilda

([52]) Domstolens dom av den 24 januari 1978, Van Tiggele, 82/77, EU:C:1978:10, punkterna 25 och 26, domstolens dom av den 12 december 1996, Air France/kommissionen (nedan kallad *Air France-domen*), T-358/94, EU:T:1996:194 punkt 63.
([53]) Air France-domen, punkt 56.
([54]) Domstolens dom av den 14 oktober 1987, Tyskland/kommissionen, 248/84, ECLI:EU:C:1987:437, punkt 17, domstolens dom av den 6 mars 2002, Territorio Histórico de Álava m.fl./kommissionen, de förenade målen T-92/00 och T-103/00, EU:T:2002:61, punkt 57.
([55]) Domstolens dom av den 17 juli 2008, Essent Netwerk Noord, C-206/06, ECLI:EU:C:2008:413, punkt 70, domstolens dom av den 16 maj 2000, Frankrike/Ladbroke Racing Ltd och kommissionen (nedan kallad *Ladbroke Racing-domen*), C-83/98 P, EU:C:2000:248, punkt 50.
([56]) Air France-domen, punkterna 65, 66 och 67. Ladbroke Racing-domen, punkt 50.
([57]) Stardust-Marine-domen, punkterna 51 ff.
([58]) Stardust-Marine-domen, punkterna 52 och 55.
([59]) Stardust-Marine-domen, punkt 56.

fördelar till förmån för andra företag. När luftfartspublikationerna 2007 och 2008 godkändes ([60]) var den rumänska staten dessutom enda aktieägare i flygplatsledningen. På grundval av artikel 7 i 1998 års stadga (skäl 28) tecknades det ursprungliga aktiekapitalet endast av den rumänska staten och betalades till fullo på den dag då Timişoara internationella flygplats inrättades. Flygplatsledningens medel måste följaktligen anses utgöra statliga medel vid tillämpningen av artikel 107.1 i EUF-fördraget.

(277) När det gäller den rumänska statens ansvar hävdar de rumänska myndigheterna att flygplatsledningen är verksam som en investerare i en marknadsekonomi och att statens inflytande är strikt begränsat till dess roll som aktieägare i företaget enligt företagets stiftelseurkund och lag nr 31/1990 om företag. Flygplatsledningens prispolicy beslutas av styrelsen och den verkställande flygplatsledningen enligt företagets stiftelseurkund.

(278) Vad gäller statens tillsyn över flygplatsledningens verksamhet konstaterar kommissionen att bolagsstämman består av företrädare för aktieägarna. Den rumänska staten, som företräds av transportministeriet, var den enda aktieägaren enligt 1998 års stadga och majoritetsaktieägare (med 80 % av aktierna) enligt 2008 års stadga, och är behörig att besluta om flygplatsledningens verksamheter och ekonomiska policy. På grundval av artikel 19 i 2008 års stadga ska bolagsstämman fatta sina beslut genom omröstning med ett antal aktieägare som åtminstone företräder hälften av aktiekapitalet, utan rätt att blockera beslut med en minoritetsandel.

(279) Enligt artikel 20 i 2008 års stadga förvaltas flygplatsledningen av en styrelse som består av sju ledamöter, varav två är företrädare för transportministeriet och en företräder finansministeriet. Kommissionen konstaterar dessutom att styrelsen väljs av bolagsstämman (där staten var ensam aktieägare enligt 1998 års stadga och för närvarande har majoritet). Styrelsen och dess ordförande utses enligt beslut från transportministeriet.

(280) Styrelsemöten får hållas om åtminstone hälften av styrelseledamöterna plus en ledamot deltar ([61]). Styrelsen ska överlägga i närvaro av minst två tredjedelar av styrelseledamöterna och ska anta beslut med en majoritet av ledamöterna ([62]).

(281) Styrelseordföranden tjänstgör även som verkställande direktör för flygplatsledningen. Organisationsstrukturen och inflytandekedjan är ytterligare indikationer på att godkännandet av tabellen över avgifter och rabatter kan tillskrivas staten. I alla händelser hölls staten åtminstone ständigt informerad om utvecklingen av tabellen över avgifter och rabatter via dessa styrelseledamöter.

(282) På grundval av artikel 2.2 i 1998 års stadga är flygplatsledningens huvudsakliga ändamål dess verksamhet av nationellt allmänintresse. Enligt artikel 5 i 1998 års stadga har flygplatsledningen ett specialiserat tekniskt organ som har utsetts av transportministeriet för att huvudsakligen bedriva verksamheter av nationellt allmänintresse för att, enligt dess verksamhetsområde, utföra förmåner, tjänster samt arbete för förvaltningens räkning och utnyttja tillgångar som tillhör eller ägs eller hyrs ut av staten, med avseende på den nationella och internationella luftfartstrafiken i syfte att säkerställa transitering av personer och varor.

(283) Mot bakgrund av dessa överväganden anser kommissionen att det finns tillräckliga indikationer för att dra slutsatsen att luftfartspublikationerna 2007, 2008 och 2010 kan tillskrivas staten.

([60]) Rumänien förtydligade att luftfartspublikationerna 2007 och 2008 godkändes av flygplatsledningens styrelse omkring två månader innan respektive luftfartspublikation trädde i kraft.

([61]) Artikel 20.9 i 1998 års stadga.

([62]) Artikel 20.10 i 1998 års stadga.

8.1.3 *Selektivitet*

8.1.3.1 Principer

(284) För att en statlig åtgärd ska omfattas av tillämpningsområdet för artikel 107.1 i EUF-fördraget måste den gynna ”vissa företag eller viss produktion”. Det är alltså bara de åtgärder som gynnar företag på ett selektivt sätt som omfattas av begreppet statligt stöd.

(285) Det är etablerad rättspraxis att bedömningen av selektivitetsvillkoret kräver att det ska fastställas om en åtgärd, inom ramen för en viss rättsordning, kan gynna vissa företag eller viss produktion i jämförelse med andra företag som i faktiskt och rättsligt hänseende befinner sig i en jämförbar situation, med hänsyn till den målsättning som ska uppfyllas genom den berörda ordningen. Bedömningen av selektivitet kräver att referensramen för åtgärden i fråga definieras på förhand ([63]). En åtgärd är selektiv endast ”om den, inom ramen för en viss rättslig reglering, gynnar vissa företag i jämförelse med andra företag som tillhör andra branscher eller samma bransch och i faktiskt och rättsligt hänseende befinner sig i jämförbara situationer”. ([64]) Begreppet statligt stöd avser inte sådana statliga åtgärder som innebär att företag behandlas olika när denna skillnad följer av arten av eller systematiken i det system som åtgärderna utgör en del av ([65]).

(286) En åtgärd genom vilken ett offentligt företag fastställer villkor för användning av sin egendom eller sina tjänster alltid är en selektiv åtgärd enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget ([66]). Artikel 107.1 i fördraget gör ingen åtskillnad mellan orsakerna till eller målen för de statliga ingripandena, vilka i stället bedöms mot bakgrund av resultatet, det vill säga oberoende av vilka tekniker som använts ([67]).

8.1.3.2 Tillämpning i det aktuella ärendet

(287) I luftfartspublikationerna 2007, 2008 och 2010 anges en ordning med grundtaxor för flygplatsavgifter (se skäl 41 respektive 44). Luftfartspublikationerna 2007, 2008 och 2010 innehöll även rabatter på och avdrag från avgifterna beroende på antal landningar inom en viss tidsperiod, antal passagerare, flygplanets vikt och/eller typen av trafikerad flyglinje (skälen 42–43, 46–48 respektive skäl 49).

(288) Luftfartspublikationerna 2007, 2008 och 2010 föreslogs, bedömdes och fastställdes av ledningen för Timişoaras flygplats och godkändes av styrelsen (skäl 40). Detta överensstämmer med kravet att flygplatsoperatören med utövande av sin egen befogenhet bestämmer nivån på de flygplatsavgifter som ska gälla för denna flygplats ([68]). Den tillämpliga rättsliga ramen var därför de flygplatsavgifter, rabatter och avdrag som gällde på Timişoaras flygplats enligt luftfartspublikationerna 2007, 2008 respektive 2010.

(289) Den relevanta referensramen för att bedöma huruvida luftfartspublikationerna 2007, 2008 och 2010 gynnade vissa företag i jämförelse med andra företag som i faktiskt och rättsligt hänseende befann sig i jämförbara situationer var således den ordning som endast gällde Timişoaras flygplats.

(290) Ordningen för flygplatsavgifter samt rabatterna och avdragen gällde alla flygbolag som använde, eller sannolikt skulle kunna använda, Timişoaras flygplats och som uppfyllde villkoren i luftfartspublikationerna 2007, 2008 och 2010.

(291) Kommissionen bedömde dessutom huruvida rabatterna enligt luftfartspublikationerna 2007, 2008 respektive 2010 var selektiva genom att de gynnade ett visst flygbolag som använde Timişoaras flygplats till nackdel för andra flygbolag som använde flygplatsen.

([63]) Domstolens dom (stora avdelningen) av den 21 december 2016, kommissionen/Hansestadt Lübeck (nedan kallad *Lübeck-domen*), C-524/14 P, EU:C:2016:971, punkterna 40–67.
([64]) Lübeck-domen, punkt 58.
([65]) Lübeck-domen, punkterna 40–67 och där nämnd rättspraxis.
([66]) Se ovan.
([67]) Se ovan. Domstolens dom av den 15 november 2011, kommissionen och Spanien/Gibraltars regering och Förenade kungariket, C-106/09 P och C-107/09 P, EU:C:2011:732, punkt 87 och där nämnd rättspraxis.
([68]) Lübeck-domen, punkt 61.

(292) De tillämpliga rabatterna var utformade enligt en glidande skala, där den lägsta rabatten var 10 % för 250–500 landningar per år, dvs. ungefär fem landningar per vecka. Kommissionen konstaterar att det under den granskade perioden fanns ett antal andra flygbolag utom Wizz Air som trafikerade flygplatsen och hade flygplan av de relevanta storlekarna i sin flygplansflotta och/eller tillräcklig turtäthet, och därför gynnades av eller kunde ha gynnats av de berörda rabatterna.

(293) Härav följer att ordningen för flygplatsavgifter samt rabatterna var tillämpliga på ett icke-diskriminerande sätt.

(294) Den grundtaxa och de rabatter och avdrag som fastställdes i luftfartspublikationerna 2007, 2008 och 2010 var således inte selektiva.

(295) Kommissionen påpekar att denna slutsats endast gäller de avgifter, rabatter och avdrag som direkt härrörde från luftfartspublikationerna 2007, 2008 och 2010. Den gäller inte för andra avgifter, rabatter eller avdrag som beviljades på grundval av eventuella enskilda avtal med flygbolag.

8.1.3.3 Slutsats om selektivitet

(296) Det framgår av ovanstående att åtgärd 2 inte uppfyller selektivitetskriteriet i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

(297) Villkoren i artikel 107.1 i EUF-fördraget är kumulativa. Om ett av villkoren inte uppfylls för en granskad åtgärd utgör den åtgärden inte statligt stöd.

(298) Kommissionen konstaterar därför att åtgärd 2 inte utgjorde statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget eftersom åtgärden inte var selektiv.

(299) Kommissionen noterar att den i beslutet att inleda förfarandet påpekade att luftfartspublikationerna kunde vara oförenliga med den inre marknaden på grund av en eventuellt diskriminerande behandling av olika typer av passagerare. Denna princip är tillämplig på åtgärder som utgör statligt stöd och innebär att de inte kan anses vara förenliga enligt reglerna om statligt stöd ([69]). Eftersom luftfartspublikationerna i det aktuella ärendet inte anses utgöra statligt stöd är det inte nödvändigt att fortsätta att analysera av aspekten oupplösligt samband som togs upp i beslutet att inleda förfarandet.

9. BEDÖMNING AV ÅTGÄRD 3 – AVTALEN FRÅN 2008 MED WIZZ AIR

9.1 Förekomst av stöd

(300) De principer i artikel 107.1 i EUF-fördraget som anges i skälen 171 och 172 är även tillämpliga på bedömningen av åtgärd 3, som rör avtalen från 2008 mellan flygplatsledningen och Wizz Air.

9.1.1 *Ekonomisk verksamhet och begreppet företag*

(301) Wizz Air är ett flygbolag. Det tillhandahåller reguljära luftfartstjänster för passagerare och bedriver en ekonomisk verksamhet. Wizz Air är därför ett företag i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget

9.1.2 *Statliga medel och statens ansvar*

9.1.2.1 Principer

(302) De principer som förklaras i skälen 271–275 är också tillämpliga på denna åtgärd.

9.1.2.2 Tillämpning i det aktuella ärendet

(303) Beträffande statliga medel gäller detsamma som anges i skäl 276.

([69]) Domstolens domar av den 15 juni 1993, Matra/kommissionen, C-225/91, ECLI:EU:C:1993:239.

(304) Vad gäller frågan om huruvida avtalen från 2008 som ingicks under giltighetstiden för flygplatsens stadga från 1998 kan tillskrivas staten, gäller resonemanget i skälen 277–279 för luftfartspublikationerna 2007, 2008 och 2010 i tillämpliga delar.

(305) Mot bakgrund av dessa överväganden anser kommissionen att ingåendet av avtalen från 2008 mellan Wizz Air och flygplatsledningen kan tillskrivas staten.

9.1.3 *Selektivitet*

9.1.3.1 Principer

(306) De principer som förklaras i skäl 199 är också tillämpliga på denna åtgärd.

9.1.3.2 Tillämpning i det aktuella ärendet

(307) I det aktuella ärendet ingicks avtalen från 2008 med ett enda företag – Wizz Air Åtgärd 3 var således selektiv per definition i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

9.1.4 *Ekonomisk fördel*

9.1.4.1 Principer

(308) Principerna om ekonomisk fördel i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget som anges i skälen 202–206 är tillämpliga på överenskommelser mellan flygplatser och flygbolag. Tillämpningen av principen om en privat aktör i en marknadsekonomi på sådana överenskommelser förklaras närmare i 2014 års luftfartsriktlinjer ([70]).

(309) I det specifika fallet med flygplatser-flygbolag kommer kommissionen att bedöma huruvida flygplatsens tillgång till offentliga medel medför en fördel för de flygbolag som använder flygplatsen. Sådant stöd till ett flygbolag som använder en flygplats kan i princip uteslutas om förbindelserna mellan flygplatsen och flygbolaget uppfyller marknadsekonomitestet.

(310) Enligt 2014 års luftfartsriktlinjer kan stöd till ett flygbolag som använder en flygplats uteslutas enligt marknadsekonomitestet när

1. det pris som tas ut för flygplatstjänsterna motsvarar marknadspriset, eller
2. en i förväg utförd analys, nämligen en analys som baseras på de uppgifter som fanns tillgängliga vid tidpunkten för åtgärden i fråga, visar att överenskommelsen mellan flygplatsen och flygbolaget kommer att leda till en vinstökning för flygplatsen.

(311) Vad gäller den första metoden i skäl 310 (dvs. en jämförelse mellan det pris som tas ut för flygplatstjänsterna och marknadspriset) anges det i 2014 års luftfartsriktlinjer att för att fastställa ett riktmärke behöver man först kunna välja ut ett tillräckligt antal jämförbara flygplatser som tillhandahåller jämförbara tjänster på normala marknadsvillkor. I detta avseende konstaterar kommissionen att för närvarande gynnas det stora flertalet flygplatser av offentlig finansiering för att täcka investeringar och rörelsekostnader. De offentliga myndigheterna har traditionellt betraktat offentligt ägda flygplatser som infrastruktur syftande till att underlätta lokal utveckling och inte som företag som ska verka enligt marknadsekonomiska regler. De priser som dessa flygplatser tar ut tenderar således inte att vara fastställda utifrån marknadshänsyn och särskilt inte sunda och i förväg bedömda lönsamhetsutsikter, utan främst med beaktande av sociala eller regionala skäl. Även om vissa flygplatser ägs eller förvaltas privat utan hänsyn till sociala eller regionala skäl kan de priser som dessa flygplatser tar ut vara starkt influerade av de priser som tas ut av flertalet offentligt subventionerade flygplatser, eftersom dessa senare priser beaktas av flygbolag när de förhandlar med privat ägda eller förvaltade flygplatser. Under dessa omständigheter förklarar kommissionen i 2014 års luftfartsriktlinjer att den tvivlar starkt på att man i nuläget kan identifiera ett lämpligt riktmärke för att fastställa ett riktigt marknadspris för de tjänster som tillhandahålls av flygplatser ([71]).

([70]) 2014 års luftfartsriktlinjer, punkt 53.
([71]) 2014 års luftfartsriktlinjer, punkt 59.

(312) I alla händelser anser kommissionen att fastställandet av ett riktmärke bör grundas på en jämförelse av de flygplatsavgifter, efter avdrag för förmåner som flygbolagen beviljas (t.ex. marknadsföringsstöd, rabatter eller andra stimulanser), som debiteras av ett tillräckligt antal lämpliga ”jämförelseflygplatser”, vars förvaltare uppträder som marknadsekonomiska aktörer. Särskilt följande indikatorer bör användas: Trafikvolym. Trafiktyp (affärsändamål, fritidsändamål, utgående destination). Den relativa betydelsen av frakttrafiken respektive flygplatsens inkomster från icke-luftfartsverksamheter samt typ av och nivå på tillhandahållna flygplatstjänster. Flygplatsens närhet till en stor stad och antal invånare i flygplatsens upptagningsområde. Det omgivande områdets välstånd (BNP per capita). De olika geografiska områden från vilka passagerare skulle kunna attraheras.

(313) På grundval av ovanstående anser kommissionen att marginallönsamhetsberäkningar som utarbetas på förhand är de mest tillämpliga kriterierna för bedömning av de avtal som ingåtts mellan flygplatser och enskilda lufttrafikföretag.

(314) Kommissionen anser att de överenskommelser som flygbolag ingår med en flygplats kan anses uppfylla marknadsekonomitestet om de i förväg bedöms öka flygplatsens lönsamhet, åtminstone på lång sikt ([72]). Flygplatsen bör visa att den när den träffar överenskommelse med ett flygbolag (t.ex. ett enskilt kontrakt eller en övergripande ordning med flygplatsavgifter), under hela löptiden för överenskommelsen, kan täcka alla de kostnader som följer av överenskommelsen samt få en rimlig vinstmarginal, på grundval av sunda prognoser på medellång sikt ([73]).

(315) I detta avseende anser kommissionen att prisdifferentiering är normal affärspraxis, om den sker i enlighet med all relevant konkurrenslagstiftning och lagstiftning för andra sektorer. En sådan differentierad prissättning bör dock vara kommersiellt motiverad för att marknadsekonomitestet ska uppfyllas ([74]).

9.1.4.2 Samlad bedömning av avtalen från 2008

(316) Kommissionen anser att avtalen från 2008 måste bedömas tillsammans som en enda åtgärd vid tillämpningen av marknadsekonomitestet. Det finns flera faktorer som talar för att så bör vara fallet.

(317) För det första ingicks avtalen av samma parter.

(318) För det andra anges i samförståndsavtalet av den 25 juni 2008 omfattningen av de tjänster som flygplatsledningen skulle tillhandahålla samt de marknadsföringstjänster som skulle tillhandahållas av Wizz Air. Samförståndsavtalet förskriver samma formel för att beräkna marknadsföringsavgiften och samma innehållna belopp per avresande passagerare som marknadsföringsavtalet av den 30 juli 2008. Samförståndsavtalet och marknadsföringsavtalet är således nära och direkt knutna till varandra när det gäller innehållet. I samförståndsavtalet anges dessutom de allmänna principerna för samarbetet mellan flygplatsledningen och Wizz Air, vilka därefter beskrivs i mer operativa termer i marknadsföringsavtalet, driftsavtalet och avtalet om marktjänster. Marknadsföringsavtalets ingress innehåller även en direkt hänvisning till samförståndsavtalet (skäl 55). Samförståndsavtalet ersattes senare av marknadsföringsavtalet, driftsavtalet och avtalet om marktjänster.

(319) För det tredje ingicks driftsavtalet och avtalet om marktjänster samma dag (den 1 augusti 2008) för samma tidsperiod, dvs. den 11 december 2008 till den 10 december 2009, med automatisk förnyelse i ytterligare tolvmånadersperioder på varje årsdag för avtalets ikraftträdande och utan möjlighet att säga upp dem före den tredje årsdagen för marknadsföringsavtalet. Marknadsavtalet trädde också i kraft samma dag, dvs. den 11 december 2008 (skäl 54).

([72]) 2014 års luftfartsriktlinjer, punkt 66.
([73]) 2014 års luftfartsriktlinjer, punkt 63.
([74]) 2014 års luftfartsriktlinjer, punkt 62.

(320) För det fjärde var avtalen från 2008 sammanlänkade. Marknadsföringsavtalet innehåller flera hänvisningar till driftsavtalet och avtalet om marktjänster: i) Marknadsföringsavtalet föreskrev att parterna kunde säga upp det med omedelbar verkan om driftsavtalet löpte ut utan att förnyas eller sades upp. ii) Marknadsföringsavtalet föreskrev att parterna kunde säga upp det och avtalet om marktjänster med omedelbar verkan utan skadeståndsskyldighet när marknadsavtalet löpte ut eller sades upp. iii) Marknadsföringsavtalet föreskrev att i händelse av en höjning av de avgifter som reglerades i driftsavtalet eller i avtalet om marktjänster skulle marknadsföringsavgiften ändras med motsvarande belopp som ändringen av flygplatsavgifterna (skäl 59).

(321) På grundval av ovanstående argument anser kommissionen att samförståndsavtalet, marknadsföringsavtalet, driftsavtalet och avtalet om marktjänster inte är åtskiljbara. Kommissionen anser därför att det är nödvändigt att analysera avtalen från 2008 tillsammans för att slå fast om en sådan transaktion utgör statligt stöd.

9.1.4.3 Tillämpning av principerna på det aktuella ärendet

(322) För att fastställa huruvida avtalen från 2008 ger Wizz Air en fördel som flygbolaget inte skulle ha fått under normala marknadsförhållanden krävs det att kommissionen prövar huruvida en flygplats som handlade under normala marknadsekonomiska villkor och leddes av långsiktiga vinstutsikter ([75]) hade ingått likadana eller liknande affärsavtal med ett flygbolag under liknande omständigheter. Kommissionen måste gå tillbaka till den tidpunkt då beslutet att ingå avtalen från 2008 mellan flygplatsledningen och Wizz Air fattades, och grunda sin bedömning på de uppgifter och antaganden som flygplatsledningen förfogade över vid den tidpunkten.

(323) Vad gäller den tillämpliga analysen av principen om en privat aktör i en marknadsekonomi hävdade Wizz Air att jämförelsen med marknadspriset, dvs. den första metoden som förklaras i punkt 1 i skäl 310, bör tillämpas i detta ärende förutom den andra metoden (dvs. en lönsamhetsanalys i punkt 2 i skäl 310.

(324) Wizz Air lämnade in en rapport som Oxera utarbetat om en ekonomisk bedömning av principen om en privat aktör i en marknadsekonomi av den 27 oktober 2011, där de avgifter som Wizz Air betalat på Timişoaras flygplats jämfördes med de avgifter som Wizz Air betalat på tre flygplatser i Förenade kungariket som Oxera ansåg vara jämförbara flygplatser: flygplatserna i Liverpool, Prestwick och Doncaster. Studiens analys baseras på uppgifter från flygplatsledningen och Wizz Air. Enligt Oxera-studien är det sannolikt att dessa flygplatser på grund av sin ägande- och finansieringsstruktur beter sig som ”privata investerarflygplatser”. Studien innehöll även en jämförelse mellan Timişoara internationella flygplats allmänna egenskaper och de tre jämförbara flygplatserna (t.ex. storlek på hemstadens befolkning, avstånd till hemstaden, befolkning i den största staden inom 150 kilometers avstånd, närmaste stora flygplats), inkomstnivå mätt i BNP per capita samt genomsnittliga veckolöner, trafiktrender samt de berörda flygplatsernas intäkter och deras finansieringsstatus (dvs. om de erhöll offentlig finansiering eller ej). Rapporten innehöll en beräkning av de avgifter som Wizz Air betalade på Timişoaras flygplats jämfört med de tre flygplatserna i Förenade kungariket (i analysen beaktades olika avgifter vid de fyra flygplatserna med avdrag för de förmåner som Wizz Air hade erhållit) I analysen redovisades de totala avgifter som Wizz Air betalade på Timişoaras flygplats och på jämförelseflygplatserna uttryckt i euro per rotation och euro per passagerare. På grundval av detta konstaterades det i analysen att den totala nivån på de avgifter som Wizz Air betalade på Timişoaras flygplats under perioden 2008–2011, uttryckt både per rotation och per passagerare, i genomsnitt är högre än den jämförbara genomsnittliga nivån för de avgifter som flygbolaget betalade på jämförelseflygplatserna. Enligt Oxera-rapporten tyder de lägre priser som Wizz Air betalade på jämförelseflygplatserna på att en privat investerare sannolikt skulle ha ingått ett avtal enligt villkoren i överenskommelsen mellan flygplatsledningen och Wizz Air.

(325) När det gäller Oxeras rapport där Timişoaras flygplats jämförs med tre flygplatser i Förenade kungariket som Wizz Air betjänar, erinrar kommissionen om att riktvärden inte är en lämplig metod för att fastställa marknadspriser om de tillgängliga riktvärdena inte är fastställda utifrån marknadshänsyn eller om de befintliga processerna snedvrids väsentligt av statliga ingripanden. Sådana snedvridningar verkar förekomma inom luftfartsindustrin, av de orsaker som förklaras i skälen 311 och 312.

([75]) Alfa Romeo-domen, punkt 23, domstolens dom av den 12 december 2000, Alitalia/kommissionen, T-296/97, EU:T:2000:289, punkt 84.

(326) Kommissionen anser dessutom att kriteriet för ett tillräckligt antal jämförbara flygplatser som tillhandahåller jämförbara tjänster på normala marknadsvillkor enligt punkt 55 i 2014 års luftfartsriktlinjer inte är uppfyllt. Med tanke på att det finns flera hundra flygplatser i Europa ([76]) kan tre flygplatser inte anses vara ett tillräckligt stort antal för att fastställa ett lämpligt riktvärde för de relevanta marknadspriserna. Två av de tre flygplatser som utgjorde riktvärdet (Liverpool och Doncaster) ägs dessutom av samma koncern – Peel Airports-koncernen. Detta försvagar ytterligare det antal och den variation mellan jämförelseflygplatserna som krävs för att få fram ett tillförlitligt riktvärde.

(327) Samtliga tre jämförelseflygplatser ligger dessutom i Förenade kungariket och två av dem (Liverpool och Doncaster) ligger nära samma stora stad – Manchester. Oxera anger inte heller i rapporten om de tre jämförelseflygplatserna och Timişoaras flygplats tillhandahåller jämförbara tjänster. Studien innehåller endast information om den tidpunkt då Wizz Air började trafikera varje flygplats och till vilka destinationer samt en analys av de totala avgifter som Wizz Air betalade på dessa flygplatser (med avdrag för marknadsföringstjänster). Utifrån dessa uppgifter är det dock inte möjligt att bedöma om flygplatserna tillhandahåller liknande tjänster.

(328) Såsom Oxera själva anger i sin rapport finns det dessutom ett antal skillnader mellan Timişoaras flygplats och två av de brittiska flygplatserna (Liverpool och Prestwick). Liverpools flygplats är i synnerhet betydligt större än Timişoaras flygplats (omkring 5,5 miljoner passagerare 2007) och Prestwicks flygplats betjänade mer än 2 miljoner passagerare. Räknat i trafikvolym var därför endast Doncasters flygplats jämförbar (upp till 1 miljon passagerare). Antalet passagerare som Wizz Air transporterade från var och en av dessa flygplatser varierade.

(329) Vad gäller det omgivande områdets välstånd (BNP per capita) fanns det en enorm skillnad mellan Timişoaras siffror (indexet BNP per capita ([77]) var lägre än 50 år 2007) och Förenade kungariket (ett BNP-index på runt 120 år 2007), där de tre jämförelseflygplatserna är belägna. Jämförelsedelen i Oxera-rapporten innehåller dessutom uppgifter om genomsnittliga veckolöner på regionala arbetsmarknader i Timişoara och i de tre städer i Förenade kungariket där jämförelseflygplatserna är belägna (Liverpool, Prestwick och Doncaster), och även där är skillnaderna stora (Timişoara ligger under 50, medan de tre andra städerna nådde en nivå på 500).

(330) Dessutom beaktas inte vissa indikatorer som anges i punkt 60 i 2014 års luftfartsriktlinjer i rapporten (t.ex. typ av trafik eller typ av och nivå på tillhandahållna flygplatstjänster).

(331) Även om kommissionen på grundval av en giltig jämförbar analys skulle anta att det ”pris” som tillämpades i de olika transaktioner som omfattas av denna bedömning motsvarade eller var högre än ”marknadspriserna”, kunde den inte dra slutsatsen att dessa transaktioner nödvändigtvis motsvarade marknadspriset. Priset skulle inte vara ett marknadspris om operatören vid tidpunkten för ingåendet av sådana överenskommelser kunde ha förväntat sig att de skulle leda till tillkommande kostnader som var högre än de tillkommande intäkterna En privat aktör i en marknadsekonomi skulle i själva verket inte vara intresserad av att erbjuda varor eller tjänster till ”marknadspris” om detta skulle leda till differentialförluster.

(332) Kommissionen anser att det i denna analys är på sin plats att påminna om att både Rumänien och de berörda parterna efter antagandet av 2014 års luftfartsriktlinjer uppmanades att inkomma med synpunkter på tillämpningen av dessa riktlinjer på det aktuella ärendet. Förutom Wizz Air bestred varken Rumänien eller några andra berörda parter kommissionens ansats, nämligen att när det inte är möjligt att identifiera ett lämpligt riktmärke för att fastställa ett riktigt marknadspris för de tjänster som flygplatser tillhandahåller till flygbolag, är en i förväg utförd analys av hur mycket lönsamheten ökar är det mest relevanta kriteriet vid bedömningen av de överenskommelser som flygplatser ingår med enskilda flygbolag.

([76]) I punkt 1 i 2014 års luftfartsriktlinjer anges att Europeiska unionens transportsystem utgörs av ett nät med mer än 460 flygplatser.

([77]) Såsom förklaras i Oxera-rapporten uttrycks indexet BNP per capita för Rumänien och Förenade kungariket i köpkraftsstandard i förhållande till genomsnittet för EU (EU-27). Genomsnittet för EU (EU-27) fastställdes som motsvarande 100.

(333) På grundval av ovanstående anser kommissionen därför att den metod som allmänt rekommenderas i 2014 års luftfartsriktlinjer för att tillämpa marknadsekonomitestet på förbindelser mellan flygplatser och flygbolag, nämligen en i förväg utförd analys av hur mycket lönsamheten ökar, måste tillämpas i detta ärende ([78]).

9.1.4.4 Tidsram för bedömningen av lönsamheten i fråga om avtalen från 2008

(334) Vid avgörandet av huruvida ett avtal ska ingås med ett flygbolag eller inte skulle en marknadsekonomisk aktör som tidshorisont för sin bedömning välja antingen de berörda avtalens löptid eller den period som anges i varje enskilt avtal. Med andra ord skulle aktören bedöma de tillkommande kostnaderna och intäkterna under avtalens tillämpningsperiod. På dagen för undertecknandet av avtalen skulle en försiktig marknadsekonomisk investerare inte räkna med att avtalen kommer att förnyas när de löpt ut, varken på samma eller på nya villkor

(335) På grundval av den metod som beskrivs i skäl 334 kommer kommissionen att bedöma de tillkommande kostnaderna och intäkterna i avtalen från 2008 för perioden den 11 december 2008 till den 10 december 2011, som är den ursprungliga tillämpningsperioden för marknadsföringsavtalet. Den valfria förlängningen av marknadsföringsavtalet med ytterligare tolv månader efter de tre första åren kommer inte att beaktas. Detta var bara en möjlighet till förlängning och en marknadsaktör skulle inte ha förlitat sig till att en sådan möjlighet skulle verkställas.

(336) Både driftsavtalet och avtalet om marktjänster var giltiga för en inledande period p ett år, dvs. från den 11 december 2008 till den 10 december 2009. Vart och ett av avtalen föreskrev en automatisk förlängning med ytterligare tolv månader på årsdagen för respektive avtals ikraftträdande. Flygplatsledningen hade inte rätt att ensidigt säga upp dessa avtal före den tredje förnyelseperioden ([79]). Eftersom förnyelsen av driftsavtalet och avtalet om marktjänster var automatisk från flygledningens sida anser kommissionen att en försiktig privat aktör i en marknadsekonomi skulle ha antagit att driftsavtalet och avtalet om marktjänster skulle vara giltiga åtminstone under marknadsföringsavtalets löptid, om inte längre.

(337) Det skulle inte ha varit logiskt att räkna med en inledande treårsperiod för marknadsföringsavtalet och en inledande ettårsperiod för driftsavtalet, eftersom det inte skulle finnas något kontraktsföremål för marknadsföringsavtalet om flygbolaget inte längre trafikerade flygplatsen. Löptiden för avtalet om marktjänster skulle också behöva anpassas till driftsavtalets löptid, eftersom marktjänster endast är möjliga om flygbolaget trafikerar flygplatsen. Såsom förklaras i skäl 319 är marknadsföringsavtalets löptid å ena sidan och löptiden för driftsavtalet och avtalet om marktjänster å den andra dessutom sammankopplade.

(338) Kommissionen konstaterar att det samförståndsavtal som undertecknades den 25 juni 2008 utgjorde ramen för de allmänna principerna för samarbetet mellan flygplatsledningen och Wizz Air. Dessa principer beskrevs därefter i mer operativa termer i marknadsföringsavtalet, driftsavtalet och avtalet om marktjänster. Kommissionen anser därför att perioden innan samförståndsavtalet undertecknades, dvs. den 25 juni 2008, bör betraktas som en hänvisning på förhand i lönsamhetsanalysen.

(339) Både driftsavtalet och avtalet om marktjänster ändrades den 25 juni 2010 genom ett nytt rabattsystem som överenskommits mellan Wizz Air och flygplatsledningen och som omfattade perioden fram till den 6 februari 2011 (nedan kallade *ändringsavtalen från 2010*). Det nya rabattsystemet motsvarar det rabattsystem som anges i luftfartspublikationen 2010. Med tanke på att ändringsavtalen medförde ändringar av villkoren i de två avtalen kommer kommissionen att tillämpa principen om en privat aktör i en marknadsekonomi separat på ändringsavtalen från 2010 för att bedöma om en privat aktör i en marknadsekonomi skulle ha ingått de två ändringsavtalen. Bedömningen kommer därför att göra åtskillnad mellan lönsamhetsanalysen för den inledande perioden för avtalen från 2008 och lönsamhetsbedömningen av ändringsavtalen från 2010.

([78]) 2014 års luftfartsriktlinjer, punkterna 59 och 61.
([79]) Förutom en standardöverträdelse av kontraktsskäl.

9.1.4.5 Lönsamhetsbedömning av avtalen från 2008

Bedömning av tillkommande kostnader och intäkter i avtalen från 2008

(340) Avtalen från 2008 förhandlades separat och gällde endast för de två avtalsslutande parterna. Det är inte ett allmänt system för flygplatsavgifter som är tillämpligt på alla flygbolag som använder flygplatsen ([80]). De relevanta kostnader och intäkter som tillkommer avtalen från 2008 är de kostnader och intäkter som flygplatsledningen förväntade sig från Wizz Airs verksamhet på Timișoaras flygplats.

(341) Den centrala frågan är huruvida de tillkommande intäkterna från flygbolagets verksamhet är större än de tillkommande kostnaderna. Därför är investeringar i flygplatsen före avtalen och fasta rörelsekostnader inte relevanta.

(342) De tillkommande intäkter som en privat investerare rimligen skulle förvänta sig av avtalen från 2008 skulle härröra från ytterligare luftfartsrelaterade intäkter från de flygplatsavgifter som Wizz Air betalade samt ytterligare icke-luftfartsrelaterade intäkter från exempelvis bilparkering, franchisebutiker eller butiker som direkt drivs av flygplatsen.

(343) Tillkommande kostnader är i detta fall rörelsekostnader, marknadsföringskostnader och investeringskostnader som kan tillskrivas Wizz Airs närvaro på Timișoaras flygplats.

Lönsamhetsanalys i förväg som Rumänien lämnat för avtalen från 2008

(344) På kommissionens begäran inkom Rumänien den 9 december 2014 med en lönsamhetsanalys i förväg som rekonstruerats i efterhand baserat på de uppgifter som fanns tillgängliga innan avtalen från 2008 ingicks med Wizz Air. Analysen ger en översikt över de tillkommande intäkter som kunde ha förväntas vid den tidpunkt då avtalen ingicks.

(345) Avtalen från 2008 uppskattades generera följande intäkter:

Tabell 12: Förhandsuppskattning av intäkter genererade genom avtalen från 2008 (exklusive marknadsföringsavtalet)

År **(1)**	**Antal passagerare (uppskattning)** **(2)**	**Luftfartsrelaterade intäkter per Wizz Air-passagerare (euro)** **(3)**	**Icke luftfartsrelaterade intäkter per passagerare (euro)** **(4)**	**Luftfartsrelaterade intäkter (euro)** **(5 = (2) × (3)**	**Icke luftfartsrelaterade intäkter (euro)** **(6 = (2) × (4)**	**Totala intäkter (uppskattning) (euro)** **(5) + (6)**
2009	**200 000**	12	2,50	2 400 000	500 000	**2 900 000**
2010	**300 000**	12	2,50	3 600 000	750 000	**4 350 000**
2011	**350 000**	12	2,50	4 200 000	875 000	**5 075 000**

(346) I analysen används Wizz Airs prognoser för antal transporterade passagerare 2009, 2010 och 2011.

(347) De luftfartsrelaterade intäkterna per avresande passagerare beräknades enligt tabell 13. De luftfartsrelaterade intäkterna per Wizz Air-passagerare beräknades som de luftfartsrelaterade intäkterna per avresande Wizz Air-passagerare (omkring 24 euro) dividerat med 2, eftersom endast hälften av Wizz Airs passagerare är avresande passagerare. Enhetskostnaderna motsvarar den fulla avgiften (dvs. utan rabatter) enligt driftsavtalet och avtalet om marktjänster.

([80]) 2014 års luftfartsriktlinjer, punkt 63.

Tabell 13: Luftfartsrelaterade intäkter per flygning och per avresande Wizz Air-passagerare

		Högsta tillåtna startvikt	**72**
		Kapacitet	**180**
		Lastfaktor	**82 %**
	Måttenhet	Enhetsavgift (euro)	Per flygning (euro)
Landningsavgift	Högsta tillåtna startvikt	7	504
Parkeringsavgift	Högsta tillåtna startvikt	0,15	10,80
Belysningsavgift	Högsta tillåtna startvikt	2,10	151,20
Avgift för ramptjänster	Flygning	150	150
Avgift per ombordstigen passagerare	Dpax	8	1 180,80
Säkerhetsavgift	Dpax	10	1 476
Avgift för passagerare med begränsad rörlighet	Dpax	0,20	29,52
Totalt per flygning	**Flygning**		**3 502,32**
Totalt per Dpax	**Dpax**		**23,73**

(348) Enligt Rumänien, och baserat på flygplatsens erfarenhet under de föregående åren, utgjorde de icke-luftfartsrelaterade intäkterna endast 15–20 % av flygplatsledningens totala intäkter, och uppgick till ett belopp av 2,5 euro i icke-luftfartsrelaterade intäkter per passagerare. Detta belopp beräknades även för Wizz Air- passagerare (enligt kolumn 4 i tabell 12).

(349) När marknadsföringsbetalningarna enligt marknadsföringsavtalet räknades med i uppskattningarna förväntades följande intäkter. Rumänien har inbegripit marknadsföringsbetalningarna i tabellen som ”flygplatsens marknadsföringsinvestering”.

Tabell 14: Förhandsuppskattning av nettointäkter genererade genom avtalen från 2008 (inklusive marknadsföringsavtalet)

År	**Antal passagerare/år**	**Antal ombordstigna passagerare per år (2)/2**	**Luftfartsrelaterad intäkt per ombordstigen passagerare (euro)**	**Icke-luftfartsrelaterad intäkt per passagerare (i euro)**	**Taxa som innehållits av flygplatsledningen per ombordstigen passagerare (euro)**	**Belopp som innehölls av flygplatsen (3) × (7) (euro)**	**Luftfartsrelaterade intäkter (2) × (4) (euro)**	**Flygplatsens marknadsföringsavgift (8) – (7) (euro)**	**Icke luftfartsrelaterade intäkter (2) × (5) (euro)**	**Flygplatsens slutliga intäkter (7)/(10) (euro)**
(1)	**(2)**	**(3)**	**(4)**	**(5)**	**(6)**	**(7)**	**(8)**	**(9)**	**(10)**	**(11)**
2009	200 000	100 000	12	2,5	5	500 000	2 400 000	1 900 000	500 000	**1 000 000**
2 010	300 000	150 000	12	2,5	4	600 000	3 600 000	3 000 000	750 000	**1 350 000**
2 011	350 000	175 000	12	2,5	4	700 000	4 200 000	3 500 000	875 000	**1 575 000**

(350) Det belopp som flygplatsledningen innehöll per ombordstigen passagerare (kolumn 6 i tabell 14) beräknades på grundval av marknadsföringsavtalet. Enligt marknadsföringsavtalet skulle flygplatsledningen innehålla ett belopp ([81]) beroende på antalet passagerare per månad som Wizz Air transporterade till/från flygplatsen enligt följande:

([81]) Innehållet belopp var en metod som användes för att beräkna marknadsföringsavgifterna i förhållande till flygplatsavgifterna.

Tabell 15: Innehållet belopp per avresande passagerare

Antal passagerare per månad (avresande och ankommande) som Wizz Air transporterade till/från flygplatsen			Innehållet belopp per avresande passagerare i euro
0	–	5 349	8
5 350	–	10 690	6
10 691	–	15 999	5
16 000	–	31 999	4
> 32 000			3,50

(351) Med tanke på det uppskattade antalet Wizz Air-passagerare per år på 200 000 år 2009, 300 000 år 2010 och 350 000 år 2011, uppskattades antalet Wizz Air-passagerare per månad ha varit 16 666 år 2009, 25 000 år 2010 och 29 166 år 2011. På grundval av detta ansågs flygplatsledningen ha innehållit 5 euro per ombordstigen passagerare 2009 och 4 euro år 2010 och 2011.

(352) Den analys som Rumänien har lämnat innehåller inte beräkningar av tillkommande kostnader. Enligt de rumänska myndigheterna är de flesta av flygplatsens kostnader fasta (omkring 80 %). Flygplatskostnaderna förväntades dessutom hålla sig stabila eller endast ändras något på grund av ökad förbrukning av bränsle och energi, och eventuellt på grund av det fysiska slitaget av utrustning som användes för Wizz Airs verksamhet på flygplatsen. Rumänien förklarade att inga andra merkostnader för utrustning, material eller infrastruktur förväntades, eftersom Wizz Air skulle använda befintliga tillgångar och infrastruktur för sin verksamhet under de tidsintervaller som flygbolaget hittills inte hade utnyttjat. Verksamheten på Timişoaras flygplats inriktades på Carpatairs verksamhet, som endast använde vissa tidsintervaller under dagen. Av samma skäl förväntades inga ytterligare personalkostnader. Enligt Rumänien fördelades inga investeringskostnader till Wizz Air, eftersom samtliga flygplatsinvesteringar planerades innan förhandlingarna med Wizz Air inleddes. Enligt analysen skulle flygplatsledningen med tanke på den höga andelen fasta kostnader därför öka sin lönsamhet till följd av den ökade passagerarvolymen, även när reducerade taxor tillämpades.

(353) Kommissionen anser att tillvägagångssättet när det gäller uppskattat antal passagerare är rimligt eftersom det överensstämmer med utvecklingsplanen. Enligt utvecklingsplanen skulle ökningen av antalet passagerare uppgå till 244 348 från 2008 till 2009. Med tanke på att driftsavtalet med Wizz Air trädde i kraft den 11 december 2008 kan det ungefärligen uppskattas att Wizz Air bidrog med 200 000 passagerare av den uppskattade ökningen på 244 348 passagerare enligt utvecklingsplanen. I utvecklingsplanen uppskattades även en ökning av passagerartrafiken med 253 423 passagerare från 2009 till 2010 och med 215 973 passagerare från 2010 till 2011. Ökningen med 100 000 passagerare från 2009 till 2010 respektive 50 000 från 2010 till 2011 för Wizz Air enligt Rumäniens analys i förväg förefaller därför vara rimlig.

(354) Kommissionen anser att de luftfartsrelaterade intäkterna är överskattade eftersom de flygplatsavgifter som föreskrivs i driftsavtalet inte har beaktats. På grund av den formel som använts för att beräkna marknadsföringsbetalningen skulle de lägre luftfartsrelaterade utgifterna dock ha lett till en lägre marknadsföringsbetalning med exakt samma belopp ([82]). De lägre beloppen för intäkter och kostnader skulle vara lika stora och därför inte påverka lönsamheten.

(355) Kommissionen anser dock att Rumäniens analys i förväg som har rekonstruerats i efterhand har ett antal brister, nämligen följande:

([82]) Om de luftfartsrelaterade intäkterna till exempel skulle ha varit 20 euro i stället för 24 euro per avgående passagerare skulle de luftfartsrelaterade intäkterna ha varit 400 000 euro lägre, dvs. 2 miljoner euro. Marknadsföringsbetalningen skulle då ha uppgått till 1 500 000 euro (2 miljoner euro i luftfartsrelaterade intäkter minus 500 000 euro för det belopp som innehölls av flygplatsledningen). I en sådan situation är marknadsföringsbetalningen 400 000 euro lägre jämfört med en avgift per passagerare på 24 euro.

a) Hela säkerhetsavgiften ([83]) har räknats med som en luftfartsrelaterad intäkt för flygplatsen. Denna avgift borde antingen ha undantagits med tanke på att den finansierar icke-ekonomiska verksamheter ([84]) eller räknats med i de luftfartsrelaterade intäkterna, där de motsvarande säkerhetskostnaderna skulle ha redovisats på kostnadssidan (vilket är skälet till att inbegripandet av säkerhetsavgiften och kostnaden inte skulle ha påverkat lönsamheten) ([85]).

b) Analysen innehåller ingen analys av de tillkommande rörelsekostnaderna, trots att den bekräftar att flygplatsledningen kommer att ådra sig vissa extra rörelsekostnader (om än små) i samband med Wizz Airs närvaro på Timişoaras flygplats (skäl 352).

c) Analysen ger inget nettonuvärde eller diskonteringsränta.

(356) På grundval av ovanstående anser kommissionen att lönsamhetsanalysen i förväg som rekonstruerats i efterhand av Rumänien inte visar att avtalen från 2008 överensstämmer med principen om en privat aktör i en marknadsekonomi.

Oxeras lönsamhetsanalys i förväg för avtalen från 2008

(357) Wizz Air inkom med en rapport som utarbetats av Oxera av den 10 februari 2015 (tillsammans med dess ytterligare ändring nedan kallad *Oxera-rapporten*), med en bedömning av den förväntade lönsamheten av avtalen från 2008 med Wizz Air. Bedömningen hade rekonstruerats i efterhand baserat på de uppgifter som fanns tillgängliga vid den tidpunkt då avtalen undertecknades. Oxeras rapport *Economic MEOP assessment: Timişoara airport. Profitability analysis* baseras på uppgifter från den analys som Rumänien har lämnat (skäl 344), kompletterad med ytterligare uppgifter som flygplatsledningen har lämnat till Oxera.

(358) Den tidsram för avtalen från 2008 som har beaktas är tre år, dvs. den ursprungliga tidsramen enligt marknadsföringsavtalet, exklusive möjliga förlängningar.

(359) Den 14 maj 2015 inkom Oxera med en ny version av beräkningarna av förväntad lönsamhet för att korrigera ett problem i uppgifterna som man funnit i rapporten av den 10 februari 2015. Korrigeringen rörde en överskattning av de totala investeringskostnaderna till följd av en dubbelberäkning i den ursprungliga inlagan av den investering som finansierats av staten. Detta problem påverkade den förväntade lönsamheten av avtalen från 2008, som ursprungligen hade underskattats.

(360) Enligt den ändrade Oxera-rapporten sammanfattas de resultat av tillkommande kostnader, intäkter och vinster som skulle kunna ha förväntats vid den tidpunkt då avtalen från 2008 undertecknades i tabell 16. Oxera drog slutsatsen att avtalen från 2008 förväntades ha ett nettonuvärde på 7,62 miljoner rumänska lei.

([83]) Enligt punkt 35 i 2014 års luftfartsriktlinjer är verksamheter på en flygplats som krävs för att skydda civil luftfart mot olagliga handlingar och investeringar avseende den infrastruktur och utrustning som krävs för att utföra dessa verksamheter i allmänhet att anse som icke-ekonomiska verksamheter och omfattas därför inte av reglerna om statligt stöd.

([84]) Kommissionen är medveten om att enligt transportministeriets förordning nr 2190/2005 finansierar säkerhetsavgifter endast investeringar, underhållsarbete och utrustning som har direkt samband med säkerhet. I den utsträckning avgiften även finansierar sådan infrastruktur eller utrustning som också används för kommersiella ändamål (och därför följer av flygplatsens verksamhet) skulle ett totalt utelämnande av avgiften i beräkningen vara en alltför konservativ metod och leda till att intäkterna underskattades. Detta skulle dock leda till en ökning av marknadsföringsbetalningarna med exakt samma belopp, vilket innebär att det inte påverkar lönsamhetsberäkningen.

([85]) Enligt transportministeriets förordning nr 2190/2005 om användning av flygplatsens säkerhetsavgift, som var i kraft vid tidpunkten för undertecknandet av avtalet, skulle säkerhetsavgiften endast användas för att i) genomföra investeringar, kapitalreparationer och underhållsarbete av utrustning som hade direkt samband med flygplatsens säkerhet, ii) inköp av utrustning för flygplatsens säkerhetsverksamhet, iii) särskild utbildning för personal som arbetar med flygplatssäkerhet, iv) finansiering av säkerhetsvakter som patrullerar flygplatsens utkanter och andra tjänster i samband med flygplatsens säkerhet, och v) betalning av eventuella räntor, försäkringspremier och avgifter för lån som ingås för att finansiera de verksamheter som anges ovan.

Tabell 16: Uppgifter från Oxera-rapporten om förväntade tillkommande intäkter, kostnader och vinster från avtalen från 2008

(tusental rumänska lei)		**2008**	**2009**	**2010**	**2011**
Antal avresande Wizz Air-passagerare	[A]	5 587	100 000	150 000	164 932
Luftfartsrelaterade intäkter	[B]	255	4 565	6 824	7 507
Icke-luftfartsrelaterade intäkter	[C]	112	2 085	3 241	3 694
Totala tillkommande intäkter	*[D] = [B] + [C]*	*367*	*6 649*	*10 066*	*11 201*
Rörelsekostnader	[E]	47	879	1 367	1 558
Marknadsföringskostnader	[F]	165	2 956	4 411	4 854
Avskrivningar	[G]	9	171	617	688
Totala tillkommande kostnader	*[H] = [E] + [F] + [G]*	*222*	*4 006*	*6 394*	*7 099*
Tillkommande vinster	*[I] = [D] – [H]*	*146*	*2 643*	*3 671*	*4 102*
Diskonteringsfaktor		1,0	0,8	0,7	0,6
Nettonuvärde		**7,620**			

(361) Resultaten i tabell 16 baseras på följande överväganden:

a) Eftersom inga trafikprognoser angavs i avtalen från 2008 har prognoserna för Wizz Airs trafik på Timişoaras flygplats för 2009, 2010 och 2011 baserats på Wizz Airs prognoser i den analys i förväg som lämnats av Rumänien. Trafikprognoserna för 2008 har räknats fram på grundval av den förväntade trafiknivån 2009, minskat med Eurocontrols (2008) uppskattade årliga tillväxt inom den europeiska luftfartstrafiken ([86]).

b) Prognoserna för Wizz Airs rotationer baseras på uppgifter som flygplatsledningen har lämnat direkt till Oxera. Oxera är medveten om att de uppskattningar man har fått från flygplatsledningen baserades på uppgifter som fanns tillgängliga innan avtalen från 2008 började genomföras. Dessa prognoser ger en lastfaktor på omkring 79–80 % (i linje med den lastfaktor på 82 % som anges i analysen i förväg som lämnats in av Rumänien).

c) Prognoserna för luftfartsrelaterade intäkter baseras på avgifter och rabatter per avresande passagerare och per rotation på samma nivåer som nivåerna i avtalen från 2008. Avtalen från 2008 föreskriver en rabatt på 10–70 % på landningsavgiften beroende på antal landningar per år, och en rabatt på 10–30 % på passageraravgiften beroende på antal avresande passagerare per år. Baserat på diskussioner med Wizz Air räknar Oxera med en rabatt på 50 % på landningsavgifterna och en rabatt på 10 % på passageraravgifterna. Säkerhetsavgiften har inte räknats med i analysen eftersom Oxera ansåg att denna avgift inte omfattas av bedömningen av principen om en privat aktör i en marknadsekonomi på grund av att sådana avgifter finansierar verksamheter som ingår i statens ansvar för fullgörande av sina officiella befogenheter som offentlig myndighet. Oxera grundade denna åsikt på punkt 35 i 2014 års luftfartsriktlinjer.

d) Prognosen för icke-luftfartsrelaterade intäkter baseras på uppskattningar av icke-luftfartsrelaterade intäkter per avrest Wizz Air-passagerare. Uppgifterna ingick i den analys i förväg som Rumänien lämnade (dvs. 2,5 euro per Wizz Air-passagerare). Dessa uppskattningar har räknats om till rumänska lei och uppräknats med förväntad inflation och sedan tillämpats på de trafikprognoser som beskrivs i leden a och b.

([86]) Eurocontrol (2008), *Challenges of Growth 2008*, sammanfattande rapport, s. 14.

e) Vad gäller tillkommande rörelsekostnader (t.ex. personaltjänster, energi, material) anser flygplatsledningen att omkring 20 % av rörelsekostnaderna kan anses vara tillkommande, dvs. att de varierar efter antal passagerare. I Oxera-rapporten uppskattas de tillkommande rörelsekostnaderna per passagerare på grundval av de faktiska rörelsekostnaderna innan varje avtal undertecknades ([87]), med antagandet att 20 % av kostnaderna är tillkommande, uppräknat med förväntad inflation. Dessa tillkommande rörelsekostnader per passagerare tillämpas på Wizz Airs trafikprognoser enligt beskrivningen i leden a och b. Säkerhetskostnader är undantagna.

f) I Oxera-rapporten uppskattas de tillkommande marknadsföringskostnaderna för flygplatsledningen på grundval av bestämmelserna i marknadsföringsavtalet, med beaktande av beloppet för de luftfartsrelaterade avgifterna som uppskattats enligt beskrivningen i led c.

(362) Vad gäller tillkommande investeringskostnader gjordes följande antaganden:

a) I avsaknad av prognoser för förväntade investeringar innehåller Oxera-rapporten en uppskattning av årliga investeringskostnader baserat på de faktiska investeringskostnaderna på flygplatsen, som finansierades både genom statlig finansiering och egna medel för perioden 2007–2011.

b) Den statliga finansiering som flygplatsledningen beviljades för terminalbyggen och säkerhetsutrustning har undantagits, eftersom det inte ansågs att denna finansiering kunde tillskrivas Wizz Airs närvaro på Timișoaras flygplats. Enligt Rumänien finansierades dessa av staten i samband med anslutningen till Schengenområdet, och var inte nödvändiga till följd av Wizz Airs verksamheter. I rapporten görs antagandet att inga ytterligare investeringar förväntades till följd av Wizz Airs verksamhet på Timișoaras flygplats.

c) Avskrivning av andra investeringar som flygplatsledningen finansierade med egna medel fördelades till avtalen med Wizz Air på grundval av den förväntade andelen av Wizz Airs trafik i förhållande till flygplatsens kapacitet.

d) En linjär avskrivningstakt beaktades i beräkningen av avskrivningskostnaderna, vilket innebär att de årliga avskrivningarna har beräknats genom att investeringskostnaden har fördelats lika för varje år under tillgångens hela livstid ([88]).

e) Den förväntade vinsten har diskonterats med tillämpning av kommissionens referensräntor plus en marginal på 100 räntepunkter, vilket ger en diskonteringsränta på 16,87 %.

(363) Enligt Oxera-rapporten visade resultaten av analysen av jämförelsen och lönsamheten för avtalen från 2008 att de avgifter som Wizz Air betalade på Timișoaras flygplats enligt dessa avtal var jämförbara med den avgiftsnivå som en investerare på marknaden som ägde en flygplats skulle ha erbjudit Wizz Air under liknande omständigheter.

(364) Kommissionen anser att de uppskattade passagerarantalen i Oxera-studien är rimliga. Dessa trafikuppskattningar förefaller överensstämma med utvecklingsplanens trafikprognos. Det uppskattade antalet Wizz Air-passagerare i Oxera-rapporten ökade med 188 826 passagerare ([89]) från 2008 till 2009, med 100 000 passagerare från 2009 till 2010 ([90]) och med 29 864 passagerare från 2010 till 2011 ([91]). I utvecklingsplanen förutsågs en ökning med 244 348 passagerare från 2008 till 2009, med 253 423 passagerare från 2009 till 2010 och med 215 973 passagerare från 2010 till 2011. Jämfört med den ökning som förutsågs i utvecklingsplanen förefaller den uppskattade ökningen av antalet Wizz Air-passagerare i Oxera-rapporten därför vara rimlig och försiktig.

([87]) För 2008 beaktades de faktiska uppgifterna för hela året. Oxera bekräftade dock att eftersom avtalen från 2008 trädde i kraft först den 11 december 2008 påverkar inte detta antagande analysresultaten i någon nämnvärd utsträckning. Oxera bekräftade att om de tillkommande rörelsekostnaderna för bedömningen av avtalen från 2008 i stället skulle ha baserats på de faktiska rörelsekostnaderna för enbart 2007, skulle detta leda till lägre uppskattningar av de tillkommande rörelsekostnaderna (dvs. 8,0–8,9 rumänska lei per avresande passagerare, jämfört med 8,5–9,4 rumänska lei per avresande passagerare under löptiden för avtalen från 2008.

([88]) Kommissionen påpekar att en sådan linjär avskrivningstakt inte överensstämmer med nettonuvärdesmetoden, och således inte kan stödjas.

([89]) Från 5 587 avresande passagerare 2008 till 100 000 avresande passagerare 2009, multiplicerat med två för att få fram det totala antalet passagerare – avresande och ankommande.

([90]) Från 100 000 avresande passagerare 2009 till 150 000 avresande passagerare 2010, multiplicerat med två.

([91]) Från 150 000 avresande passagerare 2010 till 164 932 avresande passagerare 2011, multiplicerat med två.

(365) Kommissionen anser att de rabatter som använts för att beräkna de luftfartsrelaterade intäkterna är rimliga. Driftsavtalet föreskrev en rabatt på 50 % på landningsavgifterna för nya flygbolag eller nya destinationer eller ökad turtäthet till/från befintliga destinationer Med tanke på att Wizz Air just stod i begrepp att inleda sin verksamhet på Timişoaras flygplats var det rimligt att anta att flygbolaget skulle öppna nya destinationer och/eller öka turtätheten under löptiden för avtalen från 2008 och därmed få en rabatt på 50 %.

(366) Oxera-rapporten innehåller även ett antagande om en rabatt på 10 % på passageraravgiften för hela giltighetstiden för avtalen från 2008. För åren 2010 och 2011 är antagandet om en rabatt på 10 % i linje med den rabatt som föreskrevs i driftsavtalet för det uppskattade antalet ombordstigna Wizz Air-passagerare per år. För åren 2008 och 2009 borde dock inget antagande om en rabatt ha gjorts, eftersom det uppskattade antalet ombordstigna passagerare var mindre än 150 000 passagerare per år (rabatten gäller endast högre antal än den siffran). Antagandet om en rabatt på 10 % för 2008 och 2009 minskar dock intäkterna för dessa år. Metoden kan därför anses vara försiktig och därmed godtagbar.

(367) Kommissionen instämmer även i inbegripandet av säkerhetsavgiften. Säkerhetsavgiften finansierar verksamheter som anses vara icke-ekonomiska och därför inte omfattas av reglerna om statligt stöd, vilket är ett av de alternativ som beskrivs i skäl 354. Kommissionen är medveten om att enligt den rumänska lagstiftningen finansierar säkerhetsavgifter endast investeringar, underhållsarbete och utrustning som har direkt samband med säkerhet. I den utsträckning avgiften även finansierar sådan infrastruktur eller utrustning som också används för kommersiella ändamål (och därför följer av flygplatsens verksamhet) skulle ett utelämnande av avgiften i beräkningen av intäkterna vara en alltför konservativ metod och leda till att intäkterna underskattades.

(368) Kommissionen anser att uppskattningen av tillkommande icke-luftfartsrelaterade intäkter är godtagbara. Uppskattningarna baseras på flygplatsledningens efterhandsuppskattning av icke-luftfartsrelaterade avgifter per passagerare och har uppräknats med förväntad inflation.

(369) Kommissionen instämmer även i den diskonteringsränta som har använts för beräkningen, eftersom den överensstämmer med kommissionens referensräntor.

(370) Vad gäller de tillkommande marknadsföringskostnader som flygplatsledningen fick baseras uppskattningarna på bestämmelserna i marknadsföringsavtalet, med beaktande av det beräknade beloppet för flygplatsavgifter. Kommissionen finner dem därför godtagbara.

(371) Beträffande tillkommande rörelsekostnader baseras Oxera-rapporten på de rumänska myndigheternas antagande, enligt vilket 80 % av rörelsekostnaderna är fasta och endast 20 % varierar efter antalet passagerare. Kommissionen anser att detta antagande är godtagbart. ([92]) I Oxera-rapporten uppskattas de tillkommande rörelsekostnaderna med hjälp av faktiska uppgifter om rörelsekostnader per avresande passagerare innan avtalen från 2008 undertecknades, uppräknat med förväntad inflation. Rörelsekostnaderna per passagerare tillämpas därefter på det uppskattade antalet Wizz Air-passagerare. Kommissionen anser därför att metoden för att beräkna de tillkommande rörelsekostnaderna är sund.

(372) Vad gäller tillkommande investeringskostnader godtar kommissionen antagandet att inga ytterligare investeringar förväntades till följd av Wizz Airs verksamhet på Timişoaras flygplats. Flygplatsledningen gjorde följande åtaganden i samförståndsavtalet:

i) Senast den 1 januari 2011 utöka passagerarterminalen så att flygplatsen skulle kunna hantera upp till tre miljoner passagerare per år.

ii) Senast årsslutet 2009 uppgradera start- och landningsbanan från kategori II till kategori III i båda riktningarna.

iii) Säkerställa det nödvändiga antalet parkeringsplatser för passagerare.

iv) Göra en uppställningsplats för flygplan tillgänglig från februari 2009 och två till tre uppställningsplatser tillgängliga från oktober 2009.

([92]) Enligt den konsekvensbedömning som åtföljde 2014 års luftfartsriktlinjer är upp till 90 % av flygplatsers rörelsekostnader fasta och varierar mycket lite efter verksamhetens omfattning. http://ec.europa.eu/smart-regulation/impact/ia_carried_out/docs/ia_2014/swd_2014_0042_en.pdf, s. 26.

(373) Enligt driftsavtalet var flygplatsledningen även skyldig att senast årsslutet 2009 slutföra processen för att uppgradera flygplatsens start- och landningsbana till endast kategori III.

(374) Vad gäller åtagandet att bygga ut passagerarterminalen (skäl 372 i) noterar kommissionen att terminalutbyggnaden beslutades i två steg och att besluten fattades innan samförståndsavtalet undertecknades. Den första utbyggnaden av Timişoaras flygplats föranleddes av behovet att öka terminalens kapacitet till följd av de närmaste årens trafikökning. Denna utbyggnad förutsågs i den utvecklingsplan som utarbetades i mars 2006 och godkändes formellt genom regeringsbeslut nr 1212 av den 4 oktober 2007. Regeringsbeslutet förutsåg en utbyggnad av terminalen under perioden 2008–2009. En andra utbyggnad föranleddes av behovet av att uppfylla Schengenområdets säkerhetskrav. Enligt de upplysningar som Rumänien har lämnat inleddes arbetet med genomförbarhetsstudien för denna utbyggnad i januari 2008 enligt ett avtal med en konsult från mars 2008 och avslutades i juni 2008, dvs. före undertecknandet av samförståndsavtalet.

(375) Kommissionen konstaterar att åtagandet enligt samförståndsavtalet att uppgradera flygplatsens start- och landningsbana till kategori III i båda riktningarna senast årsslutet 2009 ändrades genom driftsavtalet till ett åtagande att uppgradera till kategori II, som skulle slutföras senast årsslutet 2009 (skäl 372 ii) ([93]). Enligt allmänt tillgänglig information ([94]) genomfördes uppgraderingen av flygplatsens start- och landningsbana till kategori III för landningsriktning Öst 2015 genom en uppgradering av radionavigeringssystemet. För närvarande är Timişoara internationella flygplats klassificerad som kategori III för landningsriktning Öst och som kategori II för landningsriktning Väst. Enligt upplysningar som Rumänien har lämnat in uppgraderades flygplatsen till kategori II från kategori I i en riktning 2008 genom en investering i flygplatsens belysningsutrustning (den andra riktningen var redan klassificerad som kategori II). Beslutet om investeringen i belysningsutrustning fattades i utvecklingsplanen och genomförbarhetsstudien inleddes i augusti 2007 enligt ett avtal av den 22 augusti 2007. Ett avtal om inköp av belysningsutrustning tecknades i oktober 2008. Beslutet om uppgraderingen av belysningsutrustningen fattades därför innan avtalen från 2008 undertecknades. På grundval av detta är det rimligt att anta att åtagandet enligt driftsavtalet att senast årsslutet 2009 slutföra uppgraderingen till kategori II avsåg den uppgradering till kategori II som skulle genomföras med hjälp av den belysningsutrustning som redan hade beslutats.

(376) Vad gäller åtagandet att säkerställa ett tillräckligt antal parkeringsplatser för passagerare (skäl 372 ii) konstaterar kommissionen att investeringen i parkeringsplatser genomfördes 2007 och att inga andra investeringar i parkeringsplatser gjordes efter undertecknandet av samförståndsavtalet eller under dess löptid.

(377) Beträffande åtagandet att göra en uppställningsplats för flygplan tillgänglig från februari 2009 och två till tre uppställningsplatser tillgängliga från oktober 2009 (skäl 372 iv), fattades beslut om arbetena med att utöka flygplatsens platta i oktober 2007 och utfördes under 2007, 2008 och 2009.

(378) Kommissionen konstaterar således att åtagandena enligt samförståndsavtalet och driftsavtalet antingen inte har förverkligats eller beslutades före dagen för ikraftträdandet av avtalen från 2008. Inga investeringar gjordes till följd av Wizz Airs närvaro på Timişoaras flygplats.

(379) Kommissionen noterar att Oxera-rapporten innehöll uppgifter om tillkommande avskrivningskostnader för investeringar som flygplatsledningen gjort med egna medel på grundval av Wizz Airs förväntade andel av flygplatsens kapacitet. Såsom förklaras ovan anser kommissionen dock att flygplatsledningen inte ådrog sig några investeringskostnader till följd av Wizz Airs närvaro på Timişoaras flygplats. Kommissionen anser följaktligen att analysen inte borde omfatta avskrivningskostnader i samband med avtalen från 2008.

(380) På grundval av ovanstående sammanfattas de tillkommande kostnader, intäkter och vinster som skulle kunna ha förväntats vid den tidpunkt då avtalen från 2008 undertecknades, omräknade av kommissionen enligt Oxera-rapporten, i tabell 17.

([93]) Enligt Rumänien föreskrev driftsavtalet, genom vilket åtagandet enligt samförståndsavtalet ändrades, rättsligt bindande åtgärder medan samförståndsavtalet endast var frivilligt (inga sanktioner föreskrevs).

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

Tabell 17: Uppgifter från Oxera-rapporten om förväntade tillkommande intäkter, kostnader och vinster från avtalen från 2008, omräknade av Europeiska kommissionen

(tusental rumänska lei)		2008	2009	2010	2011
Antal avresande Wizz Air-passagerare	[A]	5 586,9	100 000	150 000	164 931,5
Luftfartsrelaterade intäkter	[B]	255	4 564,7	6 824,4	7 507,3
Icke-luftfartsrelaterade intäkter	[C]	112,4	2 084,7	3 241,1	3 693,8
Totala tillkommande intäkter	[D] = [B] + [C]	367,4	6 649,4	10 065,5	11 201,1
Rörelsekostnader	[E]	47,4	879,1	1 366,8	1 557,7
Marknadsföringskostnader	[F]	29,6	2 955,7	4 410,9	4 853,6
Totala tillkommande kostnader	[G] = [E] + [F]	76,9	3 834,8	5 777,7	6 411,2
Tillkommande vinster	[H] = [D] – [G]	290,4	2 814,6	4 287,8	4 789,9
Diskonteringsfaktor		1	0,8	0,7	0,6
Nettonuvärde		**8 786,8**			

(381) För att dra en slutsats om Oxera-rapporten enligt kommissionens omräkning förväntades avtalen från 2008 bidra till att öka flygplatsledningens lönsamhet.

Carpatairs lönsamhetsanalys i förväg för avtalen från 2008

Carpatair-studien

(382) Den 10 november 2014 lämnade Carpatair in en studie till kommissionen med där flygbolaget gav sin åsikt om analysen i förväg och flygplatsledningens bedömning av överensstämmelsen med marknadsekonomitestet när överenskommelsen med Wizz Air ingicks den 25 juni 2008.

(383) I studien presenterades ett grundscenario, nämligen ett scenario där ingen överenskommelse med Wizz Air fanns, och tre scenarier där överenskommelsen med Wizz Air antogs existera (ett optimistiskt, ett övergripande och ett pessimistiskt scenario).

(384) Carpatair gör antagandet att i avsaknad av ett åtagande från flygbolagets sida med avseende på en viss tidsperiod för att upprätthålla sina verksamheter, har inte avtalet en slutgiltig löptid och den lämpliga löptid som används i lönsamhetsanalysen är tidshorisonten i utvecklingsplanen som omfattade perioden fram till 2015. På grundval av detta övervägande är tidsramen i Carpatair studie 2009–2015.

Tabell 18: "GRUNDSCENARIO": intäkter, kostnader, kassaflöden

	Basår 2008	År 1 2009	År 2 2010	År 3 2011	År 4 2012	År 5 2013	År 6 2014	År 7 2015
	Uppskattning	Prognos	Prognos	Prognos	Prognos	Prognos	Prognos	Prognos
Tillväxttakt		*4 %*	*10 %*	*10 %*	*10 %*	*10 %*	*10 %*	*10 %*
Passagerare inkl.	**887 630**	**921 082**	**1 013 190**	**1 114 509**	**1 225 960**	**1 348 556**	**1 483 412**	**1 631 753**
Ursprungsort/bestämmelseort passagerare Timişoara	579 032	600 854	660 939	727 033	799 736	879 710	967 681	1 064 449
Transferpassagerare	308 598	320 228	352 251	387 476	426 224	468 846	515 731	567 304
Uppdelning av antalet passagerare per flygplan:								
Ursprungsort/bestämmelseort passagerare Carpatair Timişoara	257 739	267 452	294 198	323 617	355 979	391 577	430 735	473 808
Carpatair transfer	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
Andra flygbolag	77 614	80 539	88 593	97 452	107 197	117 917	129 709	142 680
Fast avgift, euro/passagerare								
Ursprungsort/bestämmelseort passagerare Timişoara	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0
Transferpassagerare	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
Anm.: Posten "ursprungsort/bestämmelseort passagerare Timişoara" omfattar flygplansrelaterade avgifter (landningsavgift, belysning, parkering, hantering) samt andra icke-luftfartsrelaterade intäkter.								
Totala nettointäkter, euro	**8 615 136**	**8 939 814**	**9 833 793**	**10 817 172**	**11 898 891**	**13 088 780**	**14 397 662**	**15 837 426**
Nettointäkter uppdelat per flygplan								
Ursprungsort/bestämmelseort passagerare Carpatair Timişoara	3 731 751	3 872 389	4 259 627	4 685 590	5 154 149	5 669 564	6 236 522	6 860 174
Carpatair transfer	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
Andra flygbolag	1 123 757	1 166 108	1 282 719	1 410 991	1 552 090	1 707 299	1 878 029	2 065 832
Totala kostnader som % av totala intäkter	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %
Totala kostnader, euro	**7 065 242**	**7 331 509**	**8 064 658**	**8 871 124**	**9 758 237**	**10 734 061**	**11 807 470**	**12 988 216**
Uppdelning av kostnader per flygplan:								
Ursprungsort/bestämmelseort passagerare Carpatair Timişoara	3 060 396	3 175 732	3 493 305	3 842 635	4 226 899	4 649 589	5 114 549	5 626 004
Carpatair transfer	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
Andra flygbolag	921 589	956 321	1 051 953	1 157 148	1 272 863	1 400 150	1 540 165	1 694 182
Vinst före skatt, euro	**1 549 894**	**1 608 305**	**1 769 135**	**1 946 048**	**2 140 653**	**2 354 719**	**2 590 191**	**2 849 210**
Kapitalutgifter, euro	0	0	0	5 679 646		0	0	0
Kassaflöde enligt ett scenario utan förändringar, euro	**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) I basscenariot, dvs. "ingen Wizz Air-överenskommelse", ansågs investeringen i PCN (*pavement classification number*) för att förstärka flygsidans infrastruktur vara nödvändig först 2011, och inga investeringar för att utöka terminalkapaciteten ansågs nödvändiga (se skäl 388 för närmare förklaringar).

(386) Ingen diskonteringsränta och inget nettonuvärde användes för att beräkna grundscenariot.

(387) Såsom förklaras ovan innehåller Carpatair-studien tre scenarier under hypotesen "Wizz Air-överenskommelsen". Kommissionen kommer att närmare redogöra för det realistiska scenariot ([95]).

Tabell 19: Realistiskt scenario "Wizz Air-överenskommelsen ingås" vinster, kostnader, kassaflöden

	Basår 2008	År 1 2009	År 2 2010	År 3 2011	År 4 2012	År 5 2013	År 6 2014	År 7 2015
	Uppskattning	Prognos	Prognos	Prognos	Prognos	Prognos	Prognos	Prognos
Tillkommande vinst från Wizz Air, euro	**0**	**– 375 518**	**– 558 394**	**– 733 496**	**– 813 040**	**– 914 694**	**–1 042 962**	**–1 194 727**
Tillkommande kapitalutgifter som ska betalas till Wizz Air, euro	**5 679 646**	**3 000 000**	**10 000 000**	**11 320 354**	**0**	**0**	**0**	**0**

([95]) Den enda skillnaden mellan de tre scenarierna är nivån på de förväntade luftfartsrelaterade utgifterna. Utifrån övervägandet att det finns en risk för att 50 % av Carpatairs faktiska ursprungsort-/bestämmelseorttrafik till och från Timişoaras flygplats skulle kunna överföras från Carpatair till Wizz Air, använde det realistiska scenariot antagandet att 50 % av denna trafik skulle överföras från Carpatair till Wizz Air, medan siffran var 25 % i det optimistiska scenariot och 75 % i det pessimistiska scenariot.

Tillkommande kassaflöde, euro	**–5 679 646**	**–3 375 518**	**–10 558 394**	**–12 053 850**	**– 813 040**	**– 914 694**	**–1 042 962**	**–1 194 727**
Tillkommande kassaflöde, kumulativt	–5 679 646	–9 055 164	49 613 558	–31 667 408	–32 480 449	–33 395 142	–34 438 104	35 632 832
Nödvändig räntabilitet (kapitalkostnad)	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %
Diskonteringsfaktor	1,00	0,93	0,86	0,79	0,74	0,68	0,63	0,58
Nuvärde, euro	**–5 679 646**	**–3 125 480**	**–9 052 121**	**–9 568 735**	**– 597 609**	**– 622 525**	**– 657 243**	**– 697 112**
Nuvärde, kumulativt	–5 679 646	–8 805 126	–17 857 247	–27 425 982	–28 023 591	–28 646 116	–29 303 359	30 000 471
		Villkor	**Stat**					
Nettonuvärde (NPV), euro	**– 30 000 471**	**0**	**EJ OK**					
Internränta	**#NUM!**	**>=8 %**	**EJ OK**					
Återbetalningstid, år	**Aldrig**	**>=7 år**	**EJ OK**					
Diskonterad återbetalningstid, år	**Aldrig**	**<= 7 år**	**EJ OK**					

(388) Resultaten i tabell 19 baseras på följande överväganden:

- Wizz Airs förväntade passagerarantal beräknade på grundval av följande:

  a) Studien innehåller en redogörelse för flygplatsens trafikprognos som är hämtad från utvecklingsplanen 2005–2015, som lades fram i mars 2005, och för de uppdaterade trafikprognoserna i utvecklingsplanen 2005–2015, som lades fram i mars 2006. Eftersom möjligheten att attrahera lågprisbolag nämns i den senare utvecklingsplanen gör Carpatair i sin studie antagandet att den ytterligare trafikökning som förutses i den senare utvecklingsplanen jämfört med utvecklingsplanen från mars 2005 borde tillskrivas LCC:s/Wizz Airs förväntade ankomst.

  b) I studien görs vidare antagandet att 25 % av Carpatairs totala ursprungsort-/bestämmelseorttrafik kommer att gå över till Wizz Air ([96]).

- Baserat på det uppskattade passagerarantalet ansågs det innehållna beloppet uppgå till 4 euro per avresande passagerare 2009 och till 3,5 euro per avresande passagerare 2010 till 2015.

- De icke-luftfartsrelaterade intäkterna uppskattades till 1 euro per ombordstigen passagerare, eftersom detta enligt studien var det belopp som flygplatsen fick in i form av icke-luftfartsrelaterade intäkter från de andra flygbolag som trafikerade ”point to point”-destinationer 2007.

- Carpatair ansåg att säkerhetsavgifter borde betraktas som intäkter från en icke-ekonomisk verksamhet och att de därmed borde undantas från de luftfartsrelaterade intäkterna från ekonomiska verksamheter, men säkerhetsavgifter och säkerhetskostnader beräknas till 2 euro per passagerare i studien.

- Studien räknar med tillkommande varierande kostnader på 70 euro per flygplansrörelse för grundläggande flygplanshanteringstjänster (bränsle, förbrukningsvaror) och elkostnader för belysning.

- I studien dras slutsatsen att för att Wizz Air skulle kunna verka på Timişoaras flygplats med tunga flygplan (högsta tillåtna startvikt 71 ton) måste flygplatsen förstärka start- och landningsbanan, taxibanan och plattan innan verksamheten med Wizz Airs PCN (*pavement classification number*) inleddes. Carpatair anser att dessa investeringar i arbeten för att förstärka PCN borde betraktas som en tillkommande kostnad som var förknippad med Wizz Airs närvaro på Timişoaras flygplats. Anledningen till detta är enligt Carpatair att alla andra flygbolag trafikerade Timişoaras flygplats med mycket lättare flygplan vid den tidpunkten, vilka inte krävde ett ökat PCN av flygsidans infrastruktur. Enligt Carpatair beräknades det i en rapport som flygplatsledningen fick i mars 2007 ([97]) att det skulle krävas en investering på 19 137 000 rumänska lei (5 679 646 euro) för att förstärka PCN så att flygplatsen skulle kunna ta emot tyngre flygplan. I Carpatair-studien anses detta belopp utgöra en tillkommande kostnad på grund av Wizz Airs närvaro på flygplatsen 2008 (eftersom Carpatair anser att denna PCN-förbättring borde ha gjorts innan Wizz Air inledde sin verksamhet).

([96]) Se även fotnot 101.

([97]) IPTANA, *Study of Timişoara airport airside infrastructure*, 2006.

- Med tanke på åtagandena i samförståndsavtalet att öka terminalens kapacitet till tre miljoner passagerare per år, anses även investeringen i terminalen utgöra en tillkommande kostnad som är förknippad med Wizz Airs närvaro (denna investering uppskattas till 3 miljoner euro 2009, 10 miljoner euro 2010 och 17 miljoner euro 2011). Det anges i studien att dessa uppskattningar av kapitalutgifterna för att bygga passagerarterminalen baserades på regeringsbeslut n 1212/2007 av den 4 oktober 2007 om godkännande av flygplatsens strategiska plan från mars 2006.

- Den beräknade diskonteringsräntan var 8 % ([98]).

(389) På grundval av dessa överväganden uppskattades nettonuvärdet under sju år till −30 000 471 euro ([99]). I studien drogs därför slutsatsen att överenskommelsen med Wizz Air inte var lönsam enligt det realistiska scenariot, och att överenskommelsen därför inte uppfyllde principen om en privat aktör i en marknadsekonomi ([100]).

Kommissionens bedömning av Carpatair-studien

(390) Kommissionen anser att Carpatair-studien grundar sig på ett antal antaganden som inte förefaller rimliga, bland annat följande:

- Av de skäl som förklaras i skäl 335 anser kommissionen att tidsramen för bedömningen av lönsamhetsanalysen bör begränsas till den ursprungliga löptiden för avtalen från 2008 och att den därför bör vara kortare än sju år. Carpatair påstår dessutom att perioden 2009–2015 som används i studien baseras på utvecklingsplanen, trots att utvecklingsplanen omfattade hela perioden 2006–2015. Den tidsperiod som har beaktats i studien förefaller därför vara godtyckligt vald och avspeglar varken utvecklingsplanens varaktighet eller löptiden för avtalen från 2008.

- Antalet Wizz Air-passagerare beräknas öka med 292 590 passagerare från 2009 till 2010 i det realistiska scenariot, med 276 743 passagerare i det pessimistiska scenariot och med 300 513 passagerare i det optimistiska scenariot. Dessa ökningar av Wizz Airs trafik är större än ökningen av flygplatsens totala trafik enligt utvecklingsplanen från mars 2006 (dvs. en ökning med 253 423 passagerare från 2009 till 2010). Studien förefaller antyda att en sådan ökning delvis beror på att Carpatairs passagerare går över till Wizz Air på konkurrerande linjer. Den totala ökningen av antalet uppskattade passagerare på Timişoaras flygplats enligt samtliga tre scenarier uppgår dock till 359 490 från 2009 till 2010, vilket också är en större ökning än den ökning som förutse i utvecklingsplanen för hela trafiken på Timişoaras flygplats (som vilket redan nämnts var 253 423 passagerare). Kommissionen påpekar också att enligt utvecklingsplanen var den största drivkraften för en trafikökning ett positivt inflytande från Rumäniens anslutning till unionen 2007. Kommissionen tvivlar därför att den ökade trafikprognos som fastställdes i den ursprungliga utvecklingsplanen från mars 2005 helt och hållet kan tillskrivas lågprisbolag i allmänhet eller Wizz Air i synnerhet vid en jämförelse med utvecklingsplanen från mars 2006. Detta antagande gör därför att kommissionen ifrågasätter om de beräkningar som ingår i studien är tillförlitliga

- Studiens grundläggande antagande rör uppskattningen av vilka delar av investeringskostnaderna, om några, som borde tillskrivas Wizz Air. Detta antagande är grundläggande för de övergripande beräkningarna av den berörda överenskommelsens lönsamhet. Av de skäl som förklaras i skälen 372–378 anser kommissionen att inga tillkommande investeringskostnader bör tillskrivas Wizz Airs närvaro på Timişoaras flygplats. Den metod som används i studien, varigenom investeringarna i den nya terminalbyggnaden och i förstärkningen av PCN i luftsidans infrastruktur ska anses utgöra tillkommande kostnader, är därför inte godtagbar. Rumänien hävdade dessutom att flygbolaget Tarom också använde flygplan med en högsta tillåtna startvikt på 70 ton. Studiens antagande om att investeringarna i förstärkningen av start- och landningsbanans, taxibanans och plattans PCN ska tillskrivas Wizz Air förefaller därför inte vara rimlig.

([98]) Enligt studien uppgick de genomsnittliga kapitalkostnaderna inom luftfartsindustrin 2002–2009 till 7–10 %.
([99]) Nettonuvärdet uppskattades till −32 061 035 i det pessimistiska scenariot och till −25 879 341euro i det optimistiska scenariot.
([100]) Med tanke på att en överenskommelse med Wizz Air inte ansågs vara lönsam redan på förhand, övervägdes även ett alternativ till en sådan överenskommelse i Carpatair-studien, nämligen ett scenario där Wizz Air beviljades ett startbidrag för igångsättandet av nya linjer (baserat på 2005 års luftfartsriktlinjer). Enligt detta scenario gjordes bland annat antagandet att marknadsföringsstödet endast skulle beviljas för nya linjer under tre år, att inga passagerare skulle byta från Carpatair till Wizz Air, och att de nödvändiga kapitalutgifterna skulle vara betydligt lägre. På grundval av dessa åtaganden och i ett scenario med startbidrag beräknades ett nettonuvärde på 1 977 176 euro under sju år.

(391) Kommissionen konstaterar dessutom att tillkommande kassaflöden i studien beräknas som skillnaden mellan kassaflödet i basscenariot och kassaflödena i de tre scenarierna som bygger på en Wizz Air-överenskommelse. Det tillkommande kassaflödet beräknas dock inte på detta sätt i studien, utan varje scenario som bygger på en Wizz Air-överenskommelse har sina egna beräkningar av tillkommande kassaflöde (inte genom en jämförelse med basscenariot). Detta innebär därför att de datarelaterade slutsatserna i studien kan ifrågasättas.

(392) Kommissionen anser därför att den lönsamhetsanalys i förväg som Carpatair har lämnat inte kan användas som bevisning för att avtalen från 2008 inte uppfyller principen om en privat aktör i en marknadsekonomi.

Lönsamhetsanalyser i efterhand av avtalen från 2008

(393) Den förväntade lönsamheten av avtalen från 2008 styrks av efterhandsstudier, som lämnades till kommissionen av

— Oxera,

— Timişoara tekniska högskola (*Universitatea Politehnica Timişoara*), och

— RBB.

(394) Kommissionen kommer nedan att kortfattat beskriva dessa studier i efterhand som kompletterande bevisning för resultaten av studierna i förväg. Lönsamhetsstudien i förväg förblir dock den avgörande bevisningen i kommissionens bedömning av huruvida principen om en privat aktör i en marknadsekonomi är uppfylld.

Oxera

(395) Den 27 oktober 2011 inkom Oxera med en efterhandsrapport som utarbetats för Wizz Airs räkning. I sin rapport beräknade Oxera följande tillkommande kostnader och intäkter i fråga om avtalen från 2008:

Tabell 20: Intäkter per avresande Wizz Air-passagerare 2008– 2010 (euro)

Kategori	2008	2009	2010
Luftfartsrelaterade intäkter[1]			
Landningsavgifter[2]	2,50	2,00	2,00
Hanteringsavgifter[2]	0,99	0,99	0,99
Avgift per ombordstigen passagerare	8,00	6,40	5,04
Avgifter för personer med nedsatt rörlighet	0,20	0,20	0,20
Säkerhetsavgifter	10,00	10,00	10,00
Icke-luftfartsrelaterade intäkter	**0,78**	**1,16**	**1,74**
Total inkomst	**22,47**	**20,75**	**20,70**

Anm.: [1] Luftfartsrelaterade intäkter anges efter rabatter och återbetalningar av avgifter och före marknadsföringsbetalningar. Det antas att 50 % av intäkterna från landningsavgifter omfattas av de rabatter som anges i luftfartspublikationen. [2] Luftfartsrelaterade intäkter från avgifter som avser lufttrafikrörelser eller vikt (dvs. landningsavgifter och avgifter för marktjänster) har uppskattats med hjälp av faktiska passagerarantal och utifrån antagandet att ett flygplan av typen Airbus A320-200 används, med en högsta tillåtna startvikt på 72 ton och en sittplatskapacitet på 180 utifrån en lastfaktor på 84 %. Detta motsvarar Wizz Airs genomsnittliga lastfaktor 2010 (för närmare information, se http://wizzair.com/about_us/news/#wizen068).

Källa: Oxeras analys, baserad på uppgifter från flygplatsledningen.

Tabell 21: Förväntade kostnader i samband med avtalen från 2008 (euro)

Kategori	2008	2009	2010
Rörelsekostnader			
Personal	1,56	1,56	1,56
Energi	0,70	0,70	0,70
Material	- 0,45	- 0,45	- 0,45
Tjänster och andra Opex	1,65	1,65	1,65

Marknadsföringskostnader	**13,70**	**15,59**	**14,95**
Investeringskostnad	**0,89**	**0,87**	**2,06**
Total kostnad	**18,04**	**19,92**	**20,47**

Källa: Oxeras analys, baserad på uppgifter från flygplatsledningen.

(396) Resultaten i tabell 20 och tabell 21 baseras på följande överväganden:

- De luftfartsrelaterade kostnaderna uppskattas på grundval av en metod med såväl efterhands- som förhandsinslag. De grundar sig på Wizz Airs faktiska passagerarantal och rotationer (efterhandsperspektiv). Rabatterna beräknas med hjälp av en förhandsmetod. Beräkningen av de luftfartsrelaterade intäkterna utgår från en rabatt på 25 % på landningsavgifterna ([101]) och en rabatt på 20 % på avgifterna för ombordstigna passagerare 2009 samt en rabatt på 30 % 2010 (ingen rabatt på landningsavgifterna beräknades 2008 på grund av Wizz Airs låga antal rotationer under det året). Avgifter för belysning och flygplan undantas eftersom Oxera ansåg att det inte var möjligt att kontrollera i vilken utsträckning en privat investerare skulle ha tagit hänsyn till intäkter från dessa två avgiftstyper. Säkerhetsavgifterna ingår.

- En förhandsmetod användes för att uppskatta de icke-luftfartsrelaterade intäkterna (t.ex. bilparkering, biluthyrning, restauranger). Under det första året, dvs. 2008, antogs dessa intäkter i stort sett motsvara icke-luftfartsrelaterade intäkter från andra flygbolag ([102]) än Wizz Air under samma år (dvs. omkring 0,78 euro per avresande passagerare). För 2009 och 2010 antogs de icke-luftfartsrelaterade intäkterna per passagerare öka med 50 % per år, i linje med den faktiska ökningen av flygplatsens icke-luftfartsrelaterade intäkter 2008.

- När det gäller tillkommande rörelsekostnader har de kostnader som varierar efter passagerarantal ([103]) (personalkostnader, energikostnader, materialkostnader samt kostnader för inköpta tjänster och andra driftskostnader) tillskrivits Wizz Air i förhållande till flygbolagets andel av antalet avresande passagerare. Enligt Oxera ingår säkerhetskostnaderna i de tillkommande rörelsekostnaderna. Beräkningen baseras på faktiska uppgifter om rörelsekostnader och är därför en efterhandsberäkning.

- Marknadsföringsbetalningarna har beräknats enligt marknadsföringsavtalet baserat på det faktiska antalet Wizz Air-passagerare och med beaktande av det belopp av flygplatsavgifter som uppskattas enligt förklaringen nedan.

- En efterhandsmetod användes för beräkningen av de tillkommande investeringskostnaderna, som baseras på investeringsuppgifter för perioden 2007–2010 från flygplatsen. De investeringar i terminalbyggnaden och säkerhetsutrustningen som finansierats av staten tillskrevs inte Wizz Air. Enligt Oxera skulle dessa kostnader ha uppkommit oavsett Wizz Airs närvaro, eftersom de härrörde från Rumäniens skyldighet att uppfylla kraven för anslutning till Schengenområdet. Avskrivningskostnaderna för de investeringar som flygplatsen finansierade med egna medel beaktades och har fördelats proportionerligt i förhållande till Wizz Airs andel av flygplatsens passagerarkapacitet. Passagerarkapaciteten har uppskattats som motsvarande det högsta antal passagerare som flygplatsen hanterade under perioden 2007–2010, eftersom Oxera förstod från flygplatsledningen att Timișoaras flygplats vid tidpunkten för studien (oktober 2011) arbetade med full kapacitet med avseende på trafikrörelser.

(397) På grundval av ovanstående kostnader och intäkter fann Oxera att avtalen från 2008 stegvis blev mer lönsamma. Vinsten per passagerare (dvs. det tillkommande bidraget per passagerare beräknat som skillnaden mellan uppskattningarna av de tillkommande intäkterna och de tillkommande kostnaderna) visas i tabell 22.

([101]) Enligt Oxera motsvarar detta ett antagande om att 50 % av Wizz Airs trafik avser nya linjer och därför omfattas av en rabatt på 50 % på landningsavgifterna, medan full avgift togs ut för den återstående delen på 50 % av trafiken.

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

([103]) Oxera tillämpade en regressionsanalys för att bestämma den del av kostnaderna som kunde anses vara fasta med avseende på förändringar i passagerarantal och den del av kostnaderna som varierar.

Tabell 22: Uppskattade kostnader i samband med avtalen från 2008 (euro)

Kategori	2008	2009	2010
Genomsnittliga tillkommande intäkter per avresande passagerare	22,47	20,75	20,70
Genomsnittliga tillkommande kostnader per avresande passagerare	18,04	19,92	20,47
Tillkommande bidrag per avresande passagerare	4,43	0,84	0,23
Totalt tillkommande bidrag	**19 404**	**107 198**	**37 833**

Källa: Oxeras analys, baserad på uppgifter från flygplatsledningen.

(398) På grundval av ovanstående beräkningar fann Oxera att avtalen från 2008 hade ett positivt nettonuvärde på 145 249 euro under treårsperioden för avtalen från 2008, med beaktande av en diskonteringsränta på 12,02 %.

(399) Kommissionen konstaterar att Oxera i sin lönsamhetsanalys i efterhand blandar förhands- och efterhandsuppgifter i beräkningen av tillkommande intäkter, medan beräkningarna av tillkommande kostnader enbart bygger på efterhandsuppgifter.

(400) Kommissionen noterar att både säkerhetsavgifter och säkerhetskostnader ingår, och förutsätter att detta inte kommer att påverka den övergripande lönsamhetsberäkningen.

(401) Vad gäller de luftfartsrelaterade intäkterna konstaterar kommissionen att belysnings- och parkeringsavgifterna (2,10 euro per ton högsta tillåtna startvikt per användning respektive 0,15 euro per ton högsta tillåtna startvikt per användning) har undantagits från beräkningarna, vilket utgör en försiktig metod. Dessutom förefaller antagandet om en rabatt på 20 % på avgiften per ombordstigen passagerare för 2009 och 30 % för 2010 vara överskattad, eftersom detta förutsätter fler än 300 000 ombordstigna passagerare 2009 och fler än 500 000 ombordstigna passagerare 2010, vilket inte är i linje med de faktiska uppgifterna om antalet Wizz Air-passagerare. På grundval av det faktiska antalet Wizz Air-passagerare anser kommissionen att ingen rabatt för passageraravgifterna bör beräknas för 2008 och 2009, och att endast en rabatt på 10 % bör beräknas för 2010. Kommissionen påpekar dock att enligt formeln i marknadsföringsavtalet bör korrigeringen av flygplatsavgifterna (för att ta hänsyn till belysnings- och parkeringsavgifterna och korrigera den rabatt som bör beräknas för passageraravgiften) skulle leda till en liknande korrigering i marknadsföringsbetalningarna med samma belopp, vilket innebär att den övergripande lönsamheten inte skulle påverkas.

(402) På kostnadssidan:

a) Kommissionen anser att metoden för att beräkna de tillkommande rörelsekostnaderna baserat på faktiska uppgifter som fanns tillgängliga innan avtalen från 2008 undertecknades, är rimlig.

b) Kommissionen noterar att studien innehöll uppgifter om tillkommande avskrivningskostnader för investeringar som flygplatsledningen gjort med egna medel på grundval av Wizz Airs förväntade andel av flygplatsens kapacitet. Såsom förklaras i skäl 372 anser kommissionen dock att flygplatsledningen inte ådrog sig några investeringskostnader till följd av Wizz Airs närvaro på flygplatsen. Kommissionen anser följaktligen att analysen inte borde omfatta avskrivningskostnader i samband med avtalen.

(403) Av de orsaker som förklaras i skäl 401 anser kommissionen att kostnaderna överlag verkar vara överskattade.

(404) Eftersom korrigeringen av de luftfartsrelaterade intäkterna skulle ge upphov till en liknande korrigering av marknadsföringsbetalningen skulle detta dock inte påverka lönsamhetsberäkningen. Kostnaderna förefaller dessutom vara överskattade. Kommissionen drar därför slutsatsen att den övergripande slutsatsen i Oxeras studie från 2011 håller och att nettonuvärdet skulle förbli positivt.

(405) På grundval av skälen 399–404 anser kommissionen att resultaten av Oxeras rapport av den 27 oktober 2011 om avtalen från 2008 är godtagbara.

Timişoara tekniska högskola (Universitatea Politehnica Timişoara)

(406) Flygplatsledningen inkom med en kostnads-nyttoanalys som genomförts av Timişoara tekniska högskola (*Universitatea Politehnica Timişoara*) i april 2011. I analysen betraktas flygplatsledningens marknadsföringsbetalningar till Wizz Air som en ”investering” från flygplatsledningens sida för att uppnå målet att öka passagerarantalet och underförstått intäkterna. Två tidshorisonter för denna ”investering” beaktas i analysen, fem år (2008–2012) och sju år (2008–2014). Beräkningarna i studien bygger på efterhandsuppgifter från 2008 till 2010 och uppskattningar för åren 2011–2014. För att bedöma ”investeringens” lönsamhet beräknade universitetet nettonuvärdet genom att ta hänsyn till följande fyra faktorer:

— Flygplatsledningen betalade kostnaden för de årliga marknadsföringsbetalningarna enligt överenskommelsen med Wizz Air. De uppgick till 77 192,01 euro 2008, 2 051 031,32 euro 2009 och 223 038 euro 2010.

— Flygplatsledningens tillkommande kostnad för att betjäna Wizz Air beräknades som en andel av de totala kostnaderna (1 % år 2009, 15 % år 2010, 20 % år 2011 och 22 % för perioden 2011–2014). Det bör påpekas att den andel av de totala kostnaderna som fördelades till Wizz Air för varje år är lika stor eller större än Wizz Airs andel av flygplatsens totala antal flygningar.

— Vad gäller de intäkter som flygplatsledningen fick in från Wizz Air användes de faktiska intäkterna för åren 2008 till 2010, medan luftfartspublikationen 2010 användes för att uppskatta de framtida intäkterna från flygplatsavgiften för perioden 2011–2014.

— En diskonteringsränta på 5 % tillämpades.

(407) Analysen visade att under fem år (2008–2012) ger ”investeringen”, som består av tre års förskottsbetalningar av marknadsföringskostnaderna 2008 till 2010 kompletterat med intäkter från Wizz Air under femårsperioden 2008–2012, ett nettonuvärde på 590 389,80 (ungefär 2,5 miljoner rumänska lei). Med en tidshorisont på sju år (2008–2014) och med hänsyn till intäkterna under perioden 2008–2014, ökar nettonuvärdet betydligt, till 2 282 687,31 euro (ungefär 10 miljoner rumänska lei).

(408) Kommissionen konstaterar att Timişoara tekniska högskola har beräknat ett positivt nettonuvärde. Kommissionen anser att metoden för att fördela de totala kostnaderna är rimlig (en andel som är lika stor eller större än Wizz Airs andel av Timişoara internationella flygplats totala antal flygningar). Studien innehåller dock inga uppgifter om hur intäkterna från Wizz Air beräknades (t.ex. vilka antaganden om rabatter som beräkningen byggde på och vilka uppgifter för passagerare och rotationer som användes). Kommissionen har därför inte tillräckligt med information för att kunna bedöma huruvida intäktsuppskattningarna är rimliga. Lönsamhetsanalysen förefaller dessutom inte specifikt avse avtalen från 2008 och ändringsavtalen från 2010, utan omfattar en längre period. Kommissionen kan därför inte förlita sig på de övergripande resultaten av denna studie.

RBB

(409) Flygplatsledningen inkom även med en studie som utarbetats av RBB och sammanställdes den 27 oktober 2011. RBB fann att avtalen från 2008 redan hade visat sig vara lönsamma 2010 och endast kunde förväntas bli ännu mer lönsamma eftersom de kontinuerliga årliga vinsterna från Wizz Airs verksamheter på Timişoaras flygplats fortsatte att öka, samtidigt som de marknadsföringskostnader som betalades från 2008 till 2010 upphörde. Enligt RBB uppgår de tillkommande kostnader som kan tillskrivas Wizz Air mellan 2008 och 2010 till ett belopp från 3,5 miljoner euro (15,2 miljoner rumänska lei) till 3,8 miljoner euro (16,8 miljoner rumänska lei), beroende på fördelningen av rörelsekostnaderna. Dessa siffror jämfördes med de flygplatsavgifter som Wizz Air betalade, vilket gav tillkommande intäkter på totalt 5,5 miljoner euro (23,9 miljoner rumänska lei). Från detta erhölls ett överskott på mellan 2 miljoner euro (8,7 miljoner rumänska lei) och 1,7 miljoner euro (7,1 miljoner rumänska lei). På grundval av detta drog RBB slutsatsen att flygplatsledningens avkastning från avtalen från 2008 var positiv. Icke-luftfartsrelaterade intäkter beaktades inte i beräkningen.

(410) RBB fann dessutom att Wizz Airs verksamheter bidrog till att förbättra effektiviteten på Timişoaras flygplats, eftersom Wizz Air transporterade avsevärt fler passagerare per flygplansrörelse än de andra flygbolag som trafikerade flygplatsen. RBB hävdade att detta bidrog till flygplatsens övergripande lönsamhet från 2008 till 2010, eftersom de totala rörelseintäkterna ökade med 39 %, medan de totala rörelsekostnaderna ökade med 22 %. Rörelseintäkterna per passagerare ökade på liknande sätt med 74 %, från 1,4 euro (5,9 rumänska lei) till 2,4 euro (10,25 rumänska lei) under perioden 2008–2010.

(411) Enligt RBB:s var Wizz Airs andel av de luftfartsrelaterade intäkterna jämförbar med eller högre än dess andel av både antalet passagerare och flygplansrörelser vid flygplatsen.

(412) Vad gäller analysen av tillkommande kostnader och tillkommande intäkter konstaterar kommissionen att RBB endast baserade Wizz Airs intäkter på flygplatsavgifter, vilket innebär att analysen kan anses vara försiktig eftersom den inte inbegriper icke-luftfartsrelaterade kostnader. Kommissionen anser att den metod som har använts i beräkningen av tillkommande kostnader och tillkommande intäkter för att få fram den tillkommande lönsamheten av avtalen från 2008 med Wizz Air under perioden 2008–2010 är rimlig.

Slutsats om ekonomisk fördel i fråga om avtalen från 2008

(413) På grundval av Oxeras studie i förväg som rekonstruerats i efterhand av den 10 februari 2015, enligt kommissionens omräkning av denna (skäl 380), förväntades överenskommelsen mellan flygplatsledningen och Wizz Air bli alltmer lönsam för flygplatsledningen. Kommissionen konstaterar att de efterhandsstudier som utarbetats av Oxera och RBB tillför kompletterande bevisning till slutsatserna i Oxeras förhandsstudie.

(414) Det finns dessutom indikationer, särskilt baserat på utvecklingsplanen 2006–2015, på att avtalen från 2008 med Wizz Air ingick i en övergripande strategi och långsiktig insats för att öka flygplatsens lönsamhet.

(415) Kommissionen konstaterar således att en försiktig privat aktör i en marknadsekonomi skulle ha ingått en sådan överenskommelse. Den drar därför slutsatsen att avtalen från 2008 mellan flygplatsledningen och Wizz Air inte gav Wizz Air en ekonomisk fördel som företaget inte skulle ha fått under normala marknadsförhållanden.

9.1.4.6 Lönsamhetsbedömning av ändringsavtalen från 2010

(416) I Oxera-rapporten av den 10 februari 2015 beräknades även tillkommande kostnader, intäkter och vinster som skulle kunna ha förväntats vid den tidpunkt då ändringsavtalen av den 25 juni 2010 undertecknas (en sammanfattning finns i tabell tabell 23). Den 14 maj 2015 inkom Oxera med en ny version av beräkningarna av förväntad lönsamhet för att korrigera ett problem i uppgifterna som man funnit i rapporten av den 10 februari 2015. Korrigeringen rörde en överskattning av de totala investeringskostnaderna till följd av en dubbelberäkning i den ursprungliga inlagan av den investering som finansierats av staten. Detta problem påverkade den förväntade lönsamheten av ändringsavtalen från 2010, som ursprungligen hade underskattats.

(417) Oxera drog slutsatsen att ändringsavtalen av den 25 juni 2010 förväntades ha ett nettonuvärde på 2 326 miljoner rumänska lei.

Tabell 23: Uppgifter från Oxera-rapporten om förväntade tillkommande intäkter, kostnader och vinster från ändringsavtalen från 2010

(tusental rumänska lei)		**2010**	**2011**
Antal avresande Wizz Air-passagerare	[A]	71 925	13 665
Luftfartsrelaterade intäkter	[B]	1 253	238
Icke-luftfartsrelaterade intäkter	[C]	1 713	336
Totala tillkommande intäkter	*[D] = [B] + [C]*	*2 967*	*574*
Rörelsekostnader	[E]	801	157
Avskrivningar	[F]	120	23
Totala tillkommande kostnader	*[G] = [E] + [F]*	*921*	*181*
Tillkommande vinster	*[H] = [D] – [G]*	*2 046*	*394*
Diskonteringsfaktor		1,0	0,9
Nettonuvärde		**2 326**	

(418) Resultaten i tabell 23 baseras på följande överväganden:

a) Prognoserna för Wizz Airs passagerartrafik har beräknats på grundval av Wizz Airs faktiska passagerartrafik 2009, uppräknad genom Eurocontrols (2008) uppskattade årliga tillväxt inom den europeiska luftfartstrafiken ([104]).

b) Prognoserna för Wizz Airs rotationer har beräknats på grundval av att Wizz Air använde flygplanstypen Airbus 320–200, med en högsta tillåtna startvikt på 72 ton, en sittplatskapacitet på 180 och en lastfaktor på 82 %. Dessa antaganden grundar sig på antaganden i den lönsamhetsanalys i förväg som Rumänien har lämnat för avtalen från 2008.

c) Prognoserna för luftfartsrelaterade intäkter baseras på avgifter och rabatter per avresande passagerare och per rotation på samma nivåer som nivåerna i avtalen från 2010. Säkerhetsavgiften har inte räknats med i analysen eftersom Oxera slöt sig till att denna avgift inte omfattas av bedömningen av principen om en privat aktör i en marknadsekonomi på grund av att sådana avgifter finansierar verksamheter som ingår i statens ansvar för fullgörande av sina officiella befogenheter som offentlig myndighet (punkt 35 i 2014 års luftfartsriktlinjer).

d) Såsom är fallet med avtalen från 2008 baseras prognosen för icke-luftfartsrelaterade intäkter på uppskattningar av icke-luftfartsrelaterade intäkter per avresande Wizz Air-passagerare. Uppgifterna ingick i den analys i förväg som Rumänien lämnade och har uppräknats med förväntad inflation och tillämpats på de trafikprognoser som beskrivs i led a.

e) Vad gäller tillkommande rörelsekostnader (t.ex. personaltjänster, energi, material) anser flygplatsledningen såsom förklaras ovan att omkring 20 % av rörelsekostnaderna kan anses vara tillkommande, dvs. att de varierar efter antal passagerare. I Oxera-rapporten uppskattas de tillkommande rörelsekostnaderna på grundval av faktiska uppgifter för perioden 2007–2009, uppräknade med förväntad inflation och med antagandet att 20 % av kostnaderna är tillkommande. Säkerhetskostnader är undantagna.

f) I Oxera-rapportens uppskattningar ingår inte eventuella tillkommande marknadsföringskostnader som flygplatsledningen har ådragit sig, eftersom marknadsföringsavtalet sades upp den 10 februari 2010.

g) Såsom förklaras ovan i fråga om avtalen från 2008, tar Oxera-rapporten när det gäller tillkommande investeringskostnader hänsyn till de uppgifter som flygplatsledningen lämnat för de investeringar som den genomförde och som finansierades både genom statlig finansiering och egna medel för perioden 2007–2011. I Oxera-rapporten görs antagandet att inga ytterligare investeringar förväntades till följd av Wizz Airs verksamhet. Den statliga finansiering som flygplatsledningen beviljades för terminalbyggen och säkerhetsutrustning har undantagits, eftersom det inte ansågs att denna finansiering kunde tillskrivas Wizz Airs närvaro på Timişoaras flygplats. Avskrivning av andra investeringar som flygplatsledningen finansierade med egna medel fördelades på grundval av den förväntade andelen av Wizz Airs trafik i förhållande till flygplatsens kapacitet. Flygplatsens kapacitet beräknades till tre miljoner passagerare per år under avtalens löptid. Detta antagande bygger på samförståndsavtalet från 2008, där det angavs att flygplatsens kapacitet förväntades nå tre miljoner passagerare per år senast 2011. En linjär avskrivningstakt beaktades i beräkningen av avskrivningskostnaderna.

h) Den förväntade vinsten har diskonterats med tillämpning av kommissionens referensräntor plus en marginal på 100 räntepunkter, vilket ger en diskonteringsränta på 8,82 %.

(419) Kommissionen anser att Oxera har valt en rimlig metod för att uppskatta antalet passagerare och på grundval av detta beräkna de förväntade luftfartsrelaterade intäkterna med beaktande av rabatterna enligt ändringsavtalen från 2010. Av de orsaker som förklaras i skäl 365 instämmer kommissionen även i beslutet att undanta säkerhetsavgiften.

(420) Kommissionen godtar uppskattningen av tillkommande icke-luftfartsrelaterade intäkter. Detta bygger på flygplatsledningens uppskattning som baseras på uppgifter från föregående år, enligt vilka de icke-luftfartsrelaterade kostnaderna utgör 15–20 %, vilket förefaller rimligt.

(421) Kommissionen instämmer även i den diskonteringsränta som har använts för beräkningen, i synnerhet med tanke på att analysperioden är kortare än ett år.

([104]) Eurocontrol (2008), *Challenges of Growth 2008*, sammanfattande rapport, s. 14.

(422) Kommissionen instämmer i att inga tillkommande marknadsföringskostnader ska ingå i beräkningarna.

(423) Beträffande tillkommande rörelsekostnader baseras Oxera-rapporten på de rumänska myndigheternas antagande, enligt vilket 80 % av rörelsekostnaderna är fasta och endast 20 % varierar efter antalet passagerare. Kommissionen anser att detta antagande är godtagbart ([105]). Oxera uppskattar de tillkommande rörelsekostnaderna med hjälp av faktiska uppgifter om rörelsekostnader per avresande passagerare innan avtalen undertecknades, uppräknat med förväntad inflation, varefter rörelsekostnaderna per passagerare tillämpas på det uppskattade antalet Wizz Air-passagerare. Kommissionen anser därför att uppskattningarna av tillkommande rörelsekostnader är godtagbara.

(424) Vad gäller tillkommande investeringskostnader anser kommissionen att den metod som tillämpas i Oxera-rapporten är rimlig. Enligt Oxera-rapporten förväntas inga ytterligare investeringar till följd av Wizz Airs verksamhet på Timișoaras flygplats. Ändringsavtalet medförde inga ytterligare åtaganden för flygplatsledningen gentemot Wizz Air i fråga om ytterligare infrastruktur jämfört med avtalen från 2008, som bedöms i skäl 372. Kommissionen instämmer därför i att inga investeringar gjordes till följd av Wizz Airs närvaro. Kommissionen noterar dessutom att Oxera-studien innehöll uppgifter om tillkommande avskrivningskostnader för investeringar som flygplatsledningen gjort med egna medel på grundval av Wizz Airs förväntade andel av flygplatsens kapacitet. Såsom förklaras i skäl 372 anser kommissionen dock att flygplatsledningen inte ådrog sig några investeringskostnader till följd av Wizz Airs närvaro. Kommissionen anser följaktligen att analysen inte borde omfatta avskrivningskostnader i samband med ändringsavtalen från 2010 ([106]).

(425) På grundval av ovanstående sammanfattas de tillkommande kostnader, intäkter och vinster som skulle kunna ha förväntats vid den tidpunkt då ändringsavtalen från 2010 undertecknades, omräknade av kommissionen enligt Oxera-rapporten, i tabell 24.

Tabell 24: Uppgifter från Oxera-rapporten om förväntade tillkommande intäkter, kostnader och vinster från ändringsavtalen från 2010, omräknade av Europeiska kommissionen

(tusental rumänska lei)		**2010**	**2011**
Antal avresande Wizz Air-passagerare	[A]	71 925	13 665
Luftfartsrelaterade intäkter	[B]	1 253	238
Icke-luftfartsrelaterade intäkter	[C]	1 713	336
Totala tillkommande intäkter	*[D] = [B] + [C]*	*2 967*	*574*
Rörelsekostnader	[E]	801	157
Totala tillkommande kostnader	*[F]*	*801*	*157*
Tillkommande vinster	*[G] = [D] – [F]*	*2 165*	*417*
Diskonteringsfaktor		1,0	0,9
Nettonuvärde		**2 462**	

Lönsamhetsanalyser i efterhand av ändringsavtalen från 2010

(426) Den 27 oktober 2011 inkom Oxera med en efterhandsrapport som utarbetats för Wizz Airs räkning. I sin rapport beräknade Oxera följande tillkommande kostnader och intäkter till följd av ändringsavtalen från 2010.

([105]) Se fotnot 92.

([106]) I den mån avskrivningskostnader inbegreps är detta antagande försiktigt och överskattar de tillkommande kostnaderna. I ett sådant scenario är kommissionens anmärkning samma som i skäl 379.

Tabell 25: Intäkter per avresande Wizz Air-passagerare 2010– 2011 (euro)

Kategori	2008	2009	2010
Luftfartsrelaterade intäkter[1]			
Landningsavgifter[2]	2,50	2,00	2,00
Hanteringsavgifter[2]	0,99	0,99	0,99
Avgift per ombordstigen passagerare	8,00	6,40	5,04
Avgifter för personer med nedsatt rörlighet	0,20	0,20	0,20
Säkerhetsavgifter	10,00	10,00	10,00
Icke-luftfartsrelaterade intäkter	**0,78**	**1,16**	**1,74**
Total inkomst	**22,47**	**20,75**	**20,70**

Anm.: [1] Luftfartsrelaterade intäkter anges efter rabatter och återbetalningar av avgifter och före marknadsföringsbetalningar. Det antas att 50 % av intäkterna från landningsavgifter omfattas av de rabatter som anges i luftfartspublikationen. [2] Luftfartsrelaterade intäkter från avgifter som avser lufttrafikrörelser eller vikt (dvs. landningsavgifter och avgifter för marktjänster) har uppskattats med hjälp av faktiska passagerarantal och utifrån antagandet att ett flygplan av typen Airbus A320-200 används, med en högsta tillåtna startvikt på72 ton och en sittplatskapacitet på 180 utifrån en lastfaktor på 84 %. Detta motsvarar Wizz Airs genomsnittliga lastfaktor 2010 (för närmare information, se http://wizzair.com/about_us/news/#wizen068). *Källa:* Oxeras analys, baserad på uppgifter från flygplatsledningen.

Tabell 26: Uppskattade kostnader i samband med avtalen från 2010 (euro)

Kategori	2008	2009	2010
Rörelsekostnader			
Personal	1,56	1,56	1,56
Energi	0,70	0,70	0,70
Material	- 0,45	- 0,45	- 0,45
Tjänster och andra Opex	1,65	1,65	1,65
Marknadsföringskostnader	13,70	15,59	14,95
Investeringskostnad	0,89	0,87	2,06
Total kostnad	**18,04**	**19,92**	**20,47**

Källa: Oxeras analys, baserad på uppgifter från flygplatsledningen.

(427) Resultaten i tabell 25 och tabell 26 baseras på följande överväganden:

- Den period som omfattas är juni 2010 till februari 2011, vilket motsvarar giltighetstiden för ändringsavtalen från 2010.
- De luftfartsrelaterade kostnaderna uppskattas på grundval av en metod med såväl efterhands- som förhandsinslag. De bygger på faktiskt antal Wizz Air-passagerare och rotationer 2010 (ur ett efterhandsperspektiv) och har uppskattats av Oxera för januari och februari 2011 baserat på siffran i december 2010 (förhandsperspektiv). Rabatterna beräknas med hjälp av en förhandsmetod och beaktar de grundtaxor och rabatter som anges i ändringsavtalen från 2010. Ett antagande om en rabatt på 10 % på landningsavgifterna och en rabatt på 10 % på avgiften per ombordstigen passagerare görs i beräkningen Säkerhetsavgifterna ingår.
- De icke-luftfartsrelaterade intäkterna per passagerare uppskattades i linje med de genomsnittliga faktiska intäkterna från icke-luftfartsrelaterade intäkter 2010 för Wizz Air, dvs. 3,04 euro per passagerare.
- När det gäller tillkommande kostnader har de kostnader som varierar efter passagerarantal (personalkostnader, energikostnader, materialkostnader samt kostnader för inköpta tjänster och andra driftskostnader) tillskrivits Wizz Air i förhållande till flygbolagets andel av antalet avresande passagerare. Beräkningen baseras på faktiska uppgifter om rörelsekostnader och är därför en efterhandsberäkning.
- Inga marknadsföringsbetalningar ingår i analysen eftersom marknadsföringsavtalet sades upp i februari 2010.

- Tillkommande investeringskostnader uppskattades med beaktande av de investeringar som gjordes 2010. De investeringar i terminalbyggnaden och säkerhetsutrustningen som finansierats av staten tillskrevs inte Wizz Air. Enligt Oxera skulle dessa kostnader ha uppkommit oavsett Wizz Airs närvaro, eftersom de härrörde från Rumäniens skyldighet att uppfylla kraven för anslutning till Schengenområdet. Investeringar som flygplatsledningen finansierade med egna medel beaktades. De investeringskostnader som finansierades flygplatsledningen finansierade med egna medel, inbegripet avskrivningar och ränta, har fördelats proportionerligt i förhållande till Wizz Airs andel av flygplatsens passagerarkapacitet. Passagerarkapaciteten har uppskattats som motsvarande det högsta antal hanterade passagerare 2010, eftersom Oxera förstod från flygplatsledningen att Timişoaras flygplats vid tidpunkten för studien (oktober 2011) utnyttjade hela sin kapacitet med avseende på trafikrörelser.

(428) På grundval av ovanstående kostnader och intäkter fann Oxera, ur ett efterhandsperspektiv (med vissa förhandsuppgifter), att ändringsavtalen från 2010 stegvis blev mer lönsamma. Vinsten per passagerare (dvs. det tillkommande bidraget per passagerare beräknat som skillnaden mellan uppskattningarna av de tillkommande intäkterna och de tillkommande kostnaderna) visas i tabell 27.

Tabell 27: Tillkommande bidrag i samband med avtalen från 2010 (euro)

Kategori	2008	2009	2010
Genomsnittliga tillkommande intäkter per avresande passagerare	22,47	20,75	20,70
Genomsnittliga tillkommande kostnader per avresande passagerare	18,04	19,92	20,47
Tillkommande bidrag per avresande passagerare	4,43	0,84	0,23
Totalt tillkommande bidrag	**19 404**	**107 198**	**37 833**

Källa: Oxeras analys, baserad på uppgifter från flygplatsledningen.

(429) På grundval av ovanstående beräkningar fann Oxera att ändringsavtalen från 2010 hade ett positivt nettonuvärde på 483 147 euro under löptiden på nio månader för ändringsavtalen från 2010. Kassaflödena från ändringsavtalen från 2010 har inte dragits av, eftersom löptiden för ändringsavtalen från 2010 var mindre än ett år.

(430) Kommissionen konstaterar att Oxera i sin lönsamhetsanalys i efterhand blandar förhands- och efterhandsuppgifter i beräkningen av tillkommande intäkter, medan beräkningarna av tillkommande kostnader enbart bygger på efterhandsuppgifter.

(431) Vad gäller luftfartsrelaterade intäkter konstaterar kommissionen att belysnings- och parkeringsavgifter inte har tagits med i beräkningen, vilket motsvarar en försiktig metod.

(432) Kommissionen noterar att både säkerhetsavgifter och säkerhetskostnader ingår, och förutsätter att detta inte kommer att påverka lönsamhetsberäkningen.

(433) På kostnadssidan:

a) Kommissionen anser att metoden för att beräkna de tillkommande rörelsekostnaderna baserat på faktiska uppgifter som fanns tillgängliga innan avtalen undertecknades, är rimlig.

b) Kommissionen påpekar att baserat på formeln i marknadsföringsavtalet leder omräkningen av flygplatsavgifterna för att ta hänsyn till belysnings- och parkeringsavgifterna även till en överskattning av marknadsföringsbetalningarna med samma belopp.

c) Kommissionen noterar att studien innehöll uppgifter om tillkommande avskrivningskostnader för investeringar som flygplatsen gjort med egna medel på grundval av Wizz Airs förväntade andel av flygplatsens kapacitet. Såsom förklaras i skäl 372 anser kommissionen dock att flygplatsledningen inte ådrog sig några investeringskostnader till följd av Wizz Airs närvaro på Timişoaras flygplats. Kommissionen anser följaktligen att analysen inte borde omfatta avskrivningskostnader i samband med avtalen.

(434) Av de orsaker som förklaras i skäl 433 anser kommissionen att kostnaderna överlag verkar vara överskattade.

(435) På grundval av det faktum att korrigeringen av de luftfartsrelaterade intäkterna skulle ge upphov till en liknande korrigering av marknadsföringsbetalningarna som inte skulle påverka lönsamhetsberäkningen, och det faktum att kostnaderna förefaller vara överskattade, anser kommissionen att den övergripande slutsatsen i Oxera-studien från 2011 håller och att nettonuvärdet skulle förbli positivt.

(436) På grundval av skälen 430–435 anser kommissionen att resultaten av Oxeras rapport av den 27 oktober 2011 om ändringsavtalen från 2010 är godtagbara.

Slutsats i fråga om ekonomisk fördel

(437) På grundval av Oxeras studie i förväg som rekonstruerats i efterhand av den 10 februari 2015, enligt kommissionens omräkning av denna (skäl 425), förväntades ändringsavtalen från 2010 bli alltmer lönsamma för flygplatsledningen. Kommissionen konstaterar således att en försiktig privat aktör i en marknadsekonomi skulle ha ingått en sådan överenskommelse. Kommissionen konstaterar att den efterhandsrapport som utarbetats av Oxera tillför kompletterande bevisning till slutsatserna i Oxeras förhandsstudie.

(438) Det finns dessutom indikationer, särskilt baserat på utvecklingsplanen, på att ändringsavtalen från 2010 med Wizz Air ingick i en övergripande strategi och långsiktig insats för att öka flygplatsens lönsamhet.

(439) Kommissionen drar således slutsatsen att ändringsavtalen från 2010 inte gav flygbolagen en ekonomisk fördel som de inte skulle ha fått under normala marknadsförhållanden.

9.1.5 *Slutsatser om åtgärd 3*

(440) Av de orsaker som förklaras i skälen 301–439 anser kommissionen att avtalen från 2008 och ändringsavtalen från 2010 inte utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

10. ÅTGÄRD 4 – ANSTÅND MED DE FLYGPLATSAVGIFTER SOM FAKTURERATS WIZZ AIR FÖR PERIODEN OKTOBER 2009–FEBRUARI 2010

(441) I beslutet att inleda förfarandet påpekar kommissionen att det inte kan uteslutas att anståndet med betalningen av flygplatsavgifter gav Wizz Air en ekonomisk fördel. Kommissionen konstaterade att Wizz Air vid tidpunkten för beslutet att inleda förfarandet inte hade betalat flygplatsavgifterna för perioden oktober 2009 till februari 2010, vilka uppgick till 2,6 miljoner euro. De utestående betalningarna har beaktats som utestående fordringar gentemot Wizz Air i flygplatsledningens redovisning, och talan hade inte väckts.

(442) Rumänien uppgav att flygplatsledningen stämde Wizz Air för att få en exekutionstitel. Samtidigt stämde Wizz Air flygplatsledningen för en exekutionstitel avseende utestående betalningar för marknadsföringstjänster som tillhandahållits av Wizz Air. Enligt Rumänien fattades slutliga beslut båda rätts-/skiljedomsförfarandena, där båda betalningskraven upprätthölls. Rumänien uppgav att de ömsesidiga fordringarna kvittades genom en förlikningsuppgörelse enligt bestämmelserna i den rumänska civillagen (skäl 109).

(443) Kommissionen erinrar om att avtalen från 2008 mellan flygplatsledningen och Wizz Air överensstämde med principen om en privat aktör i en marknadsekonomi, dvs. de gav ingen fördel för Wizz Air, och utgör därför inte statligt stöd.

Slutsats

(444) Kommissionen drar därför slutsatsen att eftersom de utestående flygplatsavgifterna kvittades mot Wizz Airs fordringar avseende marknadsföringsbetalningar i enlighet med tillämplig lag, har det påstådda stödet inte längre något föremål.

11. **SLUTSATS**

(445) Mot bakgrund av ovanstående anser kommissionen att finansieringen av ombyggnaden av terminalen för passagerare från länder utanför Schengenområdet, förbättringarna av taxibanan och utbyggnaden av plattan samt belysningsutrustningen utgör lagligt statligt stöd som är förenligt med den inre marknaden på grundval av artikel 107.3 c i EUF-fördraget.

(446) Kommissionen anser vidare att följande åtgärder inte utgör statligt stöd: i) den offentliga finansieringen av tillfartsvägen och utbyggnaden av parkeringsområdet 2007, ii) den offentliga finansieringen av säkerhetsutrustningen 2008, iii) flygplatsavgifterna i luftfartspublikationerna 2007, 2008 och 2010, och iv) avtalen från 2008 med Wizz Air (inbegripet ändringsavtalen från 2010).

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. Den offentliga finansiering som Rumänien har tillhandahållit flygplatsledningen under perioden 2007–2009 för ombyggnaden av terminalen för passagerare från länder utanför Schengenområdet, förbättring av taxibanan och utbyggnad av plattan samt belysningsutrustning till ett belopp av 29 194 600 rumänska lei utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. Stödet har genomförts i strid med artikel 108.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

2. Det statliga stöd som avses i punkt 1 är förenligt med den inre marknaden i enlighet med artikel 107.3 c i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

Artikel 2

Den offentliga finansieringen av tillfartsvägen och utbyggnaden av parkeringsområdet 2007 och av säkerhetsutrustning 2008, flygplatsavgifterna enligt luftfartspublikationerna 2007, 2008 och 2010 och avtalen från 2008 med Wizz Air (inbegripet ändringsavtalen från 2010) utgör inte statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

Artikel 3

Detta beslut riktar sig till Rumänien.

Utfärdat i Bryssel den 24 februari 2020.

På kommissionens vägnar
Margrethe VESTAGER
Verkställande vice ordförande