II

(Nelegislativní akty)

ROZHODNUTÍ

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2021/1428

ze dne 24. února 2020

o státní podpoře SA. 31662 – C/2011 (ex NN/2011), kterou poskytlo Rumunsko mezinárodnímu letišti Temešvár – Wizz Air

(oznámeno pod číslem C(2021) 1065)

(Pouze rumunské znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 108 odst. 2 první pododstavec této smlouvy,

s ohledem na Dohodu o Evropském hospodářském prostoru, a zejména na čl. 62 odst. 1 písm. a) této dohody,

poté, co vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek v souladu s výše uvedenými ustanoveními ([1]), a s ohledem na tyto připomínky,

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

(1) Dopisem ze dne 30. září 2010 podala společnost Carpatair ([2]), která působí na evropském trhu letecké dopravy (dále jen „stěžovatel“ nebo „Carpatair“), stížnost (dále jen „stížnost“) na údajnou protiprávní státní podporu poskytnutou rumunskými orgány na mezinárodním letišti Temešvár (dále jen „mezinárodní letiště Temešvár“ nebo „letiště“) ve prospěch společnosti Wizz Air Hungarian Airlines Ltd (dále jen „WizzAir“) ([3]). Tato stížnost byla zaevidována pod číslem státní podpory SA.31662 (ex CP 237/2010).

(2) Komise konstatovala, že stížnost zřejmě souvisí s oznámením rumunských orgánů ze dne 17. května 2010 (dále jen „oznámení“) ohledně plánů na poskytnutí veřejné podpory ve prospěch regionálních letišť. Oznámení bylo zaevidováno pod č. jedn. N 185/2010. Dne 15. září 2010 informovaly rumunské orgány Komisi, že mezinárodní letiště Temešvár by v rámci oznámeného režimu nespadalo do způsobilých letišť. Vzhledem k tomu, že Komise získala informace o určitém veřejném financování mezinárodního letiště Temešvár v období 2007–2009, je v tomto případě prováděna analýza veřejného financování v uvedeném období.

(3) Dopisem ze dne 21. října 2010 Komise tuto stížnost postoupila Rumunsku a vyžádala si od něj informace. Rumunské orgány odpověděly dopisem ze dne 15. prosince 2010.

([1]) Rozhodnutí Komise SA.31662 (11/C) (ex CP 237/10) – Mezinárodní letiště Temešvár – Wizz Air, Úř. věst. C 270, 13.9.2011, s. 11.

([2]) Společnost Carpatair je regionální letecká společnost v soukromém vlastnictví, která byla založena v roce 1999. V roce 2000 zřídila společnost Carpatair na mezinárodním letišti Temešvár svůj letištní uzel, který poskytoval služby centrálního letiště a hvězdicových sítí.

([3]) Wizz Air je maďarská nízkonákladová letecká společnost. Skupina Wizz Air se skládá ze tří provozních společností, a to Wizz Air Hungary, Wizz Air Bulgaria a Wizz Air Ukraine.

(4) Stěžovatel poskytl doplňující informace v dopisech ze dne 24. listopadu 2010, 25. listopadu 2010, 14. ledna 2011 a 3. února 2011. Dopisy ze dne 9. února 2011 a 2. března 2011 informovala Komise stěžovatele o stavu věci a vyžádala si doplňující informace. Stěžovatel reagoval dopisy ze dne 22. února 2011, 9. března 2011 a 28. března 2011 a poskytl doplňující informace.

(5) Komise požádala rumunské orgány o doplňující informace dopisy ze dne 16. února 2011, 3. března 2011 a 16. března 2011. Rumunské orgány odpověděly dopisy ze dne 10. března 2011 a 5. dubna 2011. Dne 16. března 2011 informovala Komise rumunské orgány, že jsou stále zapotřebí další informace, a požádala o jejich zaslání do 15. dubna 2011. Rumunské orgány odpověděly dopisem ze dne 21. dubna 2011.

(6) Stěžovatel dopisem ze dne 12. května 2011 souhlasil se zveřejněním své totožnosti a své finanční situace a poskytl v tomto ohledu doplňující informace.

(7) Dopisem ze dne 24. května 2011 oznámila Komise Rumunsku své rozhodnutí zahájit formální vyšetřovací řízení týkající se financování v souvislosti s mezinárodním letištěm Temešvár, dohody z roku 2008 mezi správcem tohoto letiště a společností Wizz Air, neplacení letištních poplatků společností Wizz Air, jakož i slev a rabatů podle ceníku letištních poplatků z let 2007, 2008 a 2010 (dále jen „rozhodnutí o zahájení řízení“).

(8) Dopisem ze dne 16. června 2011 rumunské orgány sdělily, které informace si přejí z rozhodnutí o zahájení řízení před jeho zveřejněním vypustit.

(9) Dne 23. června 2011 zaslala Komise Rumunsku návrh verze rozhodnutí o zahájení řízení bez důvěrných informací. Komise Rumunsku sdělila, které informace neuznala jako důvěrné.

(10) Rumunsko Komisi odpovědělo dopisem ze dne 27. června 2011, v němž trvalo na své žádosti o vypuštění některých informací.

(11) Komise přijala na základě korespondence s Rumunskem konečné rozhodnutí ohledně znění, které měla v úmyslu zveřejnit, v souladu s bodem 33 sdělení Komise o profesním tajemství v rozhodnutích o státních podporách ([4]). Dopisem ze dne 25. července 2011 informovala Komise Rumunsko o svém rozhodnutí zamítnout žádost Rumunska o vypuštění určitých informací. Rumunsku bylo poskytnuto 15 dní na to, aby na toto rozhodnutí reagovalo a aby poskytlo dodatečné podklady na odůvodnění své žádosti.

(12) Dopisem ze dne 11. srpna 2011 informovalo Rumunsko Komisi, že na svém názoru ohledně vypuštění určitých informací trvá, ale že již nevznáší námitky proti zveřejnění rozhodnutí o zahájení řízení.

(13) Rozhodnutí o zahájení řízení bylo dne 13. září 2011 zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* ([5]). Komise vyzvala zúčastněné strany, aby do jednoho měsíce od data uveřejnění rozhodnutí podaly k dotyčnému opatření své připomínky.

(14) Komise obdržela od Rumunska připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení dopisy ze dne 27. června 2011 a 14. října 2011. Rumunsko poskytlo další informace dne 27. července 2011 a 12. června 2012.

(15) Komise obdržela připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení od společnosti Societatea Națională Aeroportul Internațional Timișoara – Traian Vuia – S. A. (dále jen „správce letiště“) dne 27. října 2011, od společnosti Carpatair dne 8. srpna 2011 a od společnosti Wizz Air dne 24. června 2011 a 27. října 2011. Komise obdržela připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení rovněž od rumunské asociace letišť, bývalého ředitele správce letiště, společnosti Eurojet, skupiny Austrian Airlines a Evropského sdružení leteckých společností.

(16) Dne 4. září 2012 a 20. září 2012 zaslala Komise Rumunsku připomínky třetích stran k rozhodnutí o zahájení řízení. Odpověď Rumunska na tyto připomínky obdržela dopisy ze dne 5. října 2012 a 17. října 2012.

([4]) Sdělení Komise o profesním tajemství v rozhodnutích o státních podporách, Úř. věst. C 297, 9.12.2003, s. 6.

([5]) Viz poznámka pod čarou 1.

(17) Komise požádala rumunské orgány o doplňující informace dopisy ze dne 12. října 2011, 24. února 2012, 27. července 2012, 9. srpna 2012, 3. listopadu 2012, 30. října 2014 a 28. července 2015. Rumunské orgány odpověděly dopisy ze dne 16. listopadu 2011, 13. dubna 2012, 3. května 2012, 3. září 2012, 5. října 2012, 12. prosince 2012, 2. prosince 2014, 9. prosince 2014 a 21. září 2015.

(18) Dopisem ze dne 27. července 2012 si Komise vyžádala od stěžovatele doplňující informace. Stěžovatel reagoval dne 3. září 2012 zasláním doplňujících informací. Stěžovatel poskytl informace rovněž dne 7. června 2011, 30. června 2011, 8. srpna 2011, 14. října 2011, 19. března 2012, 14. května 2012, 13. července 2012, 19. října 2012, 3. prosince 2012, 1. července 2013, 6. června 2014, 10. července 2014, 10. října 2014, 15. a 16. října 2014, 10. listopadu 2014, 12. listopadu 2014, 14. listopadu 2014, 25. února 2015, 25. května 2015, 28. května 2015, 29. září 2015, 10. prosince 2015, 22. prosince 2015, 13. dubna 2016, 28. dubna 2016, 27. února 2018 a 20. dubna 2018.

(19) Společnost Wizz Air předložila dne 11. února 2015 a dne 3. července 2015 doplňující informace zahrnující zprávu vypracovanou společností Oxera pro společnost Wizz Air, která uplatňovala zásadu tržně jednajícího hospodářského subjektu (dále jen „tržně jednající hospodářský subjekt“) na jednotlivé dohody mezi společností Wizz Air a správcem letiště. Společnost Oxera předložila aktualizované zprávy a další poznámky dne 14. května 2015, 10. srpna 2015, 21. září 2015, 20. října 2015, 15. září 2017 a 22. září 2017. Dne 10. listopadu 2017 požádala Komise o verzi odpovědí společnosti Oxera ze dnů 15. a 22. září 2017 bez důvěrných informací. Dne 15. listopadu 2017 informovala společnost Oxera Komisi o tom, že společnost Wizz Air si nevyžádala odstranění žádných informací, a Komise po dalším vyjasnění se společností Oxera ze dne 23. listopadu 2017 zaslala dne 1. prosince 2017 Rumunsku odpovědi společnosti Oxera ze dnů 15. a 22. září 2017. Rumunské orgány předložily své připomínky ke studii společnosti Oxera dne 1. února 2018.

(20) Dne 14. března 2014 informovala Komise Rumunsko a zúčastněné strany o přijetí sdělení „ Pokyny EU ke státní podpoře letišť a leteckých společností“ ([6]) (dále jen „Pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014“) a vyzvala je, aby do 20 pracovních dnů ode dne zveřejnění pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 předložilo své připomínky. Dne 4. dubna 2014 byly pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014 zveřejněny v Úředním věstníku Evropské unie. Komise obdržela připomínky od společnosti Carpatair dne 25. března 2014, od společnosti Wizz Air dne 30. dubna 2014 a od správce letiště dne 8. května 2014.

(21) Dne 28. května 2014 předala Komise tyto připomínky třetích stran k pokynům pro leteckou dopravu z roku 2014 Rumunsku. Komise obdržela vyjádření Rumunska k připomínkám zúčastněných stran dopisem ze dne 3. července 2014.

(22) Správce letiště předložil doplňující informace dne 11. listopadu 2011, 24. listopadu 2016 a 16. prosince 2016. Komise rovněž obdržela dodatečná podání od správce letiště dne 18. ledna 2016, 31. ledna 2016 a 7. března 2016. Dne 11. března 2016 předala Komise tato podání Rumunsku, které nepodalo žádné připomínky.

(23) Dopisem ze dne 17. července 2015 předala Komise Rumunsku další připomínky stěžovatele a společnosti Wizz Air; Rumunsko se k těmto připomínkám vyjádřilo dne 21. září 2015.

(24) Dopisem ze dne 11. března 2016 předala Komise Rumunsku další připomínky společnosti Oxera; Rumunsko se k těmto připomínkám vyjádřilo dne 15. dubna 2016.

(25) Dne 30. října 2017 požádala Komise rumunské orgány o doplňující informace. Text této žádosti přeložený do rumunštiny byl rumunským orgánům zaslán dne 9. listopadu 2017. Rumunské orgány odpověděly po dvou schválených prodlouženích lhůty dne 15. ledna 2018. Dne 26. března 2018 a 31. října 2018 zaslala Komise rumunským orgánům žádosti o další vysvětlení, na které tyto orgány odpověděly dne 4. června 2018 a dne 21. listopadu 2018. Dne 8. dubna 2019 poskytly rumunské orgány překlad svých odpovědí ze dne 4. června 2018.

(26) Dne 17. května 2019 zaslala společnost Wizz Air Komisi dopis se žádostí o právo přístupu ke spisu a o právo být vyslechnuta, na nějž Komise odpověděla dne 11. června 2019.

([6]) Sdělení Komise – Pokyny ke státní podpoře letišť a leteckých společností, Úř. věst. C 99, 4.4.2014, s. 3.

2. **MEZINÁRODNÍ LETIŠTĚ TEMEŠVÁR**

2.1. **Letiště**

(27) Mezinárodní letiště Temešvár je mezinárodní letiště nacházející se v západní části Rumunska.

(28) Toto letiště je provozováno správcem letiště (15. bod odůvodnění), akciovou společností, v níž rumunský stát ke dni přijetí tohoto rozhodnutí drží 80 % akcií ([7]). Zbývající část akcií vlastní fond Fondul Proprietatea ([8]). Původně byl počáteční základní kapitál v plné výši upsán Rumunskem, a ke dni zřízení správce letiště byl zcela splacen ([9]).

(29) Správce letiště je vlastníkem letištní infrastruktury s výjimkou vzletové a přistávací dráhy, pojezdové dráhy a odbavovací plochy, jejichž vlastníkem je rumunský stát. Na tuto posledně zmiňovanou infrastrukturu stát udělil správci letiště koncesi.

(30) Mezinárodní letiště Temešvár má jednu vzletovou a přistávací dráhu, která je 3 500 metrů dlouhá a 45 metrů široká. Odbavovací plochy obsahují 22 parkovacích míst. Kapacita letiště je 1 300 cestujících na mezinárodních letech za hodinu a 500 cestujících ve vnitrostátních letech za hodinu. Letiště má rovněž nákladní terminál.

(31) V letech 2007 až 2009, tj. v posuzovaném období, bylo mezinárodní letiště Temešvár druhým největším letištěm v Rumunsku z hlediska provozu (viz tabulka 1). Tabulka 1 zahrnuje rovněž následný vývoj dopravy do roku 2017.

Tabulka 1: Provoz na mezinárodním letišti Temešvár v letech 2007–2018

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

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

Zdroj: rumunské orgány

(32) V době vydání tohoto rozhodnutí provozovalo na mezinárodním letišti Temešvár pravidelnou leteckou přepravu několik nízkonákladových leteckých společností. Společnost Wizz Air obsluhuje nejvyšší počet evropských destinací, nabídka společností Ryanair a Blue Air je omezenější. Letiště obsluhují rovněž dva dopravci poskytující služby v plném rozsahu: společnosti Tarom a Lufthansa. Fungují zde rovněž sezónní charterové lety a působí zde několik provozovatelů nákladní dopravy.

(33) Od roku 2007 do roku 2009 představovalo mezinárodní letiště Temešvár regionální letištní uzel pro společnost Carpatair, regionálního dopravce poskytujícího služby v plném rozsahu, který obsluhoval přibližně 32 vnitrostátních a evropských destinací. Letiště obsluhovaly i další letecké společnosti, například Tarom, Lufthansa, Austrian Airlines, Malev, Alitalia a Moldavian Airlines.

(34) Nejblíže od mezinárodního letiště Temešvár se nacházejí následující letiště:

— letiště Arad, které se nachází ve vzdálenosti 50 km. To představuje dobu strávenou na cestě autem v délce 40 minut. Letiště Arad má největší nákladní terminál v západním Rumunsku. Jeho objem osobní přepravy klesl z 67 183 cestujících v roce 2007 na 11 367 cestujících v roce 2018; a

([7]) Statutul Societății Naționale „Aeroportul Internațional Timișoara – Traian Vuia“ – S.A. din 18.09.2008 – stanovy provozovatele mezinárodního letiště Temešvár ze dne 15. října 2008 (dále jen „stanovy z roku 2008“), článek 8.

([8]) Fondul Proprietatea je nemovitostní fond zřízený rumunskou vládou za účelem odškodnění jednotlivců, kteří přišli o své nemovitosti v průběhu komunistického režimu a jejichž pohledávky nebylo možno vypořádat formou věcného plnění. Rumunská vláda se stala menšinovým akcionářem fondu Fondul Proprietatea (0,04 %) přerozdělením podílů, které měla původně v držení, oprávněným žadatelům.

([9]) Statutul Societății Naționale „Aeroportul Internațional Timișoara“ – S.A. din 24.08.1998 – stanovy provozovatele mezinárodního letiště Temešvár platné od 7. října 1998 do 14. října 2008 (dále jen „stanovy z roku 1998“), schválené rozhodnutím vlády č. 521/1998, článek 7.

— letiště Caransebeș, které se nachází ve vzdálenosti 107 km. To představuje dobu strávenou na cestě autem v délce 1 hodina a 14 minut. Jedná se o soukromé letiště bez linkové dopravy. Používá se pro lety v oblasti všeobecného letectví a pro záchranné a policejní lety.

(35) Tabulka 2 shrnuje finanční situaci ([10]) správce letiště v posuzovaném období:

Tabulka 2: Klíčové finanční ukazatele (v tisících RON)

v tisících RON	2007	2008	2009
Příjmy	23 473	30 545	41 067
Růst obratu	nepoužije se	+ 30,1 %	+ 34,4 %
(EBITDA)	7 318	10 646	12 212
Rozpětí EBITDA	31,2 %	34,9 %	29,7 %
(EBIT)	3 249	5 809	5 655
Čistý zisk	2 417	4 874	3 508
Čisté zisky	10,3 %	16,0 %	8,5 %

2.2. Plán rozvoje mezinárodního letiště Temešvár na období 2006–2015

(36) Plán rozvoje na období 2006–2015 (dále jen „plán rozvoje“) předpokládal zvýšení objemu přepravy cestujících z 611 705 cestujících v roce 2005 na 1 661 332 cestujících v roce 2010 a 2 565 494 cestujících v roce 2015. Očekávalo se, že po přistoupení Rumunska k EU v roce 2007 se objem přepravy zvýší o 16 – 18 %.

(37) Plán rozvoje zaznamenal, že v období 2001–2005 se objem přepravy cestujících a počet pohybů letadel zvýšil o 250 %. Konstatoval rovněž, že v roce 2006 dosáhla stávající kapacita kritické úrovně, pokud jde o terminál pro cestující, odbavovací plochu, vzletovou a přistávací dráhu, přístupovou komunikaci a parkoviště, což ohrozilo možnost otevření nových tras a zvýšení počtu cestujících na stávajících trasách. Práce na rozšíření terminálu pro cestující byly zahájeny v roce 2003 a práce na rozšíření odbavovací plochy v roce 2004. Plán rozvoje potvrdil potřebu pokračovat v rozšiřování a rozvoji infrastruktury s cílem přizpůsobit se předpokládanému zvýšení provozu.

3. SPORNÁ OPATŘENÍ

3.1. Opatření č. 1 – roční financování poskytnuté správci letiště

(38) Správce letiště obdržel od státu roční granty (dále jen „opatření č. 1“). Podle Rumunska se financování poskytnuté správci letiště v období 2007–2009 týkalo investic následujícího typu a v následující výši (Tabulka 3).

Tabulka 3: Veřejné financování poskytnuté správci letiště v letech 2007–2009

Rok	Položka č.	Částka (v tisících RON)	Investiční projekt	Vlastník infrastruktury
2007	1	500	Rozvoj přístupové komunikace a parkoviště	Letiště
	2	1 758	Rozvoj terminálu, který není součástí schengenského prostoru (původně terminálu pro vnitrostátní lety)	Letiště
	3	6 846	Modernizace vzletové a přistávací dráhy a rozšíření odbavovací plochy	Rumunský stát
		9 104	**Mezisoučet**	

([10]) Zpráva analytiků ze dne 7. února 2011 týkající se fondu Fondul Proprietatea, IEBA Trust financial & Investment Services.

2008	4	10 236,65	Modernizace vzletové a přistávací dráhy a rozšíření odbavovací plochy	Rumunský stát
	5	242	Rozvoj terminálu, který není součástí schengenského prostoru (původně terminálu pro vnitrostátní lety)	Letiště
	6	97,24	Detektory kovů v bezpečnostních rámech	Letiště
	7	4 598,4	Systém detekce výbušnin	Letiště
	8	703,99	Přenosná zařízení na detekci výbušnin	Letiště
	9	1 344,00	Osvětlovací zařízení	Letiště
	10	1 773,61	Systém rentgenového skenování	Letiště
	11	511,81	Samojízdné podvozky EMS	Letiště
		19 507,7	**Mezisoučet**	
2009	12	2 387,99	Modernizace vzletové a přistávací dráhy a rozšíření odbavovací plochy	Rumunský stát
	13	6 379,96	Modernizace terminálu, který není součástí schengenského prostoru (původně terminálu pro vnitrostátní lety)	Letiště
		8 767,95	**Mezisoučet**	
2007–2009		**37 379,65**	**Celkem**	

(39) Podle Rumunska spočívalo financování těchto investic na následujících právních základech:

(1) U bezpečnostního vybavení se jednalo o rozhodnutí vlády č. 1461/2007 o financování programů nákupu bezpečnostního vybavení letiště, které zahrnovalo i bezpečnostní vybavení, které mělo být financováno na mezinárodním letišti Temešvár v roce 2008. Toto financování bylo přiděleno v návrhu rozpočtu na rok 2008, který byl schválen rozhodnutím vlády č. 666/2008 ze dne 24. června 2008.

(2) Pro zbytek investic byl rozhodnutím vlády č. 615/2002 schválen strategický program rozvoje letištní infrastruktury na mezinárodním letišti Temešvár na období 2002–2015. Toto rozhodnutí bylo pozměněno rozhodnutím vlády č. 1212/2007, kterým byl schválen strategický program na období 2007–2015. Uvedený seznam investic byl do tohoto strategického programu výslovně začleněn. Částky přidělené na tyto investice byly zahrnuty do právních aktů, jimiž se schvaloval rozpočet na roky 2007, 2008 a 2009 ([11]).

3.2. **Opatření č. 2 – letecká informační příručka (AIP) na roky 2007, 2008 a 2010**

3.2.1. *AIP na roky 2007 a 2008*

(40) Podle informací získaných od Rumunska má každý správce letiště podle platného vnitrostátního právního rámce pravomoc stanovit své letištní poplatky. Poplatky stanovené správcem letiště podléhají formálnímu zveřejnění v letecké informační příručce (dále jen „AIP“), jak vyžadují mezinárodní letecké předpisy. Politika poplatků za používání mezinárodního letiště Temešvár byla proto stanovena pouze ve vztahu k tomuto letišti a nevztahuje se na žádné jiné letiště nacházející se na regionálním nebo vnitrostátním území. Příručky AIP navrhuje výkonné vedení správce letiště a schvaluje je představenstvo v souladu s výsadními pravomocemi, které jsou mu výslovně svěřeny na základě stanov společnosti.

(41) Příslušné poplatky byly zveřejněny v příručce AIP dne 7. června 2007 pod značkou GEN 4.1–17 (dále jen „AIP na rok 2007“) takto:

([11]) Vyhláška ministerstva dopravy, ministerstva financí a ministerstva práce č. 289 ze dne 21. února 2007 týkající se rozpočtu na rok 2007, rozhodnutí vlády č. 666 ze dne 24. června 2008 týkající se rozpočtu na rok 2008 a rozhodnutí vlády č. 721 ze dne 17. června 2009 týkající se rozpočtu na rok 2009.

Tabulka 4: Letištní poplatky za rok 2007 podle AIP (v EUR)

Poplatek	Minimální poplatek	Jednotková sazba
Přistání	50	7/tuna
Osvětlení	50	2,10/tuna
Parkování	15	0,15/tun/hod
Služby cestujícím		
— ***mezinárodní lety***		8/cestující
— ***vnitrostátní lety***		3/cestující
— ***bezpečnost***		7/cestující
— ***tranzit nebo přestup***		5/cestující

(42) AIP na rok 2007 stanoví snížení přistávacích poplatků na základě počtu přistání, jak je shrnuto v následující tabulce:

Tabulka 5: Snížení letištních poplatků podle AIP na rok 2007

Mezinárodní lety	
Počet přistání/rok	**Rabat (%)**
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) Navíc je novým provozovatelům letecké dopravy, kteří uskuteční alespoň dva lety týdně, a novým destinacím, které ještě nejsou propojeny s mezinárodním letištěm Temešvár, poskytována 50 % sleva z přistávacích poplatků po dobu šesti měsíců.

(44) Příslušné letištní poplatky za rok 2008 byly zveřejněny v příručce AIP dne 23. října 2008 pod značkou GEN 4.1–17 („AIP a rok 2008“) takto:

Tabulka 6: Příslušné letištní poplatky (AIP 2008) v EUR

Poplatek	Minimální poplatek	Jednotková sazba
Přistání	50	7/tuna
Osvětlení	50	2,10/tuna
Parkování	15	0,15/tun/hod
Služby cestujícím		
— ***mezinárodní lety***		8/cestující
— ***vnitrostátní lety***		5/cestující
— ***bezpečnost***		10/cestující
— ***tranzit nebo přestup***		1,50/cestující
— ***osoby s omezenou schopností pohybu a orientace***		0,20/cestující

(45) Příručka AIP z roku 2008 zvýšila bezpečnostní poplatky za cestující ze 7 EUR na cestujícího v roce 2007 na 10 EUR na cestujícího. Poplatek za tranzitní nebo transferové cestující se snížil z 5 EUR na 1,50 EUR na cestujícího. Správce letiště navíc zavedl poplatek ve výši 0,20 EUR pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

(46) Příručka AIP na rok 2008 stanoví snížení přistávacích poplatků na základě počtu přistání v uplynulém roce takto:

Tabulka 7: Snížení letištních poplatků (AIP 2008)

Mezinárodní lety	
Počet přistání/rok	**Rabat (%)**
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) AIP na rok 2008 rovněž stanoví slevu z přistávacích poplatků ve výši 50 % po dobu 12 měsíců pro nové letecké provozovatele na mezinárodním letišti Temešvár, kteří uskuteční nejméně tři lety týdně letounem, který má alespoň 70 míst. V případě každé nově zprovozněné destinace se uplatňuje sleva z přistávacích poplatků ve výši 50 % po dobu šesti měsíců.

(48) Kromě výše uvedených slev a snížených sazeb poskytuje správce letiště rovněž částečné vrácení plateb obdržených v rámci poplatku za nástup (Tabulka 8).

Tabulka 8: Vrácení příjmů pocházejících z poplatků za nástup v roce podle AIP z roku 2008

Počet nastoupených cestujících za rok poskytnutý uživatelem	**Vrácená částka**
150 001 – 300 000	10 %
300 001 – 500 000	20 %
> 500 001	30 %

3.2.2. *AIP na rok 2010*

(49) Dne 26. srpna 2010 byla zveřejněna změna letištních poplatků na mezinárodním letišti Temešvár („AIP na rok 2010“). Správce letiště zavedl novou kategorii slev pro letadla s maximální vzletovou hmotností nad 70 tun:

Tabulka 9: Slevy podle AIP na rok 2010 pro letadla s maximální vzletovou hmotností nad 70 tun

Počet nastoupených cestujících za měsíc, poskytnutý uživatelem	**Sleva (%)**
0 – 10 000	0
10 001 – 18 000	72
18 001 – 36 000	82
> 36 000	85

3.3. **Opatření č. 3 – dohody z roku 2008 mezi správcem letiště a společností Wizz Air**

(50) V polovině roku 2008 uzavřeli správce letišť a společnost Wizz Air řadu dohod, v nichž byly stanoveny zásady jejich spolupráce, jakož i podmínky využívání letištní infrastruktury a služeb danou leteckou společností. Tyto uzavřené dohody zahrnovaly i) memorandum o porozumění; ii) marketingovou dohodu; iii) dohodu o provozu a iv) dohodu o pozemním odbavování (dále jen „dohody z roku 2008“). Na základě těchto dohod z roku 2008 zahájila společnost Wizz Air na konci roku 2008 provoz z mezinárodního letiště Temešvár. V roce 2009 tato společnost postupně zvyšovala počet mezinárodních destinací obsluhovaných jejími letadly typu A320 (280 míst).

3.3.1. *Memorandum o porozumění ze dne 25. června 2008*

(51) Správce letiště a společnost Wizz Air uzavřeli dne 25. června 2008 memorandum o porozumění (dále jen „memorandum o porozumění“ nebo „memorandum“). Toto memorandum bylo uzavřeno na počáteční období tří let plus jeden rok, v jehož průběhu by je smluvní strany mohly ukončit z důvodu porušení smlouvy. Toto memorandum o porozumění vymezilo obecné zásady jejich spolupráce, jakož i podmínky využívání letištní infrastruktury a služeb společností Wizz Air.

(52) Správce letiště souhlasil s rozšířením terminálu pro přepravu cestujících tak, aby nejpozději do 1. ledna 2011 umožňoval odbavení až tří milionů cestujících ročně. Odsouhlasil rovněž, že do konce roku 2009 bude zvýšena kategorie vzletové a přistávací dráhy pro vzlety a přistání v obou směrech na III. kategorii a že budou společnosti Wizz Air na její žádost zpřístupněny letištní časy.

(53) Společnost Wizz Air se zavázala, že bude pro správce letiště vykonávat marketingové činnosti. Zejména bylo dohodnuto, že bude propagovat destinace letů společnosti Wizz Air směrem z tohoto letiště nebo na toto letiště s cílem zvýšit počet odlétajících a přijíždějících cestujících na tomto letišti. Správce letiště se na oplátku zavázal k tomu, že bude hradit poplatky za marketingové služby v závislosti na počtu přistání a počtu přepravených cestujících.

3.3.2. *Marketingová dohoda ze dne 30. července 2008*

(54) Smluvní strany uzavřely marketingovou dohodu (dále jen „marketingová dohoda“) dne 30. července 2008; tato dohoda byla uzavřena na počáteční období tří let počínaje dnem 11. prosince 2008. Platnost marketingové dohody bylo možno po uplynutí počátečního tříletého období prodloužit o jeden rok.

(55) Marketingová dohoda stanoví podmínky pro marketingové činnosti prováděné společností Wizz Air s cílem zvýšit počet odlétajících a přilétajících cestujících na letišti.

(56) Marketingová dohoda obsahuje podrobnosti o následujících marketingových činnostech, které má provádět společnost Wizz Air:

— propagace mezinárodního letiště Temešvár a letů společnosti Wizz Air na mezinárodní letiště Temešvár a z tohoto letiště ve svém časopise poskytovaném on-line a na palubě letadla,

— propagace mezinárodního letiště Temešvár na svých internetových stránkách,

— vytvoření marketingové strategie pro mezinárodní letiště Temešvár a společnost Wizz Air,

— reklamní akce týkající se leteckých služeb na mezinárodním letišti Temešvár a

— ostatní činnosti podporující zvyšování počtu cestujících na mezinárodním letišti Temešvár.

(57) Tyto marketingové činnosti měly být prováděny v rumunských a v zahraničních médiích.

(58) Jako odměnu za marketingové činnosti prováděné společností Wizz Air měl správce letiště zaplatit společnosti Wizz Air marketingový poplatek, který závisel na poskytnutých počtech odlétajících cestujících.

(59) V marketingové dohodě bylo stanoveno, že v případě zvýšení poplatků upravených v dohodě o provozu nebo v dohodě o pozemním odbavování bude marketingový poplatek upraven úměrně změně letištních poplatků.

(60) Správce letiště má vůči společnosti Wizz Air navíc ještě tyto povinnosti:

— umožnit společnosti Wizz Air využívat infrastrukturu mezinárodního letiště Temešvár pro účely obchodních a marketingových činností,

— podporovat kontakty společnosti Wizz Air s místními veřejnými a podnikatelskými subjekty,

— poskytovat společnosti Wizz Air své zkušenosti, znalosti a kontakty s místními marketingovými službami a sdělovacími prostředky,

— zapojit společnost Wizz Air do svých propagačních a marketingových aktivit,

— poskytnout společnosti Wizz Air reklamní prostor na mezinárodním letišti Temešvár,

— podporovat společnost Wizz Air činnostmi v oblasti vztahů s veřejností.

(61) Marketingová dohoda stanovila, že společnost Wizz Air vystaví fakturu na marketingový poplatek poté, co od správce letiště obdrží „*proforma fakturu*“ týkající se poplatků podle dohody o provozu a dohody o pozemním odbavování.

(62) Podle marketingové dohody byla společnost Wizz Air povinna poskytovat správci letiště alespoň jednou ročně zprávy popisující marketingové činnosti, které provedla (tj. popis marketingových činností, cílové skupiny, reklama, četnost, výběr médií, částky vynaložené na marketingové činnosti).

3.3.3. *Ukončení marketingové dohody a úhrada marketingových poplatků správcem letiště*

(63) Dne 11. února 2010 se správce letiště rozhodl marketingovou dohodu ukončit.

(64) Rumunský vnitrostátní orgán pro regulaci a kontrolu veřejných zakázek dospěl z hlediska pravidel pro zadávání veřejných zakázek k závěru, že zadání marketingové dohody bez jakéhokoli zadávacího řízení stanoveného ve vnitrostátních právních předpisech představovalo porušení těchto předpisů a lze za ně uložit pokutu mezi 70 000 a 100 000 RON.

(65) Správce letiště obdržel od společnosti Wizz Air faktury za marketingové služby poskytnuté v období od října 2008 do ledna 2010 v celkové výši 2 560 992,90 EUR. Rumunské orgány tvrdí, že správce letiště tuto částku neuhradil a že platební povinnost vyplývající z marketingové dohody bude vyřešena v souladu s obchodním právem.

(66) Z faktur vystavených společností Wizz Air správci letiště vyplývá, že marketingové poplatky byly fakturovány s několikaměsíčním zpožděním.

3.3.4. *Dohoda o provozu ze dne 1. srpna 2008*

(67) Dohoda o provozu byla uzavřena dne 1. srpna 2008 na období od 11. prosince 2008 do 10. prosince 2009 s automatickým prodloužením o dalších 12 měsíců ke každému výročí jejího vstupu v platnost (dále jen „dohoda o provozu“) ([12]). V dohodě o provozu byly podrobně stanoveny požadavky na služby, které má správce letiště poskytovat společnosti Wizz Air (služby v oblasti osobní přepravy, bezpečnostní služby, tranzitní/transferové služby), a byly zde vymezeny příslušné letištní poplatky, které měla společnost Wizz Air uhradit, jakož i slevy a výjimky z těchto poplatků.

(68) Tyto poplatky se v zásadě ([13]) shodovaly s poplatky stanovenými v příručce AIP na rok 2008. Kromě toho měla letecká společnost nárok na 50 % slevu po dobu šesti měsíců za zvýšení počtu spojení.

(69) Platby za služby byly splatné 30 dnů po obdržení faktury „*bez jakéhokoli odpočtu z důvodu jakékoli údajné protipohledávky nebo z jakéhokoli jiného důvodu*“. Úroky z prodlení za pozdní platby byly stanoveny ve výši 6,5 % ročně. Sankce měly být uvedeny na faktuře.

([12]) Tato dohoda o provozu je totožná s dohodou o provozu, na kterou odkazuje marketingová dohoda.

([13]) S výjimkou poplatku za vnitrostátní lety, neboť společnost Wizz Air žádné vnitrostátní lety neposkytovala.

(70) Porušení důvěrnosti smlouvy mělo být potrestáno pokutou ve výši 10 000 EUR.

(71) Dne 25. června 2010 byla dohoda o provozu pozměněna zavedením nového systému slev, který se týkal období do 6. února 2011. Tento nový systém slev odpovídá režimu slev stanovenému v příručce AIP na rok 2010.

3.3.5. *Dohoda o pozemním odbavování ze dne 1. srpna 2008*

(72) Dohoda o pozemním odbavování představovala přílohu standardní dohody o pozemním odbavování z dubna 2004 a byla účinná od 11. prosince 2008 do 10. prosince 2009 s automatickým prodloužením o dalších 12 měsíců ke každému výročí jejího vstupu v platnost. ([14])

(73) Dohoda o pozemním odbavování stanoví manipulační poplatky pro letadla typu Airbus A320 ve výši 150 EUR za jedno pozemní odbavení, které spočívá v příletu a následném odletu. Služby „na vyžádání" nebyly zahrnuty a měly být účtovány zvlášť.

(74) Faktury za odbavovací služby měly být vystaveny nejpozději do 5. dne následujícího měsíce. Platby měly být provedeny do 30 dnů ode dne obdržení faktury. Úrok z prodlení za pozdní platby byl stanoven sazbou 6,5 % ročně.

(75) Dne 1. února 2010 byla dohoda o pozemním odbavování prodloužena o jeden rok počínaje 6. únorem 2010. Ustanovení marketingové dohody, které umožňovalo v okamžiku vypršení platnosti nebo ukončení marketingové dohody okamžitě ukončit dohodu o pozemním odbavování a dohodu o provozu bez nároku na odškodnění, bylo prohlášeno za neplatné.

(76) Dne 25. června 2010 byla dohoda o pozemním odbavování pozměněna zavedením nového systému slev, který se vztahoval na odbavovací poplatky a na služby na vyžádání a který zahrnoval období do 6. února 2011. Tento nový systém slev byl zaveden rozhodnutím představenstva správce letiště dne 15. června 2010. Tento nový systém slev odpovídá režimu slev stanovenému v příručce AIP na rok 2010.

3.4. **Opatření č. 4 – nevymáhání letištních poplatků fakturovaných společnosti Wizz Air za období od října 2009 do února 2010**

(77) Dne 28. dubna 2010 zaslal správce letiště společnosti Wizz Air výzvu k úhradě 2 825 360 EUR za faktury týkající se poplatků splatných podle dohody o provozu a dohody o pozemním odbavování za období od října 2009 do února 2010.

(78) V době vydání rozhodnutí o zahájení řízení společnost Wizz Air měla uhrazeno pouze 264 367,10 EUR v první polovině roku 2010 a jevilo se, že správce letiště nepodnikl žádné další kroky s cílem inkasovat dlužné částky.

4. **DŮVODY PRO ZAHÁJENÍ VYŠETŘOVACÍHO ŘÍZENÍ**

(79) V rozhodnutí o zahájení řízení dospěla Komise k závěru, že základní sazba letištních poplatků obsažených v letecké informační příručce AIP na roky 2007, 2008 a 2010 nepředstavuje státní podporu.

(80) Rozhodnutí o zahájení řízení však vyvolalo otázku, zda byla následná opatření přijata za tržních podmínek, a zda tudíž nezahrnovala státní podporu. A nebylo-li tomu tak, je nutno určit, lze-li takovou podporu považovat za slučitelnou s vnitřním trhem:

— roční provozní financování poskytnuté správci letiště v letech 2007, 2008 a 2009

— slevy a rabaty podle AIP na rok 2007, 2008 a 2010

— dohody z roku 2008 mezi společností Wizz Air a správcem letiště

— nevymáhání letištních poplatků fakturovaných společnosti Wizz Air za období od října 2009 do února 2010

([14]) Tato dohoda o pozemním odbavování je totožná s dohodou o pozemním odbavování uvedenou v marketingové dohodě.

4.1. **Opatření č. 1 – roční provozní financování poskytnuté správci letiště na období 2007–2009**

(81) Komise zastávala předběžný názor, že roční financování poskytnuté správci letiště není v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu vzhledem ke skutečnosti, že nebyl předložen žádný obchodní plán ani prognózy ziskovosti, skutečnosti, že menšinový akcionář (Fondul Proprietatea) zjevně nepřispěl k financování za stejných podmínek, a skutečnosti, že nebylo zřejmé, zda správce letiště soustavně vyplácel akcionářům příslušné dividendy.

4.2. **Opatření č. 2 – slevy a rabaty podle AIP na roky 2007, 2008 a 2010**

(82) Komise zastávala předběžný názor, že slevy a rabaty uvedené v příručce AIP na rok 2007 představovaly státní podporu, a nemohla vyloučit, že AIP na rok 2008 a na rok 2010 zahrnovaly státní podporu. Komise nemohla vyloučit, že někteří uživatelé mezinárodního letiště Temešvár obdrželi selektivní výhodu poskytnutou prostřednictvím těchto rabatů a slev. Pokud jde o nový rabat pro letadla s maximální vzletovou hmotností nad 70 tun, který je stanoven v AIP na rok 2010, měla Komise za to, že představuje státní podporu, neboť evidentně nepokrýval náklady správce letiště. Navíc rozdíl v poplatcích pro vnitrostátní a mezinárodní cestující i pro cestující v tranzitu vedl Komisi k pochybnostem o nediskriminační povaze těchto režimů.

4.3. **Opatření č. 3 – dohody z roku 2008 mezi společností Wizz Air a správcem letiště**

(83) Komise zastávala předběžný názor, že dohody se společností Wizz Air z roku 2008 nebyly uzavřeny za běžných tržních podmínek, a že proto společnost Wizz Air získala selektivní hospodářské zvýhodnění. Komise proto zastávala předběžný názor, že dohody z roku 2008 představují státní podporu.

4.4. **Opatření č. 4 – nevymáhání letištních poplatků fakturovaných společnosti Wizz Air za období od října 2009 do února 2010**

(84) Komise zastávala předběžný názor, že nemůže vyloučit, že nevymáhání letištních poplatků zahrnuje státní podporu, neboť nebyly podniknuty žádné kroky k jejich vymáhání.

5. **PŘIPOMÍNKY RUMUNSKA**

5.1. **Opatření č. 1 – roční financování poskytnuté správci letiště na období 2007–2009**

(85) Rumunsko objasnilo, že údajná provozní podpora poskytnutá správci letiště se ve skutečnosti vztahuje k investičním nákladům a nepředstavuje státní podporu. Investiční projekty jsou uvedeny v tabulce 3 tohoto rozhodnutí.

(86) Pokud jde o financování *modernizace vzletové a přistávací dráhy a rozšíření odbavovací plochy* v letech 2007, 2008 a 2009, Rumunsko tvrdilo, že toto financování bylo provedeno v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu. Podle Rumunska je zásada tržně jednajícího hospodářského subjektu dodržena v případě, že se jedná o investice do aktiv, která jsou ve vlastnictví státu a vytvářejí příjmy z dividend a koncesionářských poplatků. V tomto případě Rumunsko vypočítalo koncesionářský poplatek ve výši 2 % hrubých příjmů získaných na základě koncese. Rumunsko uvedlo, že plán rozvoje a posouzení kapacity mezinárodního letiště Temešvár vypracované v roce 2006 (dále jen „posouzení kapacity“) svědčily o hospodářské udržitelnosti těchto investic. Podle Rumunska bylo možné hospodářskou udržitelnost očekávat, neboť zvýšený počet cestujících a zvýšení efektivity by znamenaly zvýšení příjmů z provozování letištní infrastruktury. Podle Rumunska byly tyto investice nezbytné rovněž z hlediska splnění bezpečnostních požadavků v letectví (zejména předcházení neoprávněnému přístupu k letadlům) a řešení provozních potřeb vyplývajících z nárůstu letového provozu. Rumunsko dále uvedlo, že kromě obchodních činností byla infrastruktura využívána také pro letecké linky pro vojenské činnosti, oficiální mise, pátrací a záchranné mise, humanitární pomoc a pomoc při mimořádných událostech, lety OSN, Červeného kříže a Červeného půlměsíce a podobně. Rumunsko uvedlo, že činnosti v národním zájmu (armáda a národní obrana, humanitární a záchranné mise a podobně) spadají do výkonu veřejné správy. Rumunsko uvedlo, že podle rumunského práva má správce letiště povinnost umožnit bezplatné využívání letištní infrastruktury pro tyto nekomerční činnosti.

(87) Pokud jde o financování *bezpečnostního vybavení* v roce 2008, Rumunsko tvrdilo, že toto financování se týká činností spadajících do výkonu veřejné správy. Rumunsko uvedlo, že tyto investice byly požadovány podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2320/2002, nařízení Komise (ES) č. 622/2003 a vnitrostátních právních předpisů. Rumunsko dále uvedlo, že toto bezpečnostní vybavení pomohlo správci letiště splnit požadavky na bezpečnost hranic uložené nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 562/2006.

(88) Pokud jde o financování *rozšíření a modernizace terminálu, který není součástí schengenského prostoru*, v letech 2007, 2008, 2009 a 2010, Rumunsko uvedlo, že toto financování bylo provedeno buď v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu, nebo souviselo s činnostmi spadajícími do výkonu veřejné správy. Podle Rumunska byly tyto investice založeny na ekonomických důvodech, které spočívaly v přípravě letiště na vyšší počet cestujících. Rumunsko uvedlo, že stát byl veden vyhlídkami dlouhodobé výnosnosti. Rumunsko dále objasnilo, že tyto investice byly nezbytné ke splnění povinností Rumunska s ohledem na jeho připojení ke schengenskému prostoru. Rumunsko zejména uvedlo, že investice jsou nezbytné pro dosažení souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2320/2002 a s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 562/2006.

(89) Pokud jde o financování *rozvoje přístupové komunikace a parkoviště* v roce 2007, Rumunsko uvedlo, že toto financování bylo provedeno v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu. Rumunsko uvedlo, že v roce 2005 byla vypracována studie proveditelnosti týkající se této investice, která zahrnovala obchodní plán a posouzení ziskovosti investice. Podle Rumunska vyplývala z této analýzy ziskovosti příležitost významných příjmů.

(90) Pokud jde o financování *osvětlovacího zařízení* v roce 2008, Rumunsko uvedlo, že toto financování bylo provedeno v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu. Podle Rumunska byly investice do osvětlovacího zařízení nezbytné pro zajištění optimálního využívání letištní infrastruktury a bezpečnosti cestujících a letadel. Rumunsko uvedlo, že tato investice se ukázala jako výnosná i ex post.

5.2. **Opatření č. 2 – slevy a rabaty podle AIP na roky 2007, 2008 a 2010**

5.2.1. *AIP na rok 2007 a 2008*

(91) Rumunsko uvedlo, že správce letiště hospodaří se ziskem od roku 2007, a že se zisky od té doby neustále zvyšují. Sazby uplatňované správcem letiště v této souvislosti pokrývaly náklady na poskytnuté služby.

(92) Rumunsko uvedlo, že rozhodnutí o uplatňování letištních poplatků vycházela z hospodářských a finančních informativních poznámek vypracovaných specializovaným útvarem správce letiště.

(93) Podle Rumunska byly letištní poplatky zveřejněny v příručce AIP a vztahovaly se na všechny uživatele nediskriminačním způsobem.

(94) Rumunsko objasnilo, že příručky AIP na roky 2007 a 2008 schválilo představenstvo správce letiště přibližně dva měsíce před vstupem příslušné příručky AIP v platnost.

(95) Podle Rumunska vedl obchodní model společnosti Carpatair, zejména model centrálního letiště poskytujícího služby hvězdicových sítí, k situaci, kdy byly letištní kapacity v době špičky příletů cestujících se společností Carpatair téměř úplně vyčerpány. Na druhé straně mimo špičku byla jejich kapacita využívána nedostatečně. Inkrementální náklady na zvýšení výkonu z hlediska počtu cestujících na mezinárodním letišti Temešvár, přinejmenším v době mimo špičku, vzniklé v důsledku provozního modelu společnosti Carpatair, byly proto velmi nízké vzhledem k tomu, že většina nákladů byla fixní. V důsledku toho byly dokonce i nízké letecké poplatky podle odhadů inkrementálně ziskové. To dokládá 39 % nárůst provozních výnosů, který konstatoval správce letiště v období 2008–2010 a jehož bylo dosaženo pouze při 22 % nárůstu provozních nákladů.

(96) Podle Rumunska odrážejí rabaty a slevy zahrnuté do příruček AIP na roky 2007 a 2008 úspory z rozsahu pro správce letiště vyplývající z toho, že náklady letištního provozu mají vysoce fixní povahu. To znamená, že existuje silná motivace k dosahování inkrementálních objemů. Rabaty a slevy jsou určeny ke stimulaci a zvyšování hospodářské činnosti, která co nejúčinněji využívá letištní infrastrukturu.

5.2.2. *AIP na rok 2010*

(97) Podle Rumunska jednal správce letiště při stanovování poplatků a slev zveřejněných v AIP na rok 2010 z vlastního podnětu. Rumunsko uvedlo, že tyto poplatky a slevy nejsou přičitatelné státu.

(98) Rumunsko uvedlo, že příručka AIP na rok 2010 byla přijata v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu. Podle Rumunska je třeba při analýze dodržování zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu zohlednit příjmy z jiných než leteckých činností, externí zajištění sítě a zvýšení hodnoty společnosti. Přibližně 14 % příjmů správce letiště představovalo příjmy z jiných než leteckých činností. Podle Rumunska vykazují cestující nízkonákladových leteckých společností zpravidla větší tendenci k nákupu novin, potravin, nápojů a obdobného zboží v letištních obchodech než jiní cestující, neboť nízkonákladové letecké společnosti obvykle toto zboží na palubě neposkytují.

(99) Rumunsko bylo toho názoru, že AIP na rok 2010 představuje pobídku pro letecké společnosti s cílem přilákat více cestujících. Rumunsko uvedlo, že v průběhu uplatňování AIP na rok 2010 se provoz na letišti vyvíjel pozitivně (viz tabulka 10).

Tabulka 10: Letiště Temešvár – příjmy a počty cestujících

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

(100) Rumunsko objasnilo, že letištní poplatky uplatňované v případě společnosti Carpatair byly sníženy v případě přistávacích poplatků o 70 % a v případě poplatků za osvětlení o 50 %. Na každého transferového cestujícího bylo účtováno pouze 1,5 EUR. Podle AIP z roku 2010 dosáhlo maximální snížení letištních poplatků vztahujících se na společnost Wizz Air 67 % až 72 %. K uplatnění slev ve výši 72 % až 85 % u společnosti Wizz Air nedošlo, protože společnost nikdy nedosáhla příslušných prahových hodnot. Podle Rumunska měly nárok na snížení poplatků i ostatní letecké společnosti v závislosti na dosažené úrovni cestujících nebo pohybů.

(101) Rumunsko uvedlo, že snížení letištních poplatků v AIP na rok 2010 odráží náklady příležitosti správce letiště z hlediska poskytování služeb společnostem, které používají malá letadla a mají delší dobu obrátky, v porovnání s poskytováním služeb větším letadlům, která znamenají vyšší počet cestujících na jedno přistání. Cílem AIP na rok 2010 bylo přilákat letecké společnosti s kratší dobou obrátky s cílem umožnit vyšší počet obrátek za hodinu a zvýšit tak provozní kapacitu správce letiště z hlediska počtu přistání za hodinu.

(102) Rumunsko uvedlo, že slevy uplatňované na společnost Wizz Air odrážejí rovněž menší objem využívaných služeb. Společnost Wizz Air nabízela pouze přímé lety, a tudíž nevyžadovala zařízení a služby potřebné pro transfer. U tranzitních letů musí správce letiště zdvojnásobit bezpečnostní zařízení. Podle Rumunska provádí 60 % cestujících společnosti Wizz Air odbavení on-line, což vede k výraznému snížení počtu zaměstnanců nezbytných pro odbavení. Cestující společnosti Wizz Air přepravují méně zavazadel, což snižuje počet zaměstnanců a zařízení potřebných k manipulaci s těmito zavazadly. Podle Rumunska prováděly běžné čištění letadel v době obrátky vlastní týmy společnosti Wizz Air.

5.3. **Opatření č. 3 – dohody z roku 2008 mezi společností Wizz Air a správcem letiště**

(103) Rumunsko uvedlo, že žádné investice do obnovy pojezdové dráhy nebo do rozšíření odbavovací plochy nebyly provedeny výhradně z důvodu přítomnosti společnosti Wizz Air. Podle Rumunska byly investice státu jako hlavního akcionáře zahájeny dříve, než společnost Wizz Air oznámila svůj záměr působit na mezinárodním letišti Temešvár. Rumunsko uvedlo, že obdobně investice a opravy z vlastních zdrojů správce letiště nebyly provedeny z důvodu přítomnosti společnosti Wizz Air nebo jakékoli jiné letecké společnosti na mezinárodním letišti Temešvár, ale za účelem zajištění podmínek v oblasti bezpečnosti a zabezpečení nezbytných pro řádné provádění činnosti letiště. Opravy byly provedeny v důsledku běžného opotřebení, a nikoli pro jakoukoli leteckou společnosti ani kvůli ní.

(104) Podle tvrzení Rumunska bylo memorandum o porozumění, jak je uvedeno i v jeho preambuli, principiální dohodou, která smluvním stranám neukládala žádné právní povinnosti. Rumunsko uvedlo, že dohoda nestanovila žádné sankce za případná porušení s výjimkou porušení ustanovení o zachování důvěrnosti. Kromě toho, že neexistuje žádná platná povinnost týkající se poskytování služeb uvedených v memorandu o porozumění, neprováděl správce letiště v předmětném období žádné práce v oblasti infrastruktury s výjimkou těch, které byly zcela nezávislé na provozu společnosti Wizz Air.

(105) Rumunsko uvedlo, že memorandum o porozumění vyjadřuje záměr stran zahájit jednání v dobré víře ohledně možné spolupráce, která měla být stanovena na základě závazných dohod. Rumunsko uvedlo, že tyto závazné dohody byly skutečně uzavřeny a prakticky nahradily memorandum o porozumění: Dohoda o provozu, dohoda o pozemním odbavování a marketingová dohoda.

(106) Podle Rumunska jednal správce letiště při podpisu dohod se společností Wizz Air z roku 2008 v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu. Na podporu tohoto tvrzení zaslalo Rumunsko Komisi obchodní plán vypracovaný *ex ante* a přepracovaný *ex post*, ze kterého vyplývalo, že dohody uzavřené se společností Wizz Air roku 2008 měly dle očekávání generovat vyšší počet cestujících a vyšší zisk.

5.4. **Opatření č. 4 – nevymáhání letištních poplatků fakturovaných společnosti Wizz Air za období od října 2009 do února 2010**

(107) Rumunsko uvedlo, že správce letiště jednal z vlastního podnětu ve vztahu k úhradě letištních poplatků, které společnost Wizz Air správci letiště dluží. Podle Rumunska proto není toto rozhodnutí v této souvislosti přičitatelné rumunskému státu.

(108) Rumunsko uvedlo, že rozhodnutí správce letiště týkající se úhrady letištních poplatků, které mu společnost Wizz Air dlužila, je v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu.

(109) Podle Rumunska byly částky, které měly být společnosti Wizz Air vráceny a které měly od ní být získány zpět, vzájemně započteny dne 1. března 2014 v dohodě o narovnání č. 20310 ([15]), uzavřené mezi správcem letiště a společností Wizz Air (dále jen „dohoda o narovnání“).

(110) Rumunsko uvedlo, že od 20. listopadu 2014 činily dluhy správce letiště vůči společnosti Wizz Air 0 EUR a dluhy společnosti Wizz Air vůči správci letiště činily 122 861,67 EUR za činnosti provedené od 1. října 2014 do 31. října 2014 a 1 256,12 EUR za pronájem administrativních prostor na mezinárodním letišti Temešvár. Podle Rumunska byly tyto částky splatné dne 30. listopadu 2014.

([15]) Dohoda o narovnání byla založena na následujících opatřeních. Správce letiště podal proti společnostiWizz Air rozhodčí žalobu u rozhodčího soudu Obchodní a průmyslové komory v Kluži (dále jen „rozhodčí soud v Kluži“ pod číslem 24/2011). Rozhodčí soud v Kluži vydal rozhodčí nález č. 3 ze dne 16. května 2012 (dále jen „rozhodčí nález“). Rozhodnutím ze dne 11. června 2012 rozhodčí soud v Kluži opravil některé chyby. Rozhodčí nález nařizoval, aby společnost Wizz Air uhradila některé faktury vystavené správcem letiště, a aby byla uhrazena zbývající částka na základě dohody o provozu a dohody o pozemním odbavování. Správce letiště rovněž vyžadoval od společnosti Wizz Air úhradu úroků z prodlení. Společnost Wizz Air podala proti správci letiště žalobu, ve které požadovala, aby mu bylo uloženo uhradit faktury vystavené společností Wizz Air na základě marketingové dohody. Specializovaný soud v Kluži vydal rozhodnutí č. 3597 ze dne 3. října 2012, kterým částečně vyhověl žalobě podané společností Wizz Air proti správci letiště.

6. PŘIPOMÍNKY TŘETÍCH STRAN

6.1. Carpatair

6.1.1. *Opatření č. 3 – dohody z roku 2008 mezi společností Wizz Air a správcem letiště*

(111) Podle společnosti Carpatair představují jednotlivé režimy ve prospěch činnosti společnosti Wizz Air na mezinárodním letišti Temešvár státní podporu. Údajná podpora poskytnutá společnosti Wizz Air v období od října 2008 do prosince 2010 činila dle odhadu společnosti Carpatair 5,5 milionu EUR. Údajně byla poskytnuta prostřednictvím marketingové dohody ve výši 2,6 milionu EUR a prostřednictvím slev na základě AIP a dohody o provozu ve výši 2,9 milionu EUR. Společnost Carpatair navíc uvedla, že toto opatření poskytoval správce letiště společnosti Wizz Air nadále i v roce 2011 a že do konce roku 2011 jeho výše údajně činila 8,3 milionu EUR.

(112) Společnost Carpatair se vyjádřila k zásadě tržně jednajícího hospodářského subjektu. Podle společnosti Carpatair by investor v tržním hospodářství při svém rozhodování vycházel ze specifických podmínek daného letiště. Vzhledem k umístění letiště a úsilí společnosti Carpatair byl od roku 2000 postupně vytvářen systém centrálního letiště poskytujícího služby hvězdicových sítí, což vedlo k situaci, kdy v době příchodu společnosti Wizz Air v roce 2008 zajišťovala společnost Carpatair 38 % příjmů správce letiště. Bylo tomu tak v podstatě z toho důvodu, že společnost Carpatair byla schopna přilákat stabilní provoz založený na cestování podnikatelů z Rumunska, Itálie, Moldavska, Ukrajiny a Německa.

(113) Společnost Carpatair dále uvedla, že provoz na mezinárodním letišti Temešvár v roce 2007 činil 836 574 cestujících a v roce 2008 to bylo 890 704 cestujících. Za obvyklých okolností by se mělo jednat o základ a referenční hodnotu příjmů, u nichž by soukromý investor usiloval o vytvoření marginálních příjmů. Hlavní starostí provozovatele letiště by neměla být kanibalizace stávající činnosti a příjmů. Podle společnosti Carpatair to však správce letiště nezohlednil a v důsledku toho mezinárodní letiště Temešvár v roce 2013 odbavilo jen 757 009 cestujících. To bylo o 15 % méně než před příchodem společnosti Wizz Air. Obezřetný investor by proto vzal v úvahu, že zdrojem vysoce kvalitních výnosů byl právě tento provoz, a omezil by výhodu poskytnutou společnosti Wizz Air jen na nové trasy. Avšak to se nestalo. Marketingová dohoda poskytovala 85 % slevu na veškeré poplatky, odbavovací služby a dokonce i na použitý materiál po dobu tří let, a to na všech trasách, tedy i na těch, z nichž polovinu již obsluhovala společnost Carpatair. Uvážlivý investor by věděl, že oslabením svého hlavního klienta – společnosti Carpatair – zničí jak stávající letištní uzel, tak zdroje, které jsou s ním spojeny. Uvážlivý soukromý investor by si měl být vědom skutečných marží ziskovosti v daném odvětví, a to zejména u těch leteckých společností, které provozují model centrálního letiště poskytujícího služby hvězdicových sítí. Za předpokladu, že by po poskytnutí údajné podpory došlo pouze ke ztrátě poloviny příjmů z provozu na mezinárodním letišti Temešvár (20 % celkových příjmů společnosti Carpatair), znamenalo by to pokles ziskovosti v podobě 15 % ztráty z celkových příjmů ze zisku ve výši 5 %. Při vyjádření v absolutních číslech znamenala příslušná ztráta každoroční negativní dopad ve výši 10–15 milionů EUR.

(114) Společnost Carpatair uvedla, že obezřetný investor by zveřejnil výsledky studie zadané v roce 2006, z nichž vyplývala potřeba opravit vzletovou a přistávací dráhu s vynaložením nákladů ve výši 30 milionů EUR. Tyto informace zpřístupnil v roce 2010 nový ředitel letiště. Obezřetný soukromý investor se řídí perspektivou dlouhodobé ziskovosti, která umožňuje pominout krátkodobý marginální zisk, který přinášejí i tak mimořádně nízké inkrementální příjmy, jako je 1 EUR na cestujícího. Je zřejmé, že pokud správce letiště ignoroval náklady na opravy a naopak ještě povolil provoz letecké společnosti, která nutně musela vzletovou a přistávací dráhu přetížit a poškodit, nebral dlouhodobou ziskovost v úvahu. Obezřetný investor v odvětví letecké dopravy by takové letecké společnosti uložil přirážku za každý přesun znamenající provozní přetížení.

(115) Společnost Carpatair uvedla, že na začátku roku 2012 správce letiště podmínil obnovení smlouvy tím, že společnost Carpatair odsouhlasí dohodu se společností Wizz Air a podmínky této dohody.

(116) Dle tvrzení společnosti Carpatair nebyla dodržena zásada tržně jednajícího hospodářského subjektu. Společnost Carpatair uvedla, že nebyla provedena analýza *ex ante* a že Komisi nebyl předložen obchodní plán v souladu s pokyny z roku 2005 pro financování letišť a pro státní podpory na zahájení činnosti pro letecké společnosti s odletem z regionálních letišť ([16]) (dále jen „pokyny pro leteckou dopravu z roku 2005“).

([16]) Sdělení Komise – Pokyny Společenství pro financování letišť a pro státní podpory na zahájení činnosti pro letecké společnosti s odletem z regionálních letišť, Úř. věst. C 312, 9.12.2005, s. 1. .

(117) Společnost Carpatair odmítla argumenty Rumunska týkající se skutečnosti, že příjmy z jiných než leteckých činností musí být zahrnuty do analýzy zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu. Společnost Carpatair uvedla, že Rumunsko nebylo schopno předložit podrobnou ekonomickou analýzu odůvodňující dotace poskytnuté společnosti Wizz Air zvýšeným ziskem z jiných než leteckých činností.

6.1.2. *Pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014*

(118) Společnost Carpatair uvedla, že pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014 potvrzují, že uvedená opatření představují státní podporu. Kritérium tržně jednajícího hospodářského subjektu nebylo splněno, jelikož neexistoval žádný předem vypracovaný obchodní plán, a rumunské orgány proto neposkytly Komisi ani tento plán, ani odhady ziskovosti dohod z roku 2008.

(119) Společnost Carpatair uvedla, že nejnovější finanční údaje správce letiště neslučitelnost podpory potvrzují. Společnost Carpatair tvrdila, že státní podpora snížila ziskovost správce letiště a že podpora nesplňovala kumulativní podmínky pro podporu na zahájení činnosti.

(120) Společnost Carpatair dále informovala Komisi o tom, že podala rumunské radě pro hospodářskou soutěž stížnost uvádějící, že správce letiště zneužil svého dominantního postavení tím, že nabízel leteckým společnostem diskriminační podmínky.

6.2. **Wizz Air**

6.2.1. *Opatření č. 2 – slevy a rabaty podle AIP na roky 2007, 2008 a 2010*

(121) Společnost Wizz Air uvedla, že sleva v maximální výši 85 % podle AIP na rok 2010 nebyla nikdy uplatněna. Namísto toho byla uplatňována sleva v maximální průměrné výši 73 % poté, co rumunské ministerstvo dopravy vzneslo vůči výše uvedenému režimu poplatků námitku.

(122) Podle společnosti Wizz Air navíc z AIP na rok 2007, 2008 ani 2010 nevyplývala selektivita ani výhoda v její prospěch. Jiné letecké společnosti provozují letadla o stejné velikosti a maximální vzletové hmotnosti jako společnost Wizz Air, a proto mohly využívat slevu ve stejné výši.

(123) Společnost Wizz Air uvedla, že od jejího příchodu správce letiště podporoval obecný trend používání větších letadel, a že počet cestujících vzrostl v období od roku 2007 do roku 2010 o 36 %, přičemž nárůst pohybů činil pouze 2 %.

(124) Na rozdíl od společnosti Carpatair nabízela společnost Wizz Air nízkonákladové služby a její provoz byl efektivní. Proto bylo ekonomicky racionální, že poskytování méně nákladné infrastruktury a služeb vedlo k uplatnění nižších poplatků ze strany letiště, které se chovalo jako tržně jednající hospodářský subjekt. Společnost Wizz Air uvedla, že posílila provoz na letišti tím, že zvýšila příjmy z leteckých činností i z jiných než leteckých činností.

6.2.2. *Opatření č. 3 – dohody z roku 2008 mezi společností Wizz Air a správcem letiště*

(125) Společnost Wizz Air uvedla, že neexistence předem vypracovaného obchodního plánu není důkazem toho, že rumunské orgány nepostupovaly jako tržně jednající hospodářský subjekt.

(126) Společnost Wizz Air si najala ekonomického poradce – společnost Oxera Consulting Ltd. – za účelem vypracování ekonomického posouzení ZITH v souvislosti s letištěm. Cílem zprávy společnosti Oxera, která byla předložena Komisi dne 27. října 2011, bylo stanovit, zda bylo v dohodách mezi správcem letiště a společností Wizz Air splněno kritérium tržně jednajícího hospodářského subjektu.

(127) Analýza společnosti Oxera se zaměřila na dohody z roku 2008, jakož i na AIP na roky 2007, 2008 a 2010.

(128) Podle společnosti Oxera bylo třeba poplatky hrazené společností Wizz Air na mezinárodním letišti Temešvár porovnat s poplatky hrazenými společností Wizz Air v příslušném časovém rámci na podobných letištích.

(129) Z analýzy společnosti Oxera byla pro účely této analýzy vybrána tři relevantní srovnávací letiště. Společnost Oxera uvedla, že struktura vlastnictví a financování všech těchto letišť je taková, že se budou pravděpodobně chovat způsobem, který je v souladu s letišti „soukromých investorů“, a že se jedná o destinace společnosti Wizz Air, které jsou do značné míry srovnatelné v celé řadě aspektů.

(130) Na základě údajů obdržených od společnosti Wizz Air dospěla společnost Oxera k závěru, že celkové poplatky hrazené touto leteckou společností na mezinárodním letišti Temešvár jsou srovnatelné s příslušnými poplatky uhrazenými na třech srovnávacích letištích v letech 2008–2009 a 2010–2011, a to jak v přepočtu na cestujícího, tak v přepočtu na obrátku.

(131) Podle společnosti Oxera z této analýzy vyplynulo, že celková výše poplatků hrazených společností Wizz Air na mezinárodním letišti Temešvár v souladu s uvedenými dohodami je v průměru vyšší než srovnatelná průměrná výše poplatků hrazených touto leteckou společností na srovnávacích letištích. Nižší ceny hrazené společností Wizz Air na srovnávacích letištích naznačují, že soukromý investor by pravděpodobně uzavřel smlouvu za stejných podmínek, které obsahovala dohoda mezi správcem letiště a společností Wizz Air.

(132) Z posouzení ziskovosti dohod vyplývá, že racionální investor v soukromém sektoru by byl ochoten uzavřít se společností Wizz Air stejnou dohodu. Z analýzy ziskovosti tedy vyplynulo, že při uzavření jednotlivých dohod se společností Wizz Air postupoval správce letiště způsobem, který byl v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu.

(133) Celkově dospěla společnost Oxera k závěru, že z výsledku srovnávací analýzy a analýzy ziskovosti dohod vyplývá, že poplatky hrazené společností Wizz Air na mezinárodním letišti Temešvár odpovídají poplatkům, jaké by byly společnosti Wizz Air za podobných okolností nabídnuty tržně jednajícím investorem – vlastníkem letiště.

6.2.3. *Opatření č. 4 – nevymáhání letištních poplatků fakturovaných společnosti Wizz Air za období od října 2009 do února 2010*

(134) Podle názoru společnosti Wizz Air částka údajně dlužná správci letiště zjevně nepředstavovala podporu. Společnost Wizz Air uvedla, že má vůči správci letiště vzájemné pohledávky vyplývající z reverzního postupu při vzájemném započtení pohledávek mezi správcem letiště a společností Wizz Air.

(135) Společnost Wizz Air uvedla, že přičitatelnost státu nebyla prokázána, protože Komise nekonstatovala, že by se stát podílel na nezaplacení dlužných poplatků.

(136) Údajná podpora, kterou správce letiště poskytuje leteckým společnostem, není přičitatelná rumunskému státu, jak je uvedeno v judikatuře Soudního dvora ve věci Stardust Marine ([17]). Podle společnosti Wizz Air se jeví, že správce letiště jednal z vlastního podnětu a bez souhlasu, a dokonce i bez vědomí rumunského státu. Zásah rumunské vlády spočíval pouze v příkazech zvrátit některá opatření přijatá správcem letiště, s nimiž vláda *ex post* nesouhlasila.

6.2.4. *Pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014*

(137) Společnost Wizz Air zopakovala, že dohody se správcem letiště z roku 2008 nepředstavují státní podporu podle pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.

(138) Podle společnosti Wizz Air byly dohody mezi správcem letiště a společností Wizz Air v souladu s kritériem tržně jednajícího hospodářského subjektu. Zpráva společnosti Oxera prokázala, že v uvedeném případě bylo použito srovnání s tržní cenou a analýzou ziskovosti *ex-ante* popsanými v pokynech pro leteckou dopravu z roku 2014.

(139) Společnost Wizz Air konstatuje, že údajná státní podpora poskytnutá správci letiště, pokud byla vůbec poskytnuta, nebyla přenesena na společnost Wizz Air. Odkazovala na body 11 a 65 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014, podle nichž v případě, že příjemcem podpory je letiště, není zvýhodnění plynoucí z této podpory přeneseno na konkrétní leteckou společnost, pokud je daná infrastruktura přístupná všem leteckým společnostem a není vyhrazena pro konkrétní leteckou společnost a letecké společnosti hradí poplatky, které pokrývají alespoň inkrementální náklady na jejich provoz na letišti.

(140) Společnost Wizz Air uvedla, že tyto podmínky byly splněny. Společnost Wizz Air nebyla jedinou leteckou společností, která v daném období provozovala na mezinárodním letišti Temešvár letadla s maximální vzletovou hmotností nad 70 tun, a tudíž podobné, nebo i větší slevy z letištních poplatků, jaké byly poskytovány společnosti Wizz Air, mohly potenciálně využívat i jiné letecké společnosti.

([17]) Rozsudek ze dne 16. května 2002, *Francie v. Komise („Stardust Marine“)*, věc C-482/99, EU:C:2002:294.

(141) Společnost Wizz Air dospěla na základě bodu 172 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 k závěru, že i kdyby bylo zjištěno, že správce letiště podporu obdržel, měla by být její slučitelnost posuzována na základě pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 s uplatněním intenzity podpory povolené pro letiště s objemem přepravy do 700 000 cestujících.

6.3. **Správce letiště**

6.3.1. *Opatření č. 3 – dohody z roku 2008 mezi společností Wizz Air a správcem letiště*

(142) Správce letiště oznámil, že dohody z roku 2008 neobsahovaly žádnou státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

(143) Podle správce letiště neexistovala selektivita. Údajná podpora poskytnutá společnosti Wizz Air byla dostupná všem srovnatelným leteckým společnostem transparentním způsobem a bez diskriminace.

(144) Správce letiště uvedl, že marketingová dohoda se týkala marketingových služeb, které poskytovala společnost Wizz Air správci letiště. Správce letiště by takový režim nabídl i jiným leteckým společnostem, ale nemohl tak učinit vzhledem k omezení výše částky, kterou mohl vynaložit na reklamu.

(145) Správce letiště uvedl, že nemá přístup ke státním prostředkům. Státní prostředky byly použity pouze na poskytování nediskriminační infrastruktury, jako jsou například pojezdové dráhy, odbavovací plochy, bezpečnostní vybavení, zařízení terminálu a vybavení terminálu.

(146) Správce letiště uvedl, že jednal nezávisle. Podle jeho tvrzení skutečnost, že Rumunsko je akcionářem s 80 % podílem na letišti, neznamená, že stát má přímou či nepřímou kontrolu nad posuzovanými zdroji.

(147) Zásada tržně jednajícího hospodářského subjektu byla v dohodách z roku 2008 ve všech ohledech splněna. Správce letiště uvedl, že před uzavřením dohod z roku 2008 provedl výpočty. Podle správce letiště neexistovala žádná zákonná povinnost vypracovat obchodní plán. Správci letiště nebyl znám žádný důvod pro uchovávání jakékoli dokumentace.

(148) Cílem zprávy společnosti RBB ([18]), zaslaná správcem letiště, bylo odhadnout inkrementální náklady a přínosy pro správce letiště podle dohod z roku 2008. Podle této zprávy znamenaly dohody z roku 2008 pro správce letiště pozitivní návratnost, a to dokonce i po dobu tří let, kdy správce letiště nesl náklady spojené s marketingovou dohodou.

(149) Zpráva společnosti RBB považovala zvýšení účinnosti letiště za důsledek činnosti společnosti Wizz Air. Z příslušných údajů vyplynulo, že společnost Wizz Air přepravila výrazně větší počet cestujících na jeden pohyb letadla, než ostatní letecké společnosti působící na daném letišti. Přidání společnosti Wizz Air do zákaznického portfolia správci tedy přineslo výrazné zvýšení počtu cestujících, přičemž počet pohybů letadel se zvýšil jen nepatrně.

(150) Tento vzorec růstu zvýšil ziskovost letiště: v období 2008 až 2010 se celkové provozní příjmy správce letiště zvýšily o 39 %, přičemž celkové provozní náklady vzrostly pouze o 22 %.

(151) Podle zprávy společnosti RBB z těchto údajů vyplývá, že na společnost Wizz Air připadá podíl příjmů z leteckých činností, který je úměrný jejímu podílu jak na počtu cestujících, tak na počtu pohybů letadel na mezinárodním letišti Temešvár, případně je větší. Zpráva RBB naopak uvedla, že z těchto údajů vyplývá, že společnost Carpatair soustavně přispívala k příjmům správce letiště méně, než by odpovídalo jejímu využívání zařízení mezinárodního letiště Temešvár měřenému jejím podílem na počtu cestujících a pohybech letadel.

(152) Ze zprávy vyplývalo, že společnost Carpatair získala od správce letiště lepší podmínky než jiné letecké společnosti včetně společnosti Wizz Air. Tyto soustavné nedoplatky ve vztahu k využívání kapacity odrážejí relativní neúčinnost obchodního modelu společnosti Carpatair z hlediska využívání letiště; tento model je založen na velkém počtu pohybů letadel, avšak každé z nich přepravuje jen relativně malý počet cestujících.

([18]) RBB Economics LLP je ekonomická poradenská společnost se sídlem v Londýně. Specializuje se na poskytování ekonomického poradenství v oblasti práva hospodářské soutěže.

(153) Podle studie temešvárské univerzity byly investice provedené správcem letiště ziskové a přínosné. Podle této studie postupoval správce letiště v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu.

(154) Studie uváděla, že správce letiště zvolil správnou strategii zaměřenou na zvýšení jak počtu cestujících, tak počtu pohybů letadel. Za tímto účelem byl podle poplatků na jiných letištích v dané zemi a v zahraničí vytvořen výhodný režim slev, zejména pro letecké společnosti, které přepravují velký počet cestujících a provozují vysokokapacitní letouny. Poplatky za pronájem prostor v rámci budovy terminálu navíc respektují tržní cenu a byly slučitelné s poplatky uplatňovanými v Temešváru pro prostory stejného typu.

6.3.2. *Pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014 (opatření č. 1 a opatření č. 3)*

(155) Správce letiště uvedl, že na základě pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 nebyla poskytnuta žádná protiprávní státní podpora. I kdyby se jednalo o podporu, byla by slučitelná s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU.

(156) Podle provozovatele letiště přispěla podpora poskytnutá správci letiště k dosažení jasně vymezeného cíle společného zájmu, neboť zvýšila mobilitu občanů Evropské unie a propojenost župy Timiș tím, že vybudovala přístupové body pro lety v rámci EU, bojovala proti přetížení letecké dopravy na hlavních letištních uzlech EU a napomáhala regionálnímu rozvoji v župě Timiș.

(157) Správce letiště uvedl, že investice zaměřená na vytvoření nové kapacity a nové infrastruktury na mezinárodním letišti Temešvár ve střednědobém horizontu uspokojuje očekávanou poptávku leteckých společností, cestujících a nákladních dopravců ve spádové oblasti mezinárodního letiště Temešvár.

(158) Podle správce letiště nepředstavují ujednání mezi společností Wizz Air a správcem letiště státní podporu podle kritéria tržně jednajícího hospodářského subjektu.

(159) Správce letiště použil pro kritérium tržně jednajícího hospodářského subjektu dva různé přístupy popsané v pokynech pro leteckou dopravu z roku 2014.

(160) Správce letiště uvedl, že cena, kterou letiště účtují konkrétním leteckým dopravcům, odpovídá tržní ceně: správce letiště připomněl, že ze zprávy společnosti RBB vyplývá, že poplatky související s leteckou dopravou hrazené společností Carpatair v roce 2010 byly nižší než poplatky účtované společnosti Wizz Air.

(161) Podle názoru správce letiště přispěla tato opatření k ziskovosti letiště, neboť vyčíslila inkrementální náklady a přínosy: podle zprávy společnosti RBB přinesly dohody se společností Wizz Air správci letiště v období 2008–2010 inkrementální zisk.

(162) Poplatky z leteckých činností účtované společnosti Wizz Air navíc sice pro správce letiště představovaly nepřetržitý tok příjmů v důsledku pokračujících činností, avšak přibližně 50 % inkrementálních nákladů, které správci letiště vznikly, představovala jednorázová platba za marketingové služby v roce 2009.

(163) Dohody z roku 2008 proto nepředstavovaly státní podporu.

6.4. **Evropské sdružení leteckých společností (ERA)**

6.4.1. *Opatření č. 3 – dohody z roku 2008 mezi společností Wizz Air a správcem letiště*

(164) Sdružení ERA ([19]) uvedlo, že opatření poskytnutá společnosti Wizz Air jsou státní podporou ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

(165) Sdružení ERA bylo toho názoru, že finanční údaje představují zásadní důkaz o protiprávním jednání, a měly by proto být zveřejněny.

([19]) Evropské sdružení regionálních leteckých společností (European Regions Airline Association — ERA) je obchodní sdružení, které zastupuje evropské odvětví letecké dopravy (letecké společnosti, letiště, výrobce a dodavatele).

(166) Podle sdružení ERA by existence jednoznačného obchodního plánu měla tvořit základní prvek analýzy každé poskytnuté podpory. Takový plán by měl jednoznačně prokazovat finanční životaschopnost dané trasy.

(167) Sdružení ERA zdůraznilo, že odvětví letecké dopravy se vyznačuje tradičně nízkými maržemi a vysokými požadavky na kapitálové investice. Výhody tohoto rozsahu financované ze státních prostředků proto rychle vedou k tomu, že pro tyto dopravce nepředstavuje odchod z trhu žádnou výhodu.

(168) Podle názoru sdružení ERA to vede nejen k narušení hospodářské soutěže, ale i k potenciálnímu monopolně dominantnímu postavení zbývajícího dotovaného správce letiště. Dopad na spotřebitele v dlouhodobém měřítku představuje zvýšení cen a omezení výběru.

6.5. **Eurojet**

6.5.1. *Opatření č. 2 – slevy a rabaty podle AIP na roky 2007, 2008 a 2010*

(169) Obchodní charterová společnost Eurojet, která působí i v Rumunsku, souhlasila s poskytnutím slevy letecké společnosti v případě, že činnosti mimo oblast letectví představují významnou část příjmů letiště.

(170) Podle názoru společnosti Eurojet však byla 85 % sleva uplatnitelná na provozovatele, kteří používají letadla s hmotností nad 70 tun, jednoznačně zavedena výlučně ve prospěch jediného provozovatele.

7. **POSOUZENÍ OPATŘENÍ Č. 1 – ROČNÍ PROVOZNÍ FINANCOVÁNÍ POSKYTNUTÉ SPRÁVCI LETIŠTĚ**

7.1. **Existence podpory**

(171) Podle čl. 107 odst. 1 SFEU *„podpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, jsou, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné s vnitřním trhem.“*

(172) K tomu, aby bylo určité opatření klasifikováno jako státní podpora ve smyslu tohoto ustanovení, tedy musí být kumulativně splněny tyto podmínky:

a) příjemce je podnikem;

b) opatření je financováno ze státních prostředků a lze je přičíst státu;

c) poskytuje příjemci hospodářskou výhodu;

d) tato výhoda je selektivní a

e) opatření musí nebo může narušit hospodářskou soutěž a může ovlivnit obchod mezi členskými státy.

(173) V rozhodnutí o zahájení řízení vyjádřila Komise předběžný názor, že veřejné financování poskytnuté správci letiště představuje státní podporu. Na základě informací dostupných v době přijetí rozhodnutí o zahájení řízení měla Komise za to, že takové veřejné financování představuje provozní podporu.

(174) Rumunsko v návaznosti na rozhodnutí o zahájení řízení uvedlo, že roční granty nepředstavovaly provozní podporu, ale byly určeny na investice na mezinárodním letišti Temešvár. Rumunsko dále tvrdilo, že provedené investice nepředstavují státní podporu vzhledem k tomu, že buď spadají do výkonu veřejné služby, nebo jsou v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu.

(175) Komise připomíná, že je třeba rozlišovat mezi investiční podporou a provozní podporou. Investiční podpora je v souladu s pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014 definována jako podpora na financování investičního majetku, konkrétně na pokrytí schodku financování kapitálových nákladů. Provozní podpora je definována jako podpora na pokrytí schodku financování provozních nákladů; přičemž se může vztahovat jak na předem vyplacenou částku podpory, tak i na podporu ve formě pravidelných splátek k pokrytí očekávaných provozních nákladů (pravidelné paušální platby).

(176) Komise bere na vědomí, že investiční projekty předložené Rumunskem (tabulka 3) se týkají financování investičního majetku a byly zaúčtovány do účetnictví správce letiště jako kapitálové výdaje. Na základě informací, které Rumunsko poskytlo po přijetí rozhodnutí o zahájení řízení, zejména právních aktů, jimiž se schvalují investiční projekty, proto Komise považuje takové financování za financování investičních projektů.

(177) Komise posoudí, zda investice předložené Rumunskem (tabulka 3) představují státní podporu. Komise poté odečte roční částku investic, která nepředstavuje státní podporu, od celkové roční výše investic. Případný rozdíl se rovná roční částce investiční podpory poskytnuté správci letiště.

(178) Komise se následně bude zabývat otázkou, zda je případná investiční podpora poskytnutá správci letiště slučitelná.

7.1.1. *Hospodářská činnost a pojem podnik*

7.1.1.1. Zásady

(179) Podle ustálené judikatury musí Komise nejprve zjistit, zda je správce letiště podnikem ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. Pojem „podnik" označuje jakoukoli jednotku, která vykonává hospodářskou činnost, nezávisle na právním postavení této jednotky a způsobu jejího financování ([20]). Hospodářskou činnost představuje jakákoli činnost spočívající v nabízení zboží nebo služeb na daném trhu.

(180) Podle ustálené judikatury musí být ode dne 12. prosince 2000, kdy byl vynesen rozsudek ve věci Aéroports de Paris ([21]), provozování a výstavba letištní infrastruktury považovány za hospodářskou činnost spadající do oblasti působnosti kontroly státní podpory. Pokud správce letiště vykonává hospodářskou činnost tím, že nabízí letištní služby za úplatu, představuje bez ohledu na své právní postavení a způsob financování podnik ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, a pravidla smlouvy týkající se státní podpory se proto mohou vztahovat na výhody, které byly provozovateli letiště poskytnuty státem nebo ze státních prostředků.

(181) Ačkoli provozovatelé letišť musí být považováni za podniky ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, je třeba připomenout, že ne všechny činnosti správce letiště jsou nutně hospodářské povahy ([22]).

(182) Soudní dvůr uvedl, že činnosti, které obvykle spadají do odpovědnosti státu při výkonu jeho pravomocí jakožto veřejného orgánu, nejsou hospodářské povahy a nespadají do oblasti působnosti pravidel o státní podpoře ([23]).

(183) Financování činností spadajících do výkonu veřejné správy nebo financování infrastruktury přímo související s těmito činnostmi obvykle nepředstavuje státní podporu ([24]). V kontextu letiště se má obecně za to, že činnosti jako řízení letového provozu, policie, celní odbavení, hasičská záchranná služba, činnosti nezbytné k ochraně civilního letectví před protiprávními činy a investice do infrastruktury a vybavení potřebných k výkonu těchto činností jsou neekonomické povahy ([25]).

([20]) Rozsudek ze dne 23. dubna 1991, *Höfner a Elser v. Macrotron* („*Höfner a Elser*"), C-41/90, EU:C:1991:161, bod 21; Rozsudek ze dne 17. února 1993, *Poucet a Pistre v. AGF a Cancava*, C-160/91, EU:C:1993:63, bod 17; Rozsudek ze dne 18. června 1998, *Komise v. Itálie*, C-35/96, EU:C:1998:303, bod 36.

([21]) Rozsudek ze dne 12. prosince 2000, *Aéroports de Paris v. Komise*, T-128/98, EU:T:2000:290, potvrzený rozsudkem ze dne 24. října 2002, *Aéroports de Paris v. Komise*, C-82/01, EU:C:2002:617, body 75-79. To bylo potvrzeno rozsudkem ze dne 24. března 2011, *Mitteldeutsche Flughafen AG a Flughafen Leipzig Halle GmbH v. Komise*, (dále jen „letiště Lipsko-Halle"), ve věcech T-443/08 a T-455/08, EU:T:2011:117, zejména body 93 a 94; potvrzeno rozsudkem ze dne 19. prosince 2012, *Leipzig-Halle*, věc C-288/11 P, EU:C:2012:821.

([22]) Pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014, bod 34. Viz rovněž rozsudek ze dne 19. ledna 1994, *SAT Fluggesellschaft v. Eurocontrol* („*Eurocontrol*"), C-364/92, EU:C:1994:7.

([23]) Rozsudek ze dne 16. června 1987, *Komise v. Itálie*, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283, body 7 a 8, a rozsudek ze dne 4. května 1988, *Bodson v. Pompes funèbres des régions libérées*, C-30/87, ECLI:EU:C:1988:225, bod 1.

([24]) Rozhodnutí Komise ze dne 19. března 2003 ve věci N309/2002, Bezpečnost letectví – kompenzace nákladů po útocích 11. září 2001, Úř. věst. C 148, 25.6.2003, s. 7.

([25]) Pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014, bod 35. Viz rovněž*Eurocontrol*, bod 30; Rozsudek ze dne 26. března 2009, *Selex Sistemi Integrati v. Komise*, C-113/07 P, EU:C:2009:191, bod 71, a rozhodnutí Komise (EU) 2018/628 ze dne 11. listopadu 2016 o státní podpoře SA.24221 (2011/C) (ex 2011/NN) poskytnuté Rakouskem ve prospěch letiště Klagenfurt, společnosti Ryanair a dalších leteckých společností využívajících toto letiště, Úř. věst. L 107, 26.4.2018, s. 1.

(184) Financování nehospodářských činností z veřejných zdrojů však nesmí vést k neoprávněné diskriminaci mezi letišti. Z ustálené judikatury vyplývá, že pokud orgány veřejné moci uleví podnikům od nákladů spjatých s jejich hospodářskými činnostmi, dochází tak ke vzniku zvýhodnění ([26]). Jestliže je tudíž v daném právním řádu obvyklé, že letecké společnosti nebo správci letišť musí nést určité náklady spjaté s některými službami, zatímco jiné letecké společnosti nebo správci letišť poskytující stejné služby jménem týchž orgánů veřejné moci je nést nemusí, může tak posledně jmenovaným subjektům vzniknout zvýhodnění, a to bez ohledu na to, zda se uvedené služby považují za služby neekonomické povahy ([27]).

7.1.1.2. Použití na stávající případ

(185) Správce letiště se zabývá výstavbou, údržbou a provozem letištní infrastruktury. Správce letiště poskytuje letištní služby a uživatelům – provozovatelům komerční letecké dopravy i uživatelům nekomerčního všeobecného letectví – účtuje za používání letištní infrastruktury poplatky, infrastrukturu tudíž využívá komerčně. Je tudíž třeba dospět k závěru, že správce letiště vykonával v posuzovaném období hospodářskou činnost, a tudíž představuje podnik ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

(186) Rumunsko uvedlo, že náklady související s níže uvedenými činnostmi je třeba považovat za náklady spadající do výkonu veřejné správy (87. a 88. bod odůvodnění):

— investice do rekonstrukce vzletové a přistávací dráhy a do rozšíření odbavovací plochy se týkají nekomerčních činností na mezinárodním letišti Temešvár (například vojenských činností, oficiálních misí, pátracích a záchranných misí, humanitárních a záchranných letů),

— investice do bezpečnostního vybavení,

— investice do rozvoje terminálu, který není součástí schengenského prostoru, zaměřené na zajištění souladu s požadavky EU tak, aby byl tento terminál schopen přijímat lety provozované mimo schengenský prostor – v té době Rumunsko předpokládalo, že se stane členem schengenského prostoru v roce 2011.

(187) Pokud jde o investice do *rekonstrukce vzletové a přistávací dráhy a rozšíření odbavovací plochy* v letech 2007, 2008 a 2009, Komise připomíná, že je-li infrastruktura využívána pro hospodářské i nehospodářské činnosti, budou se na veřejné financování vztahovat pravidla státní podpory pouze tehdy, pokud toto financování pokrývá náklady spojené s hospodářskými činnostmi.

(188) V tomto případě byly však investice do obnovy pojezdové dráhy a rozšíření odbavovací plochy požadovány převážně z důvodu obchodního využívání letištních zařízení. Rumunsko tvrdilo, že tyto investice byly nezbytné pro splnění požadavků předpokládaného zvýšeného objemu komerční přepravy, pro vytvoření dalších příjmů pro správce letiště a pro zvýšení jeho ziskovosti (86. bod odůvodnění). Komise připomíná, že financování nehospodářských činností letiště nesmí vést ke křížovému subvencování hospodářských činností letiště. Pro účely tohoto rozhodnutí má Komise za to, že investice do rekonstrukce vzletové a přistávací dráhy a do rozšíření odbavovací plochy souvisejí pouze s hospodářskými činnostmi a proto nespadají do výkonu veřejné správy.

(189) Pokud jde o investice do *bezpečnostního vybavení*, Komise připomíná, že se obecně má za to, že činnosti nezbytné k ochraně civilního letectví před protiprávními činy a investice do infrastruktury a vybavení potřebných k výkonu těchto činností jsou neekonomické povahy. Komise považuje kontrolu zavazadel v zavazadlovém prostoru, kontrolu cestujících a kabinových zavazadel a kontrolu přístupu veřejnosti do bezpečnostního prostoru letiště za opatření spadající do oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy ([28]).

(190) Rumunsko potvrdilo, že podle rumunského právního řádu stát financuje bezpečnostní vybavení všech letišť na základě rozhodnutí vlády č. 1661 ze dne 6. prosince 2007.

([26]) Rozsudek ze dne 3. března 2005, *Wolfgang Heiser v Finanzamt Innsbruck*, C-172/03, EU:C:2005:130, bod 36 a citovaná judikatura.

([27]) Pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014, bod 37.

([28]) Rozhodnutí Komise (EU) 2015/1226 ze dne 23. července 2014 o státní podpoře SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN) poskytnuté Francií ve prospěch Obchodní a průmyslové komory města Angoulême (Chambre de Commerce et d'Industrie d'Angoulême) a společností SNC-Lavalin, Ryanair a Airport Marketing Services, Úř. věst. L 201, 30.7.2015, s. 48.

(191) Komise považuje investice do bezpečnostního vybavení v roce 2008 v podobě, v jaké je Rumunsko předložilo, za nezbytné pro ochranu civilního letectví před protiprávními činy. Tyto investice proto spadají do výkonu veřejné správy, a nepředstavují tudíž státní podporu.

(192) Pokud jde o investice do rozvoje *terminálu, který není součástí schengenského prostoru*, Rumunsko uvádí, že počáteční investice do rozšíření terminálu byly vyvolány hospodářskými důvody, avšak zároveň byly nezbytné pro vytvoření terminálu, který by byl v souladu s bezpečnostními opatřeními požadovanými pravidly EU pro ochranu civilního letectví před protiprávními činy a ochranu schengenských hranic. Tato opatření se týkají zejména oddělení cestujících. Nebylo uvedeno žádné upřesnění ohledně toho, které investice byly nezbytně nutné pro splnění těchto pravidel, a tudíž pro výkon pravomocí veřejné moci.

(193) Komise připomíná, že financování nehospodářských činností letiště nesmí vést ke křížovému subvencování hospodářských činností letiště. Komise má na základě informací předložených Rumunskem za to, že investice do terminálů byly z velké části provedeny z ekonomických důvodů. Pro účely tohoto rozhodnutí má Komise za to, že investice do terminálů, které nejsou součástí schengenského prostoru, nespadají do výkonu veřejné správy.

(194) Komise dospěla k závěru, že:

i) investice do obnovy vzletové a přistávací dráhy a do rozšíření odbavovací plochy v letech 2007, 2008 a 2009 nespadají do výkonu veřejné správy, a tudíž představují hospodářskou činnost;

ii) investice do bezpečnostního vybavení v roce 2008 spadají do výkonu veřejné správy, a proto nepředstavují státní podporu;

iii) investice do rozvoje terminálu, který není součástí schengenského prostoru, v letech 2007, 2008 a 2009 nespadají do výkonu veřejné správy, a představují tudíž hospodářskou činnost.

7.1.2. *Státní prostředky a přičitatelnost státu*

7.1.2.1. Zásady

(195) Zmiňovaná opatření představují státní podporu jen tehdy, pokud jsou financovány z veřejných zdrojů a rozhodnutí o poskytnutí těchto opatření je přičitatelné státu.

(196) Pojem státní podpory se vztahuje na jakoukoli výhodu poskytnutou ze státních prostředků samotným státem nebo zprostředkujícím subjektem jednajícím na základě pravomocí, které mu byly svěřeny ([29]). Zdroje místních orgánů představují pro účely použití článku 107 SFEU státní prostředky ([30]).

7.1.2.2. Použití na stávající případ

(197) O veřejném financování poskytnutém správci letiště bylo rozhodnuto rozhodnutími vlády 615/2002 a 1212/2007 (39. bod odůvodnění) a jednalo se o přímé granty z rozpočtu vnitrostátního orgánu, konkrétně rumunského ministerstva dopravy. Tyto finanční prostředky byly poskytnuty na investiční projekty a byly zaznamenány jako kapitálové výdaje. Tyto finanční prostředky byly přidělovány v průběhu celé investice na základě rozpočtu schváleného na příslušný rok.

(198) Komise se tudíž domnívá, že tato opatření jsou financována ze státních prostředků a lze je přičíst státu.

([29]) Stardust Marine, body 53 až 56.

([30]) Rozsudek ze dne 12. května 2011, *Nord-Pas-de-Calais*, spojené věci T-267/08 a T-279/08, EU:T:2011:209, bod 108.

7.1.3. *Selektivita*

7.1.3.1. Zásady

(199) Aby opatření státu spadalo do oblasti působnosti čl. 107 odst. 1 SFEU, musí zvýhodňovat *„určité podniky nebo určitá odvětví výroby“*. Pojem „státní podpora“ se tudíž vztahuje pouze na státní opatření, která selektivně zvýhodňují určité podniky.

(200) Jak potvrdil Soudní dvůr, když stát nabídne podmínky uzavírané smlouvy selektivně jednomu nebo více subjektům, a to nikoli na základě objektivních kritérií vyplývajících z předpisu s obecnou působností a použitelných na kterýkoli subjekt, lze to společně s dalšími prvky považovat za údaj naznačující existenci státní podpory ([31]).

7.1.3.2. Použití na stávající případ

(201) V daném případě stát nabídl a poskytl finanční podporu pouze jedinému podniku – správci letiště. Jedná se o individuální opatření. Opatření č. 1 bylo proto z podstaty věci selektivní ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

7.1.4. *Hospodářská výhoda*

7.1.4.1. Zásady

(202) Výhodou ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU je jakákoli hospodářská výhoda, kterou by podnik nebyl schopen získat za běžných tržních podmínek, tj. bez zásahu státu. Důležitý je pouze účinek opatření na podnik, nikoli důvod nebo cíl státního zásahu. Pokud se v důsledku státního zásahu zlepší finanční situace podniku, jedná se o zvýhodnění.

(203) Nelze však považovat za státní podporu, když stát za okolností dohodnutých za běžných podmínek poskytne přímo či nepřímo podniku veřejné prostředky ([32]) („zásada tržně jednajícího hospodářského subjektu“).

(204) Zásada tržně jednajícího hospodářského subjektu se použije pouze tehdy, pokud stát jednal jako soukromý hospodářský subjekt na trhu, nacházející se ve srovnatelné situaci.

(205) Pro účely kritéria tržně jednajícího hospodářského subjektu však nelze brát v úvahu regionální či strategické aspekty. Neměly by být zohledněny žádné kladné účinky na hospodářství nebo dostupnost regionu, v němž se podnik nachází ([33]).

(206) Kritérium zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu by mělo vycházet z dostupných informací a předvídatelného vývoje v době, kdy byly finanční prostředky z veřejných zdrojů poskytnuty, a nemělo by se opírat o analýzy založené na pozdějším stavu ([34]).

(207) Pokud jde tedy o financování letišť z veřejných zdrojů, měla by analýza souladu s kritériem tržně jednajícího hospodářského subjektu vycházet z toho, zda má financující subjekt před poskytnutím financování (tj. *ex ante*) dobré vyhlídky na dosažení zisku ([35]). Veškeré za tímto účelem použité prognózy objemu přepravy by měly být realistické a měly by být podrobeny přiměřené analýze citlivosti. Pokud obchodní plán chybí, může to nasvědčovat tomu, že kritérium tržně jednajícího hospodářského subjektu nebylo splněno ([36]).

([31]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 4. června 2015, *Komise v. MOL*, C–15/14 P, EU:C:2015:362, bod 91.
([32]) Pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014, bod 49. Viz rovněž rozsudek ve věci Stardust Marine, bod 69.
([33]) Pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014, bod 49. Viz rovněž rozsudek ze dne 10. července 1986, *Belgie v. Komise*, věc 40/85, EU:C:1986:305.
([34]) Pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014, bod 48. Viz rovněž rozsudek ve věci Stardust Marine, bod 71, a rozsudek ze dne 5. června 2012, *Evropská komise v. Électricité de France* („*EDF*“), věc C-124/10 P, EU:C:2012:318, bod 85.
([35]) Rozhodnutí Komise ve věci C 25/2007 – *Finsko – Letiště Tampere Pirkkala a Ryanair*, Úř. věst. L 309, 19.11.2013, s. 27.
([36]) EDF body 84, 85 a 105.

(208) Pokud obchodní plán chybí, mohou členské státy předložit analýzy nebo interní dokumenty orgánů veřejné moci nebo daného letiště, z nichž jasně vyplývá, že analýza provedená *ex ante* prokazuje splnění kritéria tržně jednajícího hospodářského subjektu ([37]).

(209) Podle ustálené judikatury Soudního dvora přísluší samotnému členskému státu, aby prokázal, že jednal jako obezřetný soukromý investor ([38]), a aby předložil Komisi důkazy za tímto účelem ([39]).

7.1.4.2. Použití na stávající případ

(210) V tomto případě musí Komise za účelem určení, zda veřejné financování poskytuje správci letiště výhodu, kterou by za obvyklých tržních podmínek nezískal, porovnat chování orgánů veřejné moci poskytujících přímé investiční granty a kapitálové injekce s chováním tržně jednajícího hospodářského subjektu, který je bez ohledu na veškeré sociální aspekty a aspekty regionální a odvětvové politiky veden vyhlídkami na dosažení zisku v dlouhodobém horizontu po celou dobu životnosti investice ([40]). Tyto perspektivy jsou zvláště důležité u investic do infrastruktury; ty jsou totiž často spojeny s velkými objemy finančních zdrojů a přinášejí návratnost až po mnoha letech. Při posuzování ziskovosti letiště je nutno zohlednit příjmy letiště.

(211) Komise uvádí, že původně vlastnil 100 % akcií správce letiště stát (28. bod odůvodnění). Na konci roku 2008 se však jeho podíl snížil na 80 % akcií. Velikost podílu státu v porovnání s podílem nákladů, které financoval, se zohledňuje při posuzování zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu.

(212) Komise musí při svém posuzování vycházet z informací a předpokladů, které měly příslušné rumunské orgány k dispozici v době, kdy bylo veřejné financování poskytnuto ([41]).

(213) Podle Rumunska byly v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu provedeny následující investice (86. bod odůvodnění):

— financování obnovy vzletové a přistávací dráhy a rozšíření odbavovací plochy v letech 2007, 2008 a 2009,

— financování rozvoje terminálu, který není součástí schengenského prostoru, v letech 2007, 2008 a 2009,

— financování rozvoje přístupové komunikace a parkovací plochy v roce 2007 a

— financování osvětlovacího zařízení v roce 2008.

(214) Podle Rumunska se tyto investice řídily vyhlídkami ziskovosti v dlouhodobém horizontu, z níž by mohl stát těžit ve dvojí pozici: v pozici akcionáře, kterému jsou vypláceny dividendy, a v pozici vlastníka, kterému jsou vypláceny koncesní poplatky (které se vypočtou jako 2 % hrubého příjmu získaného z využívání koncese) (86. bod odůvodnění). Rumunsko uvádí, že plán rozvoje vypracovaný v roce 2006 a posouzení kapacity vypracované v roce 2006 naznačovaly hospodářskou udržitelnost uvedených investic. Podle Rumunska bylo možné hospodářskou udržitelnost očekávat, neboť zvýšený počet cestujících a zvýšení efektivity by znamenaly i zvýšení příjmů z provozování letištní infrastruktury (86. bod odůvodnění).

(215) Komise nejprve posoudí, zda jsou studie proveditelnosti *ex ante* předložené Rumunskem pro výše uvedené investice dostačující k prokázání souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu.

([37]) Pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014, bod 51.

([38]) Stanovisko generálního advokáta pana Henrika Saugmandsgaarda Øe ze dne 24. října 2019, *Larko v. Komise*, věc C-244/18 P, EU:C:2019:896, bod 53. Viz rovněž rozsudek ze dne 1. února 2018, *Larko v. Komise*, T-423/14, EU:T:2018:57; Rozsudek ze dne 25. června 2015, *SACE a Sace BT v. Komise*, T-305/13, EU:T:2015:435 a EDF.

([39]) EDF, bod 104.

([40]) Rozsudek ze dne 21. března 1991, *Itálie v. Komise („Alfa Romeo“)*, C-305/89, EU:C:1991:142, bod 23; Rozsudek ze dne 12. prosince 2000, *Alitalia v. Komise*, T-296/97, EU:T:2000:289, bod 84.

([41]) Pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014, bod 3,4. Viz rovněž rozsudek ve věci Stardust Marine, bod 71.

Studie proveditelnosti

(216) Rumunsko předložilo studie proveditelnosti vypracované s ohledem na investice související s obnovou vzletové a přistávací dráhy a s rozšířením odbavovací plochy, s rozvojem terminálu, který není součástí schengenského prostoru, s rozvojem přístupové komunikace a parkovací plochy a s osvětlovacím zařízením. Cílem těchto studií proveditelnosti je posoudit celkovou ziskovost projektů, které obdržely státní investice. Proto jsou využity k analýze toho, zda Rumunsko investovalo do projektů, u nichž se očekávalo, že budou ziskové.

(217) Studie proveditelnosti týkající se *obnovy vzletové a přistávací dráhy a rozšíření odbavovací plochy* konstatovala čistou současnou hodnotu ve výši 3,791 milionu EUR a vnitřní míru návratnosti ve výši 10,56 % (s použitím diskontní sazby ve výši 5 %). Komise zjistila, že tato studie vykazuje řadu nedostatků. Zejména výše čisté současné hodnoty vykazuje značné rozdíly v porovnání s výší čisté současné hodnoty uvedenou ve studiích proveditelnosti *ex post*. Prognózované období 25 let je příliš dlouhé vzhledem k omezené povaze daného typu investic do obnovy, které provedlo Rumunsko, zejména s ohledem na jejich omezený přínos k celkovému nárůstu počtu cestujících. Studie proveditelnosti *ex post* naproti tomu zkoumá podstatně kratší prognózované období pro tuto investici (6 let). Studie navíc nezahrnuje žádný vývoj provozu, který měl tvořit základ prognózovaných příjmů. Předpokládaná míra inflace není vysvětlena a je velmi nízká (od 11. roku činí 1,5 %) vzhledem k míře inflace v dané době (4,7 % v roce 2007, 7,9 % v roce 2008). Diskontní sazba ve výši 5 % není vysvětlena a jeví se jako příliš nízká, zejména ve srovnání s jinými investicemi provedenými ve stejné době, jako je například modernizace a rozšíření parkovací plochy. Komise proto nepovažuje tuto studii za přiměřenou. Značná část investic byla navíc sice provedena v roce 2007, avšak studie byla vypracována v červenci 2008. Tato studie proveditelnosti proto nemůže potvrdit ziskovost investic, jak to vyžaduje kritérium tržně jednajícího hospodářského subjektu ([42]).

(218) Pokud jde o studii proveditelnosti týkající se rozvoje *terminálu, který není součástí schengenského prostoru*, Komise konstatovala, že studie při výpočtu čisté současné hodnoty tohoto terminálu nezohlednila investice jako náklady. Komise proto nemůže akceptovat, že by tato studie proveditelnosti prokazovala soulad se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu. Studie byla navíc vypracována v červnu 2008 a jeví se, že se týká pouze investic v roce 2009.

(219) Pokud jde o studii proveditelnosti týkající se *modernizace a rozšíření parkoviště*, na jejímž základě byly provedeny investice související s rozvojem přístupové komunikace a parkoviště, považuje Komise studii za přiměřenou. Studie předpokládá 15 % zvýšení příjmů z očekávaného nárůstu počtu uživatelů parkoviště v souvislosti se zvýšením počtu cestujících. Studie konstatovala kladnou čistou současnou hodnotu při uplatnění diskontní sazby ve výši 15 % v průběhu očekávané doby trvání investice, která činila osm let. Komise považuje diskontní sazbu ve výši 15 % za přiměřenou a dobu životnosti investice za konzervativně krátkou. Ze studie vyplývá, že investice bude amortizována již po pěti letech. Studie byla vypracována v listopadu 2005, a je proto vhodné uvést, že v roce 2007 byla investice v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu. Komise dále konstatuje, že v době, kdy bylo rozhodnuto o financování modernizace a rozšíření parkoviště, vlastnil 100 % akcií správce letiště stát. Není proto nutné poměrně upravovat čistou současnou hodnotu projektu.

(220) Rumunsko uvedlo, že relevantním datem studie proveditelnosti pro osvětlovací zařízení je datum jejího vypracování společností IPTANA SA, která zahájila práce na studii v srpnu 2007 na základě smlouvy č. 1016/22.8.2007, a že na ni bylo vydáno kladné stanovisko technické a hospodářské rady ministerstva dopravy, konkrétně stanovisko č. 33/1998, revidované v roce 2007. Přesné datum vypracování studie však není k dispozici. Studie proveditelnosti týkající se *osvětlovacího zařízení* v každém případě nezahrnovala analýzu ziskovosti, ale vypracovala odhady nákladů na tento projekt. Proto z ní nevyplývalo, jakým způsobem bylo chování správce letiště motivováno vyhlídkami na dosažení ziskovosti v dlouhodobém horizontu. Komise proto nemůže akceptovat, že by tato studie proveditelnosti prokazovala soulad se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu.

(221) Na základě výše uvedených skutečností má Komise za to, že studie proveditelnosti *ex ante* vypracovaná s ohledem na investice související s přístupovou komunikací a s parkovací plochou dostatečně prokazuje soulad se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu. Komise konstatuje, že studie proveditelnosti týkající se rekonstrukce pojezdové dráhy a rozšíření odbavovací plochy, osvětlení a terminálu, který není součástí schengenského prostoru, neprokazuje soulad se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu.

([42]) Stardust Marine, bod 71 a EDF, body 85 a 104.

Zpětné vyhodnocení studií ziskovosti vypracovaných *ex ante*

(222) Správce letiště rovněž předložil zpětné vyhodnocení studií ziskovosti vypracovaných *ex ante* pro investice uvedené ve 213. bodě odůvodnění.

(223) Pokud jde o investice do *rekonstrukce vzletové a pojezdové dráhy a rozšíření odbavovací plochy*, konstatovalo zpětné hodnocení studie ziskovosti čistou současnou hodnotu ve výši 1 784 600,12 EUR a vnitřní míru návratnosti ve výši 13,12 %. Použitá diskontní sazba činila 9,1 %. Studie přepracovaná *ex post* vychází z jiné prognózy objemu přepravy cestujících, než jaká byla k dispozici *ex ante* na základě plánu rozvoje. Tyto prognózy objemu přepravy cestujících jsou konzervativnější a odhadovaný počet cestujících je nižší, než je uvedeno v plánu rozvoje. V tomto ohledu tedy platí, že pokud by byla zohledněna prognóza počtu cestujících uvedená v plánu rozvoje, byla by očekávaná ziskovost ještě vyšší. Komise nicméně konstatuje, že odhadované investiční náklady se liší od studie proveditelnosti *ex ante*, která byla vypracována v červenci 2008. Komise nemůže ověřit, zda jsou předpokládané investiční náklady ve stejné výši, jakou bylo možno očekávat *ex ante*. Nelze proto vyvodit závěr, že zohledněné předpoklady jsou tytéž, které by byly k dispozici před poskytnutím veřejného financování, a nelze mít za to, že zpětně hodnocená studie poskytuje spolehlivou analýzu ziskovosti *ex ante*.

(224) Pokud jde o investice do *osvětlovacího zařízení*, zpětně vyhodnocená studie ziskovosti, kterou poskytl správce letiště, konstatovala čistou současnou hodnotu ve výši 226 066,84 EUR a vnitřní míru návratnosti ve výši 26,9 %. Použitá diskontní sazba činila 9,1 %. Studie přepracovaná *ex post* předpokládá odlišnou prognózu objemu přepravy cestujících, než jaká byla k dispozici *ex ante* v plánu rozvoje. Použité prognózy počtu cestujících jsou konzervativnější vzhledem k tomu, že odhadovaný počet cestujících je nižší, než je uvedeno v plánu rozvoje. V tomto ohledu tedy platí, že pokud by byla zohledněna prognóza počtu cestujících uvedená v plánu rozvoje, byla by očekávaná ziskovost ještě vyšší. Jeví se, že tato analýza *ex ante* přepracovaná *ex post* přiměřeným způsobem naznačuje vyhlídky na dosažení zisku před poskytnutím financování *ex ante* u investic do osvětlovacího zařízení v roce 2008.

(225) Správce letiště předložil zpětně vyhodnocenou studii ziskovosti investice *do terminálu, který není součástí schengenského prostoru*. Tato studie konstatovala čistou současnou hodnotu ve výši 2 536 094,92 EUR a vnitřní míru návratnosti ve výši 14,71 %. Použitá diskontní sazba činila 8,67 %. Studie přepracovaná *ex post* předpokládá odlišnou prognózu objemu přepravy cestujících, než jaká byla k dispozici *ex ante* v plánu rozvoje. Tyto použité prognózy počtu cestujících jsou konzervativnější a odhadovaný počet cestujících je nižší, než je uvedeno v plánu rozvoje. Komise však nemůže ověřit, zda jsou předpokládané investiční náklady ve stejné výši, jakou bylo možno očekávat *ex ante*. Kromě toho není zřejmé, jak investiční náklady ve zpětně hodnocené studii souvisejí s investičními náklady předpokládanými ve studii ziskovosti *ex ante* vypracované v červnu 2008 (218. bod odůvodnění). Nelze proto dospět k závěru, že zohledněné předpoklady jsou tytéž, které by byly k dispozici před poskytnutím veřejného financování, a nelze mít proto za to, že zpětně hodnocená studie poskytuje spolehlivou analýzu ziskovosti *ex ante* týkající se investice do terminálu, který není součástí schengenského prostoru.

7.1.4.3. Závěr ohledně hospodářského zvýhodnění

(226) Jak bylo vysvětleno výše, Komise má za to, že když Rumunsko investovalo do projektu rozvoje přístupové komunikace a parkoviště na mezinárodním letišti Temešvár, postupovalo v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu, jak je uvedeno v tabulce 3. Komise proto dospěla k závěru, že financování související s touto investicí neposkytlo správci letiště hospodářské zvýhodnění.

(227) Pokud jde o zbývající tři investiční projekty (rekonstrukce pojezdové dráhy a rozšíření odbavovací plochy, rozvoj terminálu, který není součástí schengenského prostoru, a osvětlovací zařízení), dospěla Komise k závěru, že financování těchto tří investičních projektů z veřejných zdrojů poskytlo správci letiště hospodářské zvýhodnění.

7.1.5. *Narušení hospodářské soutěže a ovlivnění obchodu mezi členskými státy*

7.1.5.1. Zásady

(228) Pokud podpora poskytnutá členským státem posiluje postavení určitého podniku vůči ostatním podnikům, které soutěží v obchodě uvnitř Unie, je nutno mít za to, že tyto podniky jsou dotyčnou podporou ovlivněny ([43]).

([43]) Rozsudek ze dne 30. dubna 1998, *Het Vlaamse Gewest v. Komise*, T-214/95, EU:T:1998:77 a rozsudek ze dne 17. září 1980, *Philip Morris v. Komise*, C-730/79, EU:C:1980:209, bod 11.

(229) Vzhledem k tomu, že provozování letiště představuje hospodářskou činnost, existuje na jedné straně konkurence mezi letišti, která se snaží přilákat letecké společnosti a s nimi související letecký provoz (přepravu cestujících a nákladu), a na straně druhé existuje konkurence i mezi správci letišť, kteří mohou vzájemně soutěžit o to, aby byli pověřeni správou daného letiště. Zejména v případě nízkonákladových a charterových leteckých společností si navíc mohou konkurovat také letiště, která se nenacházejí ve stejné spádové oblasti, či dokonce leží v různých členských státech, a která se snaží tyto letecké společnosti přilákat.

(230) V důsledku toho může veřejné financování letiště narušit hospodářskou soutěž *mezi letišti*. Soutěž mezi letišti může být hodnocena s ohledem na kritéria výběru leteckých společností, a zejména srovnáním parametrů, jako jsou např. druh poskytovaných letištních služeb a dotyčných zákazníků, obyvatelstvo nebo hospodářská činnost, přetížení, existence přístupu po zemi a výše poplatků za používání letištní infrastruktury a služeb ([44]).

(231) Jak je uvedeno v bodě 40 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005 a opětovně potvrzeno v bodě 45 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014, ani malá letiště není možné vyloučit z působnosti čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie. Mimoto uvádí bod 45 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 výslovně následující: *„Ani v případě malé částky podpory nebo relativně malého podniku, který je příjemcem prostředků z veřejných zdrojů, není vyloučena možnost narušení obchodu mezi členskými státy.“*

7.1.5.2. Použití na stávající případ

(232) V posuzovaném období bylo mezinárodní letiště Temešvár druhým největším letištěm v Rumunsku (31. bod odůvodnění). Ročně odbavilo přibližně 900 000 cestujících. Nachází se v blízkosti letiště Arad, které je vzdáleno 50 km, a dvě hodiny jízdy od letiště Caransebeș (34. bod odůvodnění). Z mezinárodního letiště Temešvár odlétají do jiných částí Unie mezinárodní lety s celou řadou různých leteckých společností, které zároveň působí i na řadě dalších letišť v Rumunsku i jiných členských státech. Vzletová a přistávací dráha na mezinárodním letišti Temešvár je dostatečně dlouhá a umožňuje leteckým společnostem obsluhovat mezinárodní destinace na středních trasách, a tím přilákat letecké společnosti na úkor jiných podobných letišť nacházejících se v jiných členských státech. Hospodářské zvýhodnění poskytnuté správci letiště formou přímých investičních grantů v tomto případě posílilo jeho hospodářskou pozici vzhledem k tomu, že správce letiště byl schopen zahájit svou činnost, aniž by musel uhradit veškeré investiční náklady, které jsou s tímto opatřením neoddělitelně spojeny.

(233) Je tedy třeba mít za to, že posuzovaná opatření mohou narušit hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod mezi členskými státy.

7.1.6. *Závěr ohledně existence státní podpory*

(234) Na základě výše uvedených skutečností dospěla Komise k závěru, že veřejné financování rozvoje přístupové komunikace a parkovací plochy v roce 2007 a bezpečnostního vybavení v roce 2008 nepředstavuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

(235) Komise však konstatuje, že veřejné financování rozvoje terminálu, který není součástí schengenského prostoru, modernizace pojezdové dráhy, rozšíření odbavovací plochy a osvětlovacího zařízení představuje státní podporu pro správce letiště ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

7.2. **Druh podpory: existující nebo nová podpora**

(236) Komise bere na vědomí, že podle ustanovení přílohy V aktu o podmínkách přistoupení Bulharské republiky a Rumunska se považují ([45])*„režimy podpor a individuální podpory poskytované v odvětví dopravy, které nabyly účinku v novém členském státě přede dnem přistoupení a jsou stále použitelné i po tomto dni, za existující podpory ve smyslu čl. 88 odst. 1 Smlouvy o ES za předpokladu, že: podpůrná opatření č. budou sdělena Komisi do čtyř měsíců ode dne přistoupení […]. Tato podpůrná opatření se považují za „existující“ podporu ve smyslu čl. 88 odst. 1 Smlouvy o ES do konce třetího roku ode dne přistoupení.“*

(237) Z výše uvedeného vyplývá, že v případě Rumunska se bude režim stanovený v příloze V vztahovat pouze na podporu, která vstoupila v platnost před 1. lednem 2007 a byla poskytována následně po tomto datu, pokud byly tyto podpory sděleny Komisi do čtyř měsíců ode dne přistoupení.

([44]) Pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014, bod 43.

([45]) Akt o podmínkách přistoupení Bulharské republiky a Rumunska a o úpravách smluv, na nichž je založena Evropská unie, Úř. věst. L 157/203, 21.6.2005.

(238) Rumunsko uvedlo, že veřejné financování investic na mezinárodním letišti Temešvár na rok 2007 bylo schváleno v listopadu 2006, tedy před přistoupením Rumunska k Evropské unii. Avšak vzhledem k tomu, že tato opatření nebyla uvedena mezi opatřeními sdělenými Komisi v souladu s výše uvedeným postupem, nemohou představovat existující podporu. Komise proto dospěla k závěru, že veřejné financování rozvoje terminálu, který není součástí schengenského prostoru, modernizace pojezdové dráhy a rozšíření odbavovací plochy a osvětlovacího zařízení představuje novou podporu.

7.3. **Zákonnost podpory**

(239) Veřejné financování rozvoje terminálu, který není součástí schengenského prostoru, modernizace pojezdové dráhy a rozšíření odbavovací plochy a osvětlovacího zařízení nabylo účinku bez předchozího formálního schválení ze strany Komise. Tato opatření nesplňují požadavky blokové výjimky z oznamovací povinnosti stanovené v článku 108 Smlouvy. Rumunsko je zavedlo v rozporu se svými povinnostmi podle čl. 108 odst. 3 SFEU.

(240) Tato opatření proto představují protiprávní státní podporu.

7.4. **Slučitelnost s vnitřním trhem**

(241) Veřejné financování rozvoje terminálu, který není součástí schengenského prostoru, modernizace pojezdové dráhy a rozšíření odbavovací plochy a osvětlovacího zařízení (tabulka 3) bylo přiděleno před 4. dubnem 2014, což bylo datum, kdy nabyly účinnosti pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014. Podle pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 uplatní Komise na protiprávní investiční podpory letištím pravidla platná v době, kdy byla podpora poskytnuta ([46]).

(242) V době poskytnutí tohoto investičního financování byly v platnosti pokyny pro leteckou dopravu z roku 2005. Proto se na posuzování slučitelnosti této investiční podpory vztahují pokyny pro leteckou dopravu z roku 2005.

(243) Na základě bodu 61 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005 bude Komise posuzovat tuto podporu podle následujících kritérií, která hodnotí, zda:

— konstrukce a využití infrastruktury odpovídají jasně stanovenému cíli obecného zájmu (regionální rozvoj, přístupnost atd.),

— infrastruktura je nutná a úměrná stanovenému cíli,

— infrastruktura nabízí dostatečné perspektivy střednědobého používání, zejména s ohledem na využití stávajících infrastruktur,

— přístup k infrastruktuře je otevřený všem potenciálním uživatelům stejně a nediskriminačně a

— rozvoj obchodu není dotčen v míře, která by byla v rozporu se zájmem Unie.

7.4.1. *Způsobilé náklady*

(244) Podle pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005 se musí náklady způsobilé pro investiční podporu ve prospěch letiště omezovat na investiční náklady, které se týkají vlastní letištní infrastruktury (dráhy, terminály, rozjezdové dráhy atd.) nebo přímé podpory (protipožární instalace, zabezpečovací a bezpečnostní zařízení). Ze způsobilých nákladů je naopak nutno vyloučit náklady spojené s hospodářskými činnostmi, které nejsou přímo spojené se základními činnostmi letiště a které zahrnují výstavbu, financování, provozování a nájem prostor a nemovitého majetku nejen pro kanceláře a skladování, ale také pro hotely a průmyslové podniky uvnitř letiště, stejně jako obchody, restaurace a parkoviště.

(245) Náklady na investice uvedené v položkách 2, 3, 4, 5, 9, 12 a 13 tabulky 3 jsou způsobilé pro investiční podporu podle pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005, neboť tvoří součást letištní infrastruktury.

7.4.2. *Jasně stanovený cíl společného zájmu*

(246) Správce letiště tvrdí, že jeho zásah sledoval jasně stanovený cíl obecného zájmu, a sice regionální rozvoj, dostupnost regionu a bezpečnost letecké dopravy (156. bod odůvodnění).

([46]) Pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014, bod 173.

(247) Rumunsko zejména objasnilo, že investice za období 2007–2009 do obnovy pojezdové dráhy a rozšíření odbavovací plochy byly odůvodněny potřebou zlepšit kapacitu provozu letiště v době špičky, když byla omezena kapacita pojezdové dráhy a odbavovací plochy, a to zejména s ohledem na očekávaný nárůst objemu dopravy do roku 2015 (36. bod odůvodnění). Rumunsko dále uvedlo, že investice byly motivovány rovněž bezpečností letectví, zejména potřebou oddělit parkovací zóny letadel a přístup k nim, jakož i potřebou zajistit bezpečnost zaparkovaných letadel (86. bod odůvodnění).

(248) Pokud jde o rozvoj terminálu, který není součástí schengenského prostoru, Rumunsko objasnilo, že investice zaměřené na zlepšení kapacity mezinárodního letiště Temešvár byly zpočátku vynaloženy s ohledem na očekávaný významný nárůst objemu přepravy cestujících v období do roku 2015. V okamžiku rozhodování o poskytnutí investice v roce 2006 se mělo za to, že kapacita terminálů z provozního hlediska dosáhla své kritické meze. Objem přepravy cestujících se již v období 2001–2005 zvýšil o 250 %, což vedlo k přeplněnosti letiště v době špičky. Původní terminál vybudovaný v roce 1960 nebyl koncipován tak, aby byl schopen takovou úroveň provozu pojmout (37. bod odůvodnění).

(249) Rumunsko objasnilo, že následně bylo cílem potřeby dalších investic do terminálu, který není součástí schengenského prostoru, zajištění souladu s bezpečnostními požadavky tak, aby tento terminál mohl přijímat lety mimo schengenský prostor. V té době Rumunsko očekávalo, že se v roce 2011 připojí k schengenskému prostoru. Bylo třeba zejména oddělit toky cestujících na cestující přilétající ze schengenského prostoru a cestující přilétající ze zemí mimo schengenský prostor. To by rovněž zajistilo, že by si mezinárodní letiště Temešvár mohlo i po vstupu Rumunska do schengenského prostoru zachovat svou obchodní činnost jak ve vztahu k letům v rámci schengenského prostoru, tak mimo něj (88. bod odůvodnění).

(250) Podle Rumunska bylo cílem financování investic do osvětlovacího zařízení z roku 2008 lepší využívání stávající infrastruktury, protože by v případě nepříznivých povětrnostních podmínek umožňovalo přistávání z obou směrů a nikoli jen z jednoho směru. Jeho cílem bylo rovněž zajistit bezpečnost letového provozu a bezpečnost cestujících a letadel (90. bod odůvodnění).

(251) S ohledem na výše uvedené argumenty byly investice navrženy tak, aby mezinárodnímu letišti Temešvár umožňovaly vyrovnat se s omezením kapacity v době špičky, které v té době existovalo, a rovněž aby zohlednily předpokládaný významný nárůst objemu přepravy. Byly navrženy rovněž s cílem podpořit ochranu letectví před protiprávními činy a dodržování bezpečnostních opatření vyžadovaných pravidly Unie pro ochranu civilního letectví před protiprávními činy a ochranu schengenských hranic.

(252) Navíc nebylo možné, aby předpokládaný objem přepravy absorbovala sousední letiště. Nejbližší letiště – letiště Arad – mělo velmi omezený provoz, a to jak v absolutním vyjádření, tak v porovnání s mezinárodním letištěm Temešvár. Počet cestujících za rok na letišti Arad se v období 2007–2009 pohyboval mezi 67 183 a 128 835 cestujícími, zatímco provoz na mezinárodním letišti Temešvár se pohyboval mezi 859 329 a 991 758 cestujícími za rok, přičemž mezi změnami počtu cestujících mezi těmito dvěma letišti neexistovala žádná korelace ([47]). Letiště Arad nemělo fyzické předpoklady přizpůsobit se předpokládanému nárůstu počtu cestujících, neboť jeho maximální kapacita pro přepravu cestujících činila méně než 200 000 cestujících za rok.

(253) Mezinárodní letiště Temešvár bylo v posuzovaném období druhým největším letištěm v Rumunsku a v současnosti je třetím největším letištěm v Rumunsku. Podle plánu rozvoje na období 2006–2015 obsluhovalo mezinárodní letiště Temešvár region západního Rumunska, který je jedním z nejrozvinutějších regionů v Rumunsku. Obsluhovalo rovněž regiony ve východní části Maďarska, jakož i v Srbsku a v Černé Hoře (euroregion DKMT) ([48]). Mezinárodní letiště Temešvár tedy hrálo významnou úlohu v oblasti regionálního rozvoje. Vzhledem k očekávanému počtu cestujících v období 2006–2015 by bez investic do zvýšení kapacity došlo k negativnímu ovlivnění hospodářského rozvoje obsluhovaných regionů a jejich dostupnosti, zejména vzhledem k tomu, že žádné jiné letiště v tomto regionu nebylo schopno absorbovat stávající nebo očekávaný provoz. Přes Temešvár navíc nevedla žádná vysokorychlostní železniční trať, takže pro žádnou z leteckých tras neexistovala intermodální konkurence.

([47]) Rozdílný vývoj objemu přepravy na sousedních letištích byl rovněž jedním z kritérií použitých ve věci podpory SA.22614 (C 53/07) poskytnuté Francií ve prospěch Obchodní a průmyslové komory Pau-Béarn a společností Ryanair, Airport Marketing Services a Transavia (Úř. věst. L 201, 30.7.2015, s. 109) při posuzování slučitelnosti podpory letiště Pau.

([48]) Euroregion Dunaj-Kris-Mures-Tisa (DMKT) je euroregion nacházející se v Maďarsku, Rumunsku a Srbsku. Je pojmenován po čtyřech řekách nacházejících se v této oblasti.

(254) Na základě výše uvedených skutečností může Komise dospět k závěru, že financování, které je předmětem přezkumu, přispělo k dostupnosti obsluhovaných regionů a k regionálnímu hospodářskému rozvoji, a sloužilo proto jasně vymezenému cíli společného zájmu.

7.4.3. *Nezbytnost a přiměřenost podpory*

(255) Podle pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005 neexistuje omezení intenzity investiční podpory. Státní financování zahrnuje následující intenzitu podpory: 80,3 % na terminál, který není součástí schengenského prostoru, 86,73 % na modernizaci pojezdové dráhy a rozšíření odbavovací plochy a 100 % na osvětlovací zařízení.

Tabulka 11 Financování investic v období 2007–2009

	2007		2008		2009		**Celkem**	
	Vlastní zdroje letiště	Prostředky přidělené ze státního rozpočtu	Vlastní zdroje letiště	Prostředky přidělené ze státního rozpočtu	Vlastní zdroje letiště	Prostředky přidělené ze státního rozpočtu	**Vlastní zdroje letiště**	**Prostředky přidělené ze státního rozpočtu**
Rozvoj terminálu, který není součástí schengenského prostoru	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**
Zlepšení pojezdové dráhy a rozšíření odbavovací plochy letadla	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**
Osvětlovací zařízení				1 344 000			**0**	**1 344 000**
Celkem	**823 397,9**	**8 604 000**	**3 133 537**	**11 822 650**	**1 072 670**	**8 767 950**	**5 029 605**	**29 194 600**

Zdroj: správce letiště

(256) Vzhledem k omezeným ziskům letiště a dividendám vyplaceným rumunskému státu v období 2007–2009 v porovnání s rozsahem potřebných investic se lze důvodně domnívat, že by správce letiště nebyl schopen poskytovat vyšší vlastní příspěvky. To je v souladu s celkovými obtížemi v oblasti přístupu k financování na trhu v posuzovaném období v důsledku tehdejší finanční krize. Komise dále uznává, že letiště s ročním objemem přepravy do 1 milionu cestujících obvykle nejsou schopna pokrýt značnou část svých kapitálových nákladů.

(257) V důsledku toho bylo veřejné financování nezbytné k tomu, aby letiště mohlo uskutečnit investice, které financovalo. Jinými slovy mělo motivační účinek, neboť správce letiště by bez státního financování tyto investice neprovedl buď vůbec, nebo by je neprovedl ve stejném rozsahu. Navíc to je v souladu se zásadou proporcionality, neboť správce letiště by nebyl schopen významně zvýšit svůj podíl na financování těchto investic.

7.4.4. *Infrastruktura nabízí dostatečné perspektivy střednědobého používání*

(258) Podle plánu rozvoje se v období 2001–2005 objem přepravy cestujících a počet pohybů letadel zvýšil o 250 %. Plán rozvoje rovněž předpokládal zvýšení objemu přepravy cestujících z 611 705 v roce 2005 na 1 661 332 v roce 2010 a na 2 565 494 cestujících v roce 2015. Očekávalo se, že po přistoupení Rumunska k EU v roce 2007 se objem přepravy zvýší o 16–18 %.

(259) Tyto perspektivy byly tedy takové povahy, že odůvodňovaly investice do přijímání očekávaného provozu. V důsledku toho měla infrastruktura v době, kdy bylo financování poskytnuto, dostatečné perspektivy střednědobého používání.

7.4.5. *Stejný a nediskriminační přístup k infrastruktuře*

(260) Rumunsko potvrdilo, že infrastruktura je dostupná všem uživatelům nediskriminačně. Jediné omezení při využívání infrastruktury se týká omezení daného přijímací kapacitou odbavovací plochy a terminálu. Přístup k infrastruktuře je proto stejný a nediskriminační ve smyslu pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005.

7.4.6. *Rozvoj obchodu není dotčen v míře, která by byla v rozporu se zájmem Unie*

(261) Nejbližší letiště – letiště Arad – mohlo být v posuzovaném období dotčeno veřejným financováním na mezinárodním letišti Temešvár. Komise však konstatuje, že existovalo několik faktorů, které vedly k omezenému konkurenčnímu dopadu financování správce letiště na mezinárodním letišti Temešvár.

(262) Letiště Arad mělo omezenou fyzickou kapacitu pro přepravu cestujících. Plány na rozšíření infrastruktury tak, aby kapacity terminálů pro cestující přibližně dosahovaly prahové hodnoty 200 000 cestujících za rok nebo ji mírně překračovaly, existovaly až od roku 2014. Ani takto zvýšený potenciál by však neodpovídal poptávce předpokládané v plánu rozvoje mezinárodního letiště Temešvár.

(263) Skutečná čísla týkající se přepravy cestujících rovněž potvrzují, že letiště Arad mělo velmi omezený objem přepravy cestujících. Přeprava na letišti Arad představovala v roce 2007 pouze 7,8 % objemu přepravy na mezinárodním letišti Temešvár, 14,5 % v roce 2008 a 8,8 % v roce 2009. Mimoto se nezdá, že by vývoj objemu přepravy na těchto dvou letištích vykazoval vzájemný vztah ([49]).

(264) Z toho důvodu by letiště Arad nebylo schopno absorbovat očekávaný významný nárůst počtu cestujících, s nímž se počítalo na mezinárodním letišti Temešvár.

(265) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem se Komise domnívá, že narušení hospodářské soutěže způsobené podporou bylo omezené a nepřevážilo příspěvek podpory k regionálnímu rozvoji, přístupnosti a bezpečnosti.

7.4.7. *Závěr ohledně opatření č. 1*

(266) Z důvodů uvedených v 241. až 265. bodě odůvodnění má Komise za to, že státní podpora na financování rozvoje terminálu, který není součástí schengenského prostoru, modernizace vzletové a přistávací dráhy, rozšíření odbavovací plochy letadel a osvětlovacího zařízení je slučitelná s vnitřním trhem na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU.

8. **POSOUZENÍ OPATŘENÍ Č. 2 – AIP NA ROKY 2007, 2008 A 2010**

8.1. **Existence podpory**

(267) Zásady čl. 107 odst. 1 SFEU uvedené ve 171. a 172. bodě odůvodnění se použijí rovněž na posouzení opatření č. 2.

8.1.1. *Hospodářská činnost a pojem podnik*

8.1.1.1. Zásady

(268) Komise musí nejprve zjistit, zda se opatření č. 2 vztahuje na podniky ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. Pojem „podnik“ označuje jakoukoli jednotku, která vykonává hospodářskou činnost, nezávisle na právním postavení této jednotky a způsobu jejího financování ([50]). Hospodářskou činnost představuje jakákoli činnost spočívající v nabízení zboží nebo služeb na daném trhu ([51]).

8.1.1.2. Použití na stávající případ

(269) Příručky AIP stanoví poplatky za využívání letištní infrastruktury, které se vztahují na letecké společnosti.

(270) Letecké společnosti poskytují služby v oblasti letecké dopravy. Poskytováním takových služeb vykonávají letecké společnosti hospodářskou činnost, a proto představují podniky ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

([49]) Viz poznámka pod čarou č. 32.
([50]) Rozsudek ze dne 18. června 1998, *Komise v. Itálie*, C-35/96, EU:C:1998:303, a Höfner a Elser.
([51]) Rozsudek ze dne 16. června 1987, *Komise v. Itálie,* 118/85, EU:C:1987:283; Rozsudek ze dne 18. června 1998, *Komise v. Itálie,* 35/96, EU:C:1998:303.

8.1.2. *Státní prostředky a přičitatelnost státu*

8.1.2.1. Zásady

(271) Pojem „státní podpora“ se vztahuje pouze na výhody poskytované přímo nebo nepřímo ze státních prostředků ([52]). Státní prostředky zahrnují veškeré zdroje veřejného sektoru ([53]) včetně zdrojů vnitrostátních subjektů (decentralizovaných, federalizovaných, regionálních či jiných) ([54]), a za určitých okolností i zdroje soukromých subjektů. Původ těchto prostředků není důležitý, pokud jsou před tím, než jsou přímo či nepřímo převedeny na příjemce, pod veřejnou kontrolou, a jsou tudíž k dispozici vnitrostátním orgánům ([55]), a to i když se tyto prostředky nestávají vlastnictvím orgánu veřejné moci ([56]).

(272) Pojem státní podpory se navíc vztahuje jen na případy, kdy je daná výhoda přičitatelná státu, tj. je-li poskytnuta samotným státem nebo zprostředkujícím subjektem jednajícím na základě pravomocí, které mu byly svěřeny.

(273) Skutečnost, že stát nebo státní subjekt je jediným nebo většinovým akcionářem podniku, nepostačuje k vyvození závěru, že převod prostředků ze strany tohoto podniku lze přičíst jeho veřejným akcionářům ([57]). Soudní dvůr také rozhodl, že i když stát může veřejný podnik kontrolovat a vykonávat dominantní vliv na jeho činnost, není možné automaticky předpokládat, že tuto kontrolu v konkrétním případě skutečně vykonává. Veřejný podnik může v závislosti na míře samostatnosti, kterou mu stát ponechá, jednat více či méně nezávisle.

(274) Pouhá skutečnost, že je veřejný podnik kontrolován státem, proto nestačí k tomu, aby opatření přijatá tímto podnikem byla přičitatelná státu. Je rovněž nutné přezkoumat, zda musí být na orgány veřejné moci nahlíženo tak, že se tak či onak podílely na přijetí daného opatření. Soudní dvůr konstatoval, že přičitatelnost opatření uskutečněného veřejným podnikem státu je možné vyvodit ze souhrnu nepřímých důkazů vyplývajících z okolností projednávaného případu a kontextu, ve kterém bylo toto opatření přijato ([58]).

(275) K takovýmto nepřímým důkazům může patřit začlenění podniku do struktur veřejné správy, povaha činností podniku a jejich výkon na trhu v rámci běžných podmínek hospodářské soutěže se soukromými subjekty, právní postavení podniku (zda se na něj vztahuje veřejné právo, nebo obecné obchodní právo), intenzita dohledu vykonávaného orgány veřejné moci nad vedením podniku nebo jakýkoliv jiný ukazatel, který by svědčil o účasti orgánů veřejné moci na přijetí dotyčného opatření nebo o nepravděpodobnosti toho, že se přijetí neúčastnily, s ohledem na rozsah tohoto opatření, jeho obsah nebo podmínky ([59]).

8.1.2.2. Použití na stávající případ

(276) V daném případě měl stát v rozhodné době nad předmětnými prostředky přímou či nepřímou kontrolu. V době schválení AIP na rok 2010 bylo letiště v souladu s článkem 8 stanov z roku 2008 (28. bod odůvodnění) z 80 % vlastněno přímo rumunským ministerstvem dopravy. Prostředky správce letiště spadaly pod kontrolu státu a byly mu proto k dispozici. Rumunsko bylo schopno prostřednictvím výkonu svého dominantního vlivu na správce letiště řídit využívání jeho zdrojů za účelem financování konkrétních výhod ve prospěch jiných podniků. Kromě

([52]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 24. ledna 1978, *Van Tiggele,* 82/77, EU:C:1978:10, body 25 a 26. Rozsudek ze dne 12. prosince 1996, *Air France v. Komise („Air France“),* T-358/94, EU:T:1996:194, bod 63.

([53]) Air France, bod 56.

([54]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 14. října 1987, *Německo v. Komise,* 248/84, EU:C:1987:437, bod 17; Rozsudek ze dne 6. března 2002, *Territorio Histórico de Álava a další v. Komise,* spojené věci T-92/00 a 103/00, EU:T:2002:61, bod 57.

([55]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 17. července 2008, *Essent Netwerk Noord,* C-206/06, EU:C:2008:413, bod 70; Rozsudek Soudního dvora ze dne 16. května 2000, *Francie v. Ladbroke Racing Ltd a Komise („Ladbroke Racing“),* C-83/98 P, EU:C:2000:248, bod 50.

([56]) Air France, body 65, 66 a 67; Ladbroke Racing, bod 50.

([57]) Stardust Marine, bod 51 *a násl.*

([58]) Stardust Marine, bod 52 a 55.

([59]) Stardust Marine, bod 56.

toho byl rumunský stát v době schválení AIP na roky 2007 a 2008 ([60]) jediným akcionářem správce letiště. Na základě článku 7 stanov z roku 1998 (28. bod odůvodnění) byl ke dni zřízení mezinárodního letiště Temešvár počáteční základní kapitál plně upsán Rumunskem a plně splacen. Z toho vyplývá, že zdroje správce letiště musí být považovány za státní prostředky ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

(277) Pokud jde o přičitatelnost rumunskému státu, rumunské orgány uvádějí, že správce letiště působí jako investor v tržním hospodářství a že vliv státu je striktně omezen na jeho úlohu akcionáře společnosti v souladu se zakladatelskou listinou společnosti a zákonem č. 31/1990 o společnostech. O cenové politice správce letiště rozhoduje v souladu se zakladatelskou listinou společnosti představenstvo a výkonné vedení správce letiště.

(278) Pokud jde o dohled státu nad činností správce letiště, Komise uvádí, že valná hromada akcionářů se skládá ze zástupců akcionářů, rumunského státu zastoupeného ministerstvem dopravy, který je jediným akcionářem podle stanov z roku 1998 a většinovým akcionářem (s 80 % podílem akcií) podle stanov z roku 2008, a je oprávněna rozhodovat o činnostech a hospodářské politice správce letiště. Na základě článku 19 stanov z roku 2008 mají být rozhodnutí valné hromady přijímána hlasováním takového počtu akcionářů, který představuje nejméně polovinu základního kapitálu, bez jakéhokoli menšinového blokačního práva.

(279) Podle článku 20 stanov z roku 2008 spravuje správce letiště správní rada sestávající ze sedmi členů, z nichž dva jsou zástupci ministerstva dopravy a jeden je zástupcem ministerstva financí. Komise dále uvádí, že správní radu vybírá valná hromada akcionářů (v níž byl stát podle stanov z roku 1998 jediným akcionářem a v současné době v ní drží většinu). Správní rada a její předseda jsou jmenováni vyhláškou ministerstva dopravy.

(280) Zasedání správní rady se mohou konat v případě, že se jich zúčastní alespoň polovina členů správní rady plus jeden ([61]). Správní rada jedná za přítomnosti nejméně dvou třetin svých členů a přijímá rozhodnutí většinou členů správní rady ([62]).

(281) Předseda správní rady vykonává rovněž povinnosti generálního ředitele správce letiště. Organizační struktura a řetězení vlivu jsou dalším ukazatelem přičitatelnosti schvalování ceníku poplatků a slev státu. Stát byl v každém případě prostřednictvím těchto členů správní rady průběžně informován minimálně o vývoji týkajícím se ceníku poplatků a slev.

(282) Správce letiště mimoto na základě čl. 2 bodu 2 stanov z roku 1998 sleduje jako svůj hlavní cíl činnosti ve vnitrostátním veřejném zájmu. Podle článku 5 stanov z roku 1998 je správce letiště specializovaný technický subjekt určený ministerstvem dopravy k tomu, aby vykonával převážně činnosti ve vnitrostátním veřejném zájmu, aby tak v souladu s rozsahem své činnosti poskytoval výhody, služby a úkony v oblasti správy a využívání majetku, který náleží státu nebo je státem pronajímán, s ohledem na vnitrostátní a mezinárodní provoz letadel, přičemž zajišťuje tranzit osob a zboží.

(283) Vzhledem k těmto okolnostem tak dle názoru Komise existují dostatečné důvody pro konstatování, že AIP na roky 2007, 2008 a 2010 jsou přičitatelné státu.

([60]) Rumunsko objasnilo, že AIP na roky 2007 a 2008 schválilo představenstvo správce letiště přibližně dva měsíce před vstupem dané příručky AIP v platnost.

([61]) Čl. 20 bod 9 stanov z roku 1998.

([62]) Čl. 20 bod 10 stanov z roku 1998.

8.1.3. *Selektivita*

8.1.3.1. Zásady

(284) Aby opatření státu spadalo do oblasti působnosti čl. 107 odst. 1 SFEU, musí zvýhodňovat „*určité podniky nebo určitá odvětví výroby*“. Pojem „státní podpora“ se tudíž vztahuje pouze na opatření, která selektivně zvýhodňují určité podniky.

(285) Z ustálené judikatury vyplývá, že při posuzování podmínky selektivnosti musí být určeno, zda v rámci daného právního režimu může předmětné vnitrostátní opatření zvýhodňovat určité podniky nebo určitá odvětví výroby vůči ostatním, které se s ohledem na cíl sledovaný uvedeným režimem nacházejí ve srovnatelné skutkové a právní situaci. Přezkum selektivity zahrnuje předběžné určení referenčního rámce, do kterého patří dotyčné opatření ([63]). Opatření je totiž selektivní „*pouze tehdy, když v rámci daného právního režimu zvýhodňuje některé podniky oproti jiným, jež patří do jiných odvětví nebo do téhož odvětví a nacházejí se z hlediska cíle tohoto režimu ve srovnatelné skutkové a právní situaci*.“ ([64]) Pojem státní podpora nezahrnuje státní opatření, která zavádějí rozlišení mezi podniky, pokud toto rozlišení vyplývá z povahy nebo uspořádání systému, do něhož tato opatření patří ([65]).

(286) Opatření, kterým veřejný podnik stanovil podmínky pro účely využívání jeho zboží nebo služeb, nemusí být vždy selektivním opatřením ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU ([66]). Čl. 107 odst. 1 SFEU nerozlišuje státní zásahy podle důvodů nebo cílů, ale definuje je podle jejich účinků, a tedy nezávisle na použitých prostředcích ([67]).

8.1.3.2. Použití na stávající případ

(287) AIP na roky 2007, 2008 a 2010 stanoví systém základních sazeb letištních poplatků (41. a 44. body odůvodnění). AIP na roky 2007, 2008 a 2010 dále zahrnovala i slevy a rabaty na poplatky v závislosti na počtu přistání v daném časovém období, počtu cestujících, hmotnosti letadla anebo typu obsluhované trasy (42. až 43. body odůvodnění, 46. až 48. body odůvodnění a 49. bod odůvodnění).

(288) Příručky AIP na roky 2007, 2008 a 2010 navrhlo, posoudilo a zavedlo výkonné vedení mezinárodního letiště Temešvár a schválilo je představenstvo (40. bod odůvodnění). To je v souladu s požadavkem, aby správce letiště vypracovával v rámci výkonu své pravomoci sazebník letištních poplatků pro toto letiště ([68]). Platný právní rámec tedy představovaly letištní poplatky, slevy a rabaty použitelné na mezinárodním letišti Temešvár, stanovené v AIP na období 2007, 2008 a 2010.

(289) Relevantním referenčním rámcem pro posouzení, zda AIP na roky 2007, 2008 a 2010 zvýhodňují některé letecké společnosti oproti jiným, které se nacházely ve srovnatelné skutkové a právní situaci, je referenční rámec režimu použitelného pouze na mezinárodní letiště Temešvár.

(290) Systém letištních poplatků, slev a rabatů se vztahoval na všechny letecké společnosti, které užívaly nebo mohly užívat mezinárodní letiště Temešvár a které splňovaly podmínky uvedené v AIP na roky 2007, 2008 nebo 2010.

(291) Komise dále analyzovala, zda slevy stanovené v AIP na roky 2007, 2008 nebo 2010 AIP byly selektivní, protože zvýhodňovaly některé letecké společnosti využívající mezinárodní letiště Temešvár na úkor jiných leteckých společností užívajících totéž letiště.

([63]) Rozsudek Soudního dvora (velkého senátu) ze dne 21. prosince 2016, *Komise v. Hansestadt Lübeck* („*Lübeck*“), C-524/14 P, EU:C:2016:971, body 40–67.
([64]) Lübeck, bod 58.
([65]) Lübeck, body 40-67 a tam uváděná judikatura.
([66]) Tamtéž.
([67]) Tamtéž. Rozsudek ze dne 15. listopadu 2011, *Komise a Španělsko v. Government of Gibraltar a Spojené království*, C-106/09 P a C-107/09 P, EU:C:2011:732, bod 87 a tam uváděná judikatura.
([68]) Lübeck, bod 61.

(292) Použitelné slevy byly pohyblivé, přičemž nejnižší začínala na 10 % pro 250–500 přistání za rok, tj. přibližně 5 přistání za týden. Komise konstatuje, že v posuzovaném období působila na mezinárodním letišti Temešvár kromě společnosti Wizz Air i celá řada dalších leteckých společností, v jejichž letadlovém parku se nacházela letadla příslušné velikosti anebo s dostatečnou četností letů, a které proto využívaly nebo mohly využívat příslušné slevy.

(293) Z toho vyplývá, že systém letištních poplatků a slev byl použitelný nediskriminačním způsobem.

(294) To znamená, že základní sazba, slevy ani rabaty stanovené v AIP na rok 2007, 2008 a 2010 nebyly selektivní.

(295) Komise uvádí, že tento závěr platí pouze ve vztahu k poplatkům, slevám a rabatům vyplývajícím přímo z AIP na roky 2007, 2008 a 2010. Nevztahuje se na žádné poplatky, slevy ani rabaty poskytnuté na základě případných individualizovaných dohod s leteckými společnostmi.

8.1.3.3. Závěr ohledně selektivity

(296) Z výše uvedeného vyplývá, že opatření č. 2 nesplňuje podmínku selektivity stanovenou v čl. 107 odst. 1 SFEU.

(297) Podmínky čl. 107 odst. 1 SFEU jsou kumulativní. Pokud posuzované opatření nesplňuje jednu z nich, nepředstavuje toto opatření státní podporu.

(298) Komise proto dospěla k závěru, že opatření č. 2 nepředstavuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, neboť není selektivní.

(299) Komise konstatuje, že v rozhodnutí o zahájení řízení byl nastíněn problém, že AIP mohou být neslučitelné s vnitřním trhem z důvodu možného diskriminačního zacházení s jednotlivými typy cestujících. Tato zásada se vztahuje na opatření, která představují státní podporu, a brání tomu, aby byla považována za slučitelná s pravidly státní podpory ([69]). Vzhledem k tomu, že v tomto případě bylo konstatováno, že AIP nepředstavují státní podporu, není nutné dále analyzovat prvek nedělitelného spojení uvedený v rozhodnutí o zahájení řízení.

9. POSOUZENÍ OPATŘENÍ Č. 3– DOHODY Z ROKU 2008 SE SPOLEČNOSTÍ WIZZ AIR

9.1. Existence podpory

(300) Zásady čl. 107 odst. 1 SFEU uvedené v 171. a 172. bodě odůvodnění se použijí rovněž na posouzení opatření č. 3, které se týká dohod mezi správcem letiště a společností Wizz Air z roku 2008.

9.1.1. *Hospodářská činnost a pojem podnik*

(301) Společnost Wizz Air je letecká společnost. Poskytuje služby pravidelné letecké přepravy cestujících a vykonává hospodářskou činnost. Představuje tedy podnik ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

9.1.2. *Státní prostředky a přičitatelnost státu*

9.1.2.1. Zásady

(302) Zásady uvedené v 271. až 275. bodě odůvodnění se použijí i na toto opatření.

9.1.2.2. Použití na stávající případ

(303) Pokud jde o státní zdroje, platí totéž, co je uvedeno v 276. bodě odůvodnění.

([69]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 15. června 1993, *Matra v, Komise*, C-225/91, EU:C:1993:239.

(304) Pokud jde o přičitatelnost dohod z roku 2008 podepsaných v průběhu platnosti stanov letiště z roku 1998, platí *mutatis mutandis* odůvodnění uvedené v 277. až 279. bodech odůvodnění AIP na roky 2007, 2008 a 2010.

(305) S ohledem na tyto úvahy Komise konstatuje, že uzavření dohod z roku 2008 mezi společností Wizz Air a správcem letiště je přičitatelné státu.

9.1.3. *Selektivita*

9.1.3.1. Zásady

(306) Zásady uvedené v 199. bodě odůvodnění se vztahují i na toto opatření.

9.1.3.2. Použití na stávající případ

(307) V daném případě byly dohody z roku 2008 uzavřeny pouze s jedním podnikem – společností Wizz Air. Opatření č. 3 bylo proto z podstaty věci selektivní ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

9.1.4. *Hospodářská výhoda*

9.1.4.1. Zásady

(308) Na ujednání mezi letišti a leteckými společnostmi se vztahují zásady týkající se hospodářského zvýhodnění ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU uvedené ve 202. až 206. bodě odůvodnění. Použití zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu na taková ujednání je dále vysvětleno v pokynech pro leteckou dopravu z roku 2014. ([70])

(309) Komise v situaci konkrétního letiště a letecké společnosti posoudí, zda dostupnost veřejných zdrojů pro dané letiště poskytuje leteckým společnostem využívajícím tohoto letiště zvýhodnění. Takovou podporu letecké společnosti, která letiště využívá, lze v zásadě vyloučit, pokud vztah mezi letištěm a touto leteckou společností splňuje kritérium tržně jednajícího hospodářského subjektu.

(310) Podle pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 lze na základě zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu podporu letecké společnosti, která letiště využívá, v zásadě vyloučit, pokud:

1) cena účtovaná za letištní služby odpovídá tržní ceně, nebo

2) lze analýzou ex ante, zejména analýzou založenou na údajích, které byly k dispozici v okamžiku, kdy bylo o daných opatřeních rozhodnuto, že ujednání mezi letištěm a leteckou společností bude mít kladný inkrementální přínos k zisku letiště.

(311) Pokud jde o první přístup uvedený v 310. bodě odůvodnění (tj. porovnání ceny účtované za letištní služby a tržní ceny), podle pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 je k určení referenční hodnoty nejprve nutné, aby bylo možno vybrat dostatečný počet srovnatelných letišť poskytujících srovnatelné služby za obvyklých tržních podmínek. V této souvislosti Komise poznamenává, že investiční a provozní náklady velké většiny letišť v Unii jsou v současnosti financovány z veřejných zdrojů. Orgány veřejné správy na letiště ve veřejném vlastnictví tradičně nahlížejí jako na infrastrukturu napomáhající místnímu rozvoji, a nikoli jako na podniky provozované podle tržních pravidel. Ceny účtované těmito letišti proto nebývají určovány s ohledem na tržní aspekty a zejména ani na to, zda před poskytnutím financování (ex ante) existují dobré vyhlídky na dosažení zisku, ale především s ohledem na sociální nebo regionální aspekty. I když je vlastnictví nebo provoz některých letišť v soukromých rukou a nepřihlíží se k sociálním nebo regionálním aspektům, mohou být ceny účtované těmito letišti silně ovlivněny cenami účtovanými většinou veřejně subvencovaných letišť, neboť posledně jmenované ceny berou letecké společnosti v úvahu při jednáních se soukromě vlastněnými nebo provozovanými letišti. Za těchto okolností Komise vyjádřila v pokynech pro leteckou dopravu z roku 2014 pochybnosti, zda je v současnosti vůbec možné určit příslušnou referenční hodnotu, která by ukázala skutečnou tržní cenu služeb, jež letiště poskytují ([71]).

([70]) Pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014, bod 53.
([71]) Pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014, bod 59.

(312) Komise se nicméně domnívá, že při určování referenční hodnoty by se mělo vycházet z porovnání letištních poplatků – po odečtení případných zvýhodnění poskytovaných letecké společnosti (jako jsou například marketingová podpora, slevy nebo jakákoli jiná pobídka) – mezi dostatečným počtem vhodných srovnávacích letišť, jejichž provozovatelé se chovají jako tržně jednající správci letišť. Měly by se použít především tyto ukazatele: objem provozu; druh provozu (obchodní nebo turistická destinace, nebo orientace na lety do zahraničních destinací); poměrný význam nákladní dopravy a poměrný význam příjmů pocházejících z jiných než leteckých činností letiště; druh a úroveň poskytovaných letištních služeb; blízkost letiště k velkému městu; počet obyvatel ve spádové oblasti letiště; prosperita okolní oblasti (HDP na hlavu); různé geografické oblasti, z nichž by bylo možné získat cestující.

(313) Na základě výše uvedených skutečností má Komise za to, že nejvhodnějším kritériem pro posouzení ujednání, která letiště uzavřela s jednotlivými leteckými společnostmi, je analýza inkrementální ziskovosti *ex ante*.

(314) Komise se navíc domnívá, že u ujednání uzavřených mezi leteckými společnostmi a letištěm lze mít za to, že splňují kritérium zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu, pokud z hlediska ex ante inkrementálně přispívají k ziskovosti letiště, minimálně z dlouhodobého hlediska ([72]). Letiště by v době uzavírání ujednání s leteckou společností (například ve formě individuální smlouvy nebo obecného systému letištních poplatků) mělo prokázat, že po dobu trvání daného ujednání dokáže veškeré náklady plynoucí z tohoto ujednání pokrýt s přiměřeným ziskovým rozpětím na základě dobrých střednědobých vyhlídek ([73]).

(315) V této souvislosti je Komise toho názoru, že cenová diferenciace je běžným obchodním postupem, pokud splňuje všechny příslušné soutěžní a odvětvové právní předpisy. Ke splnění kritéria tržně jednajícího hospodářského subjektu by však tyto politiky diferencovaných cen měly být obchodně odůvodněné ([74]).

9.1.4.2. Společné posouzení dohod z roku 2008

(316) Komise se domnívá, že pro účely uplatnění zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu je třeba dohody z roku 2008 posuzovat společně jako jediné opatření. Existuje několik ukazatelů, proč by tomu tak mělo být.

(317) Zaprvé, dohody byly uzavřeny týmiž stranami.

(318) Zadruhé, memorandum o porozumění ze dne 25. června 2008 uvádí rozsah služeb, které má poskytovat správce letiště, jakož i marketingových služeb, které má poskytovat společnost Wizz Air. Memorandum o porozumění stanoví stejný vzorec pro výpočet marketingového poplatku a stejnou výši ponechané částky na jednoho odlétajícího cestujícího jako marketingová dohoda ze dne 30. července 2008. Z toho vyplývá, že memorandum o porozumění a marketingová dohoda jsou z hlediska obsahu úzce a přímo spojeny. Memorandum o porozumění rovněž stanoví obecné zásady spolupráce mezi správcem letiště a společností Wizz Air, které jsou následně operativněji rozvedeny v marketingové dohodě, v dohodě o provozu a v dohodě o pozemním odbavování. Marketingová dohoda rovněž na memorandum o porozumění přímo odkazuje ve své preambuli (55. bod odůvodnění). Memorandum o porozumění bylo nakonec nahrazeno marketingovou dohodou, dohodou o provozu a dohodou o pozemním odbavování.

(319) Zatřetí, dohoda o provozu a dohoda o pozemním odbavování byly uzavřeny ve stejný den (1. srpna 2008) a na stejné období, tj. od 11. prosince 2008 do 10. prosince 2009, s automatickým prodloužením o dalších 12 měsíců ke každému výročí jejich vstupu v platnost a bez možnosti ukončit je před třetím výročím marketingové dohody. Ve stejný den, tj. 11. prosince 2008, vstoupila v platnost i marketingová dohoda (54. bod odůvodnění).

([72]) Pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014, bod 66.
([73]) Pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014, bod 63.
([74]) Pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014, bod 62.

(320) Začtvrté, dohody z roku 2008 byly vzájemně propojeny. Marketingová dohoda obsahuje několik odkazů na dohodu o provozu a na dohodu o pozemním odbavování: i) marketingová dohoda stanovila, že pokud by bez obnovení zanikla platnost dohody o provozu nebo by tato dohoda byla ukončena, jsou smluvní strany oprávněny okamžitě ukončit marketingovou dohodu; ii) marketingová dohoda stanovila, že pokud by zanikla platnost marketingové dohody nebo by tato dohoda byla ukončena, jsou smluvní strany oprávněny okamžitě ukončit dohodu o provozu a dohodu o pozemním odbavování bez nároku na odškodnění; iii) v marketingové dohodě bylo stanoveno, že v případě zvýšení poplatků upravených v dohodě o provozu nebo v dohodě o pozemním odbavování bude marketingový poplatek upraven úměrně změně letištních poplatků (59. bod odůvodnění).

(321) Na základě výše uvedených argumentů se Komise domnívá, že memorandum o porozumění, marketingová dohoda, dohoda o provozu a dohoda o pozemním odbavování nejsou vzájemně oddělitelné. Komise proto konstatuje, že je nezbytné analyzovat dohody z roku 2008 společně, aby bylo možné určit, zda taková transakce představuje státní podporu.

9.1.4.3. Použití těchto zásad na projednávanou věc

(322) V tomto případě musí Komise za účelem určení, zda dohody z roku 2008 poskytují společnosti Wizz Air výhodu, kterou by za běžných tržních podmínek nezískala, přezkoumat, zda by za podobných okolností letiště provozované za běžných podmínek tržního hospodářství a vedené vyhlídkami na dosažení zisku v dlouhodobém horizontu ([75]) uzavřelo stejné nebo podobné obchodní ujednání s leteckou společností. Komise se musí vrátit do kontextu období, kdy bylo přijato rozhodnutí o uzavření dohod z roku 2008 mezi správcem letiště a společností Wizz Air, a při svém posuzování vycházet z informací a předpokladů, které měl správce letiště v dané době k dispozici.

(323) Pokud jde o použitelnou analýzu zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu, společnost Wizz Air uvedla, že na tento případ by se mělo vztahovat porovnání s přístupem tržní ceny, tj. s prvním přístupem objasněným v 1. části 310. bodu odůvodnění, v kombinaci s druhým přístupem (tj. analýzou ziskovosti) uvedeným ve 2. části 310. bodu odůvodnění.

(324) Společnost Wizz Air předložila zprávu týkající se ekonomického posouzení ZITH vypracovanou společností Oxera dne 27. října 2011, v níž byly poplatky uhrazené společností Wizz Air na mezinárodním letišti Temešvár porovnány s poplatky uhrazenými společností Wizz Air na třech letištích ve Spojeném království, která společnost Oxera považovala za srovnatelná letiště: jednalo se o letiště Liverpool, Prestwick a Doncaster. Analýza v této studii vychází z údajů poskytnutých správcem letiště a společností Wizz Air. Podle studie společnosti Oxera se tato letiště na základě své struktury vlastnictví a financování budou pravděpodobně chovat jako soukromý investor. Studie rovněž předložila srovnání obecných vlastností mezinárodního letiště Temešvár a tří srovnatelných letišť (např. počtu obyvatel domovského města, vzdálenosti od domovského města, počtu obyvatel největšího města ve vzdálenosti do 150 km, nejbližšího velkého letiště), velikosti z hlediska úrovně příjmů podle HDP na obyvatele, jakož i průměrné týdenní mzdy, trendů v objemu dopravy, příjmů dotčených letišť a stavu financování (tj. zda dané letiště obdrželo veřejné financování či nikoli). Ve zprávě byly vypočteny poplatky hrazené společností Wizz Air na mezinárodním letišti Temešvár ve srovnání s uvedenými třemi letišti ve Spojeném království (analýza zohledňovala jednotlivé poplatky na všech čtyřech letištích bez výhod poskytovaných společnosti Wizz Air). Analýza prezentovala celkové poplatky, které společnost Wizz Air uhradila na mezinárodním letišti Temešvár a na srovnávacích letištích, vyjádřené v eurech na obrátku a v eurech na cestujícího. Na tomto základě dospěla Komise k závěru, že celková výše poplatků hrazených společností Wizz Air na mezinárodním letišti Temešvár za období 2008–2011, a to jak podle obrátek, tak podle počtu cestujících, je v průměru vyšší než srovnatelná průměrná výše poplatků uhrazených touto leteckou společností na srovnávacích letištích. Podle zprávy společnosti Oxera nižší ceny hrazené společností Wizz Air na srovnávacích letištích naznačují, že soukromý investor by pravděpodobně uzavřel smlouvu za stejných podmínek, které obsahovala dohoda mezi správcem letiště a společností Wizz Air.

(325) Pokud jde o zprávu společnosti Oxera porovnávající mezinárodní letiště Temešvár se třemi letišti ve Spojeném království, kterou předložila společnost Wizz Air, Komise připomíná, že referenční srovnávání není vhodnou metodou ke zjištění tržních cen v případě, kdy dostupné referenční hodnoty nejsou stanoveny s ohledem na tržní aspekty nebo kdy jsou stávající procesy významně narušeny veřejnými zásahy. Jeví se, že k takovým narušením v odvětví letectví dochází, a to z důvodů vysvětlených v 311. až 312. bodě odůvodnění.

([75]) Alfa Romeo, bod 23; Rozsudek ze dne 12. prosince 2000, *Alitalia v. Komise*, T-296/97, EU:T:2000:289, bod 84.

(326) Komise dále konstatuje, že kritérium dostatečného počtu srovnávacích letišť poskytujících srovnatelné služby za obvyklých podmínek, uvedené v bodě 55 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014, nebylo splněno. Vzhledem k tomu, že v Evropě existuje několik stovek letišť ([76]), nelze tři letiště považovat za dostatečný počet, který by umožňoval stanovit vhodnou referenční hodnotu pro příslušné tržní ceny. Dvě z těchto tří srovnávacích letišť (Liverpool a Doncaster) jsou kromě toho rovněž ve vlastnictví stejné skupiny – Peel Airports Group. To dále snižuje počet a různorodost srovnávacích letišť potřebných k poskytnutí spolehlivé referenční hodnoty.

(327) Všechna tři srovnávací letiště jsou navíc ve Spojeném království, a dvě z nich (Liverpool a Doncaster) se nacházejí blízko jednoho a téhož velkého města – Manchesteru. Zpráva společnosti Oxera navíc nevysvětluje, zda tři uvedená srovnávací letiště, jakož i mezinárodní letiště Temešvár, poskytují srovnatelné služby. Studie poskytuje informace pouze o okamžiku, kdy společnost Wizz Air zahájila činnost na každém z těchto letišť, a o obsluhovaných destinacích a analyzuje celkové poplatky hrazené společností Wizz Air na těchto letištích (bez plateb za marketingové služby). To však neumožňuje posoudit, zda letiště poskytují srovnatelné služby.

(328) Kromě toho, jak uvádí samotná zpráva společnosti Oxera, mezi mezinárodním letištěm Temešvár a dalšími dvěma letišti ve Spojeném království (letiště Liverpool a letiště Prestwick) existuje celá řada rozdílů. Zejména se jedná o to, že letiště Liverpool je podstatně větší než mezinárodní letiště Temešvár (přibližně 5,5 milionu cestujících v roce 2007), letiště Prestwick pak obsloužilo více než 2 miliony cestujících. Z hlediska objemu přepravy bylo tedy jediným srovnatelným letištěm letiště Doncaster (až 1 milion cestujících). Počet cestujících, které sama společnost Wizz Air přepravila z každého z těchto letišť, se liší.

(329) Pokud jde o prosperitu okolní oblasti (HDP na obyvatele), existoval obrovský rozdíl mezi okolím města Temešvár (index HDP na obyvatele ([77]) v roce 2007 nedosahoval ani 50) a Spojeným královstvím, kde se nacházejí tři srovnávací letiště (index HDP v roce 2007 se pohyboval okolo 120). Porovnávací část zprávy společnosti Oxera obsahuje rovněž informace o průměrné týdenní mzdě na regionálním trhu práce v Temešváru a v předmětných třech městech ve Spojeném království, kde se nacházejí srovnávací letiště (Liverpool, Prestwick a Doncaster), které se rovněž značně liší (v Temešváru tato úroveň nedosahuje ani 50, avšak ve zbývajících třech městech překročila hodnotu 500).

(330) Zpráva navíc nezohledňuje některé ukazatele uvedené v bodě 60 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 (např. druh dopravy nebo druh a úroveň poskytovaných letištních služeb).

(331) A konečně i za předpokladu, že by na základě přesvědčivé srovnávací analýzy „ceny“ v rámci různých transakcí, které jsou předmětem tohoto posouzení, odpovídaly „tržním cenám“ nebo byly vyšší než „tržní ceny“, nemohla by z toho Komise vyvodit závěr, že tyto transakce jsou nutně v souladu s tržní cenou. O tržní cenu by se nejednalo, pokud by správce letiště po uzavření takových ujednání mohl očekávat, že vytvoří vyšší inkrementální náklady než inkrementální příjmy. Subjekt v tržním hospodářství by totiž neměl žádný zájem nabízet zboží nebo služby za „tržní cenu“, pokud by takové jednání vedlo k inkrementální ztrátě.

(332) V souvislostech této analýzy považuje Komise za vhodné připomenout, že po přijetí pokynů pro leteckou dopravu na rok 2014 byly jak Rumunsko, tak zúčastněné strany vyzvány, aby předložily připomínky k uplatnění ustanovení těchto pokynů na tento případ. Kromě společnosti Wizz Air nevzneslo ani Rumunsko, ani ostatní zúčastněné strany žádnou námitku proti přístupu Komise, který spočívá v tom, že v případě nemožnosti určit vhodný srovnávací prvek pro stanovení věrné tržní ceny za služby, které letiště poskytují leteckým společnostem, je nejrelevantnějším kritériem pro posouzení ujednání, která tyto dvě strany uzavřely, analýza *ex ante* jejich inkrementální ziskovosti.

([76]) V bodě 1 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 se uvádí, že systém letecké dopravy Evropské unie tvoří síť více než 460 letišť.

([77]) Jak objasňuje zpráva společnosti Oxera, index HDP na obyvatele v Rumunsku a ve Spojeném království je vyjádřen standardem kupní síly (PPS) v porovnání s průměrem Evropské unie (EU-27). Průměr Evropské unie (EU-27) byl stanoven na 100.

(333) Vzhledem k výše uvedenému se proto Komise domnívá, že na tento případ je nutno uplatnit přístup obecně doporučovaný v pokynech pro leteckou dopravu z roku 2014 pro uplatnění zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu na vztahy mezi letišti a leteckými společnostmi, tj. analýzu inkrementální ziskovosti *ex ante* ([78]).

9.1.4.4. Časový rámec pro posouzení ziskovosti dohod z roku 2008

(334) Při rozhodování o tom, zda uzavřít dohodu o poskytování letištních služeb či nikoli, by tržně jednající hospodářský subjekt zvolil za časový horizont svého posouzení dobu platnosti dotyčných dohod nebo dobu stanovenou v jednotlivé dohodě. Jinými slovy, vyhodnotil by inkrementální náklady a příjmy během doby platnosti dohod. Obezřetný, tržně jednající hospodářský subjekt by v okamžiku podpisu dohod nepočítal s jejich obnovením po uplynutí doby platnosti, ať už za stejných, nebo nových podmínek.

(335) Na základě přístupu uvedeného v 334. bodě odůvodnění posoudí Komise inkrementální náklady a příjmy z dohod z roku 2008 uzavřených na období od 11. prosince 2008 do 10. prosince 2011, tj. na počáteční období uplatňování marketingové dohody. K dobrovolnému prodloužení platnosti marketingové dohody o dalších 12 měsíců po uplynutí prvních tří let nebude přihlíženo. Jednalo se pouze o možnost prodloužení, a proto se účastník trhu nemohl spoléhat na to, že by se tato možnost uskutečnila.

(336) Jak dohoda o provozu, tak dohoda o pozemním odbavování byly platné na počáteční období jednoho roku, tj. od 11. prosince 2008 do 10. prosince 2009. Každá z nich předpokládala automatické prodloužení o dalších 12 měsíců u příležitosti každého výročí vstupu příslušné dohody v platnost. Správce letiště neměl před uplynutím 3. období obnovení právo tyto dvě smlouvy jednostranně ukončit ([79]). Vzhledem k tomu, že obnovení dohody o provozu a dohody o pozemním odbavování bylo z hlediska správce letiště automatické, má Komise za to, že by obezřetný, tržně jednající hospodářský subjekt předpokládal, že dohoda o provozu a dohoda o pozemním odbavování budou platit nejméně po dobu platnosti marketingové dohody nebo i déle.

(337) Naproti tomu předpokládat počáteční tříleté období platnosti marketingové dohody a počáteční jednoleté období platnosti dohody o provozu by nebylo logické, protože bez provozu letecké společnosti na letišti by marketingová dohoda postrádala smysl. Obdobně je třeba sladit dobu platnosti dohody o pozemním odbavování s dobou platnosti dohody o provozu, neboť služby pozemního odbavování lze poskytovat pouze v případě, že daná letecká společnost působí na daném letišti. Navíc, jak je vysvětleno v 319. bodě odůvodnění, doba platnosti marketingové dohody na jedné straně a doba platnosti dohody o pozemním odbavování na straně druhé spolu vzájemně souvisejí.

(338) Komise bere na vědomí, že memorandum o porozumění podepsané dne 25. června 2008 představovalo rámec vymezující obecné zásady spolupráce mezi správcem letiště a společností Wizz Air. Ty pak byly operativněji rozvedeny v marketingové dohodě, v dohodě o provozu a v dohodě o pozemním odbavování. Komise se proto domnívá, že za referenční bod *ex ante* pro účely analýzy ziskovosti by mělo považováno období před podpisem memoranda o porozumění, tj. před 25. červnem 2008.

(339) Dohoda o provozu i dohoda o pozemním odbavování byly dne 25. června 2010 pozměněny zavedením nového systému slev dohodnutého mezi společností Wizz Air a správcem letiště, který se vztahoval na období do 6. února 2011 (dále jen „pozměňující dohody z roku 2010“). Tento nový systém slev odpovídá příručce AIP na rok 2010. Vzhledem ke skutečnosti, že tyto změny vedly k úpravě podmínek obou uvedených dohod, uplatní Komise zásadu tržně jednajícího hospodářského subjektu nezávisle na pozměňujících dohodách z roku 2010 s cílem posoudit, zda by tržně jednající hospodářský subjekt tyto pozměňující dohody uzavřel. Níže uvedené hodnocení bude proto rozlišovat analýzu ziskovosti pro počáteční období dohod z roku 2008 od analýzy ziskovosti pozměňujících dohod z roku 2010.

([78]) Pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014, body 59 a 61.

([79]) S výjimkou důvodů spočívajících ve standardním porušení smlouvy.

9.1.4.5. Analýza ziskovosti dohod z roku 2008

Posouzení inkrementálních nákladů a příjmů dohod z roku 2008

(340) Dohody z roku 2008 byly individuálně sjednanými dohodami, které se vztahovaly pouze na obě příslušné smluvní strany. Nejedná se o obecný systém letištních poplatků, který by platil pro všechny letecké společnosti využívající letiště ([80]). Příslušné inkrementální náklady a příjmy, které souvisejí s dohodami z roku 2008, jsou takové náklady a příjmy, jejichž vznik správce letiště předpokládal v důsledku působení společnosti Wizz Air na mezinárodním letišti Temešvár.

(341) Klíčovou otázkou je, zda inkrementální příjmy vyplývající z činnosti dané letecké společnosti převyšují inkrementální náklady. Proto nejsou relevantní investice, které byly na letišti provedeny před uzavřením dohod, ani fixní provozní náklady.

(342) Inkrementální příjmy z dohod z roku 2008, které by soukromý investor v přiměřené míře očekával, by vyplývaly z dodatečných příjmů z leteckých činností hrazených z letištních poplatků společnosti Wizz Air a z dalších příjmů z jiných než leteckých činností, například z parkovacích poplatků, franšízových obchodů nebo přímo provozovaných obchodů.

(343) Inkrementální náklady v tomto případě tvoří provozní náklady, náklady na marketing a případné investiční náklady, které lze přičíst přítomnosti společnosti Wizz Air na mezinárodním letišti Temešvár.

Analýza ziskovosti *ex ante* poskytnutá Rumunskem pro dohody z roku 2008

(344) Na žádost Komise poskytlo Rumunsko dne 9. prosince 2014 analýzu ziskovosti *ex ante* přepracovanou *ex post*, založenou na údajích, které byly k dispozici před uzavřením dohod z roku 2008 se společností Wizz Air. Tato analýza poskytla přehled inkrementálních příjmů, které bylo možno očekávat v době uzavření předmětných dohod.

(345) Z dohod z roku 2008 vyplynuly dle odhadu tyto příjmy:

Tabulka 12: Příjmy vytvořené na základě dohod z roku 2008 (kromě marketingové dohody), odhadované *ex ante*

Rok **(1)**	**Počet cestujících (odhad)** **(2)**	**Příjmy z leteckých činností na jednoho cestujícího společnosti Wizz Air (EUR)** **(3)**	**Příjmy z jiných než leteckých činností na jednoho cestujícího (EUR)** **(4)**	**Příjmy z leteckých činností (EUR)** **(5)=(2)x(3)**	**Příjmy z jiných než leteckých činností (v EUR)** **(6)=(2)x(4)**	**Příjmy celkem (odhadované)** **(EUR) (5)+(6)**
2009	**200 000**	12	2,50	2 400 000	500 000	**2 900 000**
2010	**300 000**	12	2,50	3 600 000	750 000	**4 350 000**
2011	**350 000**	12	2,50	4 200 000	875 000	**5 075 000**

(346) Tato analýza využívá prognóz společnosti Wizz Air týkajících se počtu cestujících, kteří měli být přepraveni v letech 2009, 2010 a 2011.

(347) Výnosy z leteckých činností na odlétajícího cestujícího byly vypočítány tak, jak je uvedeno v tabulce 13. Výnosy z leteckých činností na jednoho cestujícího společnosti Wizz Air byly vypočteny jako výnosy z leteckých činností na jednoho odlétajícího cestujícího se společností Wizz Air (přibližně 24 EUR) děleno 2, neboť odlétající cestující tvoří pouze polovinu cestujících se společností Wizz Air. Jednotkové náklady představují poplatky v plné výši (tj. bez jakýchkoliv slev) uvedené v dohodě o provozu a v dohodě o pozemním odbavování.

([80]) Pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014, bod 63.

Tabulka 13: Výnosy z leteckých činností na let a na odlétajícího cestujícího se společností Wizz Air

		Maximální vzletová hmotnost	**72**
		Kapacita	**180**
		Faktor vytíženosti	**82 %**
	Měřítko jednotky	Poplatek za jednotku (EUR)	Na let (EUR)
Přistávací poplatek	Maximální vzletová hmotnost	7	504
Poplatek za stání	Maximální vzletová hmotnost	0,15	10,80
Poplatek za osvětlení	Maximální vzletová hmotnost	2,10	151,20
Poplatek za manipulaci na rampě	Let	150	150
Poplatek za nastoupené cestující	Odlétající cestující	8	1 180,80
Bezpečnostní poplatek	Odlétající cestující	10	1 476
Cestující s omezenou pohyblivostí	Odlétající cestující	0,20	29,52
Celkem na let	**Let**		**3 502,32**
Celkem na odlétajícího cestujícího	**Odlétající cestující**		**23,73**

(348) Podle Rumunska představovaly příjmy z jiných než leteckých činností podle zkušeností letiště z předchozích let pouze 15 – 20 % celkových příjmů správce letiště, což se rovnalo 2,5 EUR příjmů z jiných než leteckých činností na jednoho cestujícího. Tato částka byla předpokládána rovněž pro cestujícího se společností Wizz Air (jak je uvedeno ve sloupci 4 tabulky 12).

(349) Při zahrnutí marketingových plateb stanovených v marketingové dohodě do odhadů byly očekávány následující příjmy. Rumunsko zahrnulo marketingové platby do tabulky jako „investice do marketingu letiště“.

Tabulka 14: Předběžný odhad čistých příjmů plynoucích z dohod z roku 2008 (včetně marketingové dohody)

Rok	**Počet cestujících/rok**	**Počet nastoupených cestujících /rok (2)/2**	**Příjmy z leteckých činností na nastoupeného cestujícího (EUR)**	**Příjmy z jiných než leteckých činností na cestujícího (EUR)**	**Sazba, kterou si ponechá správce letiště na nastoupeného cestujícího (EUR)**	**Částka, kterou si ponechá letiště (3) x (7) (EUR)**	**Příjmy zleteckých činností (2) x (4) (EUR)**	**Marketingový poplatek letiště (8) – (7) (EUR)**	**Příjmy z jiných než leteckých činností (2) x (5) (EUR)**	**Konečné příjmy (7) + (10) (EUR)**
(1)	**(2)**	**(3)**	**(4)**	**(5)**	**(6)**	**(7)**	**(8)**	**(9)**	**(10)**	**(11)**
2009	200 000	100 000	12	2,5	5	500 000	2 400 000	1 900 000	500 000	**1 000 000**
2 010	300 000	150 000	12	2,5	4	600 000	3 600 000	3 000 000	750 000	**1 350 000**
2 011	350 000	175 000	12	2,5	4	700 000	4 200 000	3 500 000	875 000	**1 575 000**

(350) Částka, kterou si správce letiště ponechal za každého nastoupeného cestujícího (sloupec 6 tabulka 14), byla vypočítána na základě marketingové dohody. Marketingová dohoda předpokládala, že si správce letiště ponechá určitou částku ([81]) v závislosti na měsíčním počtu cestujících přepravených společností Wizz Air na/z letiště, a to takto:

([81]) Ponechaná částka představovala metodiku použitou při výpočtu marketingových plateb ve vztahu k letištním poplatkům.

Tabulka 15 Ponechaná částka na odlétajícího cestujícího

Měsíční počet cestujících (odlétajících a přilétajících), přepravovaných společností Wizz Air z/na letiště			Ponechaná částka na odlétajícího cestujícího v EUR
0	—	5 349	8
5 350	—	10 690	6
10 691	—	15 999	5
16 000	—	31 999	4
> 32 000			3,50

(351) Vzhledem k odhadovanému počtu cestujících přepravených společností Wizz Air za rok, který v roce 2009 činil 200 000 cestujících, v roce 2010 činil 300 000 cestujících a v roce 2011 činil 350 000 cestujících, byl počet cestujících se společností Wizz Air za měsíc odhadován v roce 2009 na 16 666 cestujících, v roce 2010 na 25 000 cestujících a v roce 2011 na 29 166 cestujících. Na tomto základě se mělo za to, že by si správce letiště ponechal v roce 2009 5 EUR a v letech 2010 a 2011 4 EUR za nastoupeného cestujícího.

(352) Analýza předložená Rumunskem nezahrnuje výpočty inkrementálních nákladů. Podle rumunských orgánů tvoří většinu letištních nákladů fixní náklady (přibližně 80 %). Dle odhadu měly navíc letištní náklady zůstat konstantní nebo podléhat pouze menším úpravám v důsledku zvýšené spotřeby paliva a energií a případně rovněž v důsledku fyzického opotřebení zařízení souvisejícího s provozem společnosti Wizz Air na letišti. Rumunsko vysvětlilo, že neočekávalo žádné další náklady na zařízení, materiály nebo infrastrukturu, jelikož provoz společnosti Wizz Air měl využívat stávající aktiva a infrastrukturu v časových intervalech, v nichž dosud využívány nebyly. Činnost mezinárodního letiště Temešvár byla zaměřena na provoz společnosti Carpatair, který v průběhu dne využíval pouze některé časové intervaly. Z obdobných důvodů nebyly očekávány ani žádné dodatečné personální náklady. Podle Rumunska nebyly společnosti Wizz Air přiděleny žádné investiční náklady, neboť veškeré investice letiště byly naplánovány ještě před zahájením jednání se společností Wizz Air. Z této analýzy tedy vyplývá, že by správce letiště měl s ohledem na vysoký podíl fixních nákladů prospěch ze zvýšené ziskovosti v důsledku zvýšení objemu cestujících, a to i při uplatňování snížených sazeb.

(353) Komise považuje přístup týkající se počtu odhadovaných cestujících za přiměřený, neboť je v souladu s plánem rozvoje. Plán rozvoje předpokládal v letech 2008 až 2009 nárůst o 244 348 cestujících. Vzhledem k tomu, že dohoda o provozu se společností Wizz Air vstoupila v platnost dne 11. prosince 2008, lze zhruba konstatovat, že z celkového zvýšení počtu cestujících o 244 348, které bylo předpokládáno v plánu rozvoje, přepravila společnost Wizz Air 200 000 cestujících. Plán rozvoje rovněž odhadoval zvýšení objemu osobní přepravy mezi roky 2009 a 2010 o 253 423 cestujících a mezi roky 2010 a 2011 o 215 973 cestujících. Proto lze nárůst počtu cestujících se společností Wizz Air mezi rokem 2009 a 2010 o 100 000 cestujících a mezi rokem 2010 a 2011 o 50 000 cestujících, který Rumunsko předpokládalo v analýze *ex ante*, považovat za přiměřený.

(354) Komise konstatuje, že příjmy z leteckých činností jsou nadhodnocené vzhledem k tomu, že se nezohledňují slevy z letištních poplatků stanovené v dohodě o provozu. Vzhledem ke vzorci pro výpočet marketingové platby by však nižší příjmy z leteckých činností měly za důsledek snížení marketingové platby o částku přesně ve stejné výši ([82]). Příjmy a náklady by se tedy snížily o stejnou částku, a tudíž by neměly vliv na ziskovost.

(355) Komise však konstatuje, že zpětně vyhodnocená analýza *ex ante* předložená Rumunskem vykazuje celou řadu nedostatků, konkrétně:

([82]) Pokud by například příjmy z leteckých činností na odlétajícího cestujícího činily 20 EUR namísto 24 EUR, snížily by se příjmy z leteckých činností o 400 000 EUR, tj. činily by 2 miliony EUR. Marketingová platba by pak činila 1 500 000 EUR (příjmy z leteckých činností ve výši 2 milionů EUR minus částka 500 000 EUR, kterou si ponechá správce letiště). Marketingová platba v takovéto situaci by se tedy v porovnání se situací, kdy by poplatek na cestujícího činil 24 EUR, snížila o 400 000 EUR.

a) Bezpečnostní poplatek ([83]) je v plné výši zahrnut do příjmů letiště z leteckých činností. Tento poplatek měl být buď vyloučen s ohledem na to, že slouží k financování činností neekonomické povahy ([84]), nebo měl být zahrnut do příjmů z leteckých činností, přičemž měly být na straně nákladů zaúčtovány příslušné náklady na ochranu letectví před protiprávními činy (proto by zahrnutí bezpečnostního poplatku a nákladů na ochranu letectví před protiprávními činy nemělo vliv na ziskovost) ([85]).

b) Analýza neobsahuje výpočet inkrementálních provozních nákladů, avšak uznává, že správci letiště vzniknou v souvislosti s přítomností společnosti Wizz Air na mezinárodním letišti Temešvár určité dodatečné provozní náklady (i když nepříliš vysoké) (352. bod odůvodnění).

c) Analýza neuvádí čistou současnou hodnotu ani diskontní sazbu.

(356) Na základě výše uvedených skutečností se Komise domnívá, že analýza ziskovosti *ex ante* dle zpětného vyhodnocení Rumunskem neprokazuje soulad se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu z roku 2008.

Analýza ziskovosti *ex ante* vypracovaná společností Oxera pro dohody z roku 2008

(357) Společnost Wizz Air předložila zprávu vypracovanou společností Oxera ze dne 10. února 2015 (dále společně s dalším pozměňovacím návrhem jen „zpráva společnosti Oxera“), která odhadovala předpokládanou ziskovost dohod se společností Wizz Air z roku 2008, přepracovanou *ex post* na základě údajů, které mohly být k dispozici v okamžiku uzavření uvedených dohod. Zpráva společnosti Oxera nazvaná „*Posouzení zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu*: *Letiště Temešvár. Analýza ziskovosti*“ (Economic MEOP assessment: Timişoara airport. Profitability analysis) vychází z údajů uvedených v analýze poskytnuté Rumunskem (344. bod odůvodnění) doplněných dalšími údaji, které společnosti Oxera poskytl správce letiště.

(358) Časový rámec zohledňovaných dohod z roku 2008 činí tři roky, tj. počáteční časový rámec stanovený v marketingové dohodě bez potenciálního prodloužení.

(359) Dne 14. května 2015 společnost Oxera znovu předložila výpočty očekávané ziskovosti za účelem opravy chybných údajů uvedených ve zprávě ze dne 10. února 2015. Oprava se týkala nadhodnocení celkových nákladů na investice v důsledku dvojího započtení investice financované státem v původním podání. Tyto chybné údaje měly dopad na očekávanou ziskovost dohod z roku 2008, která byla původně podhodnocena.

(360) Podle pozměněné zprávy společnosti Oxera jsou výsledky inkrementálních nákladů, příjmů a zisků, které bylo možno očekávat v době podpisu dohod z roku 2008, shrnuty v tabulce 16 níže. Společnost Oxera dospěla k závěru, že dohody z roku 2008 měly mít podle předpokladu čistou současnou hodnotu 7,62 milionu RON.

([83]) Podle bodu 35 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 se má za to, že takovéto činnosti nezbytné k ochraně civilního letectví před protiprávními činy a investice do infrastruktury a vybavení potřebných k výkonu těchto činností jsou neekonomické povahy, a tudíž nespadají do oblasti působnosti pravidel o státní podpoře.

([84]) Komise vyrozuměla, že podle nařízení ministerstva dopravy č. 2190/2005 slouží bezpečnostní poplatek výhradně k financování investic, údržby a zařízení, které přímo souvisejí s bezpečností. Pokud tento poplatek slouží také k financování infrastruktury nebo zařízení, které jsou využívány rovněž pro komerční účely (a jsou tudíž nedílnou součástí aktivit letiště), bylo by celkové vyloučení tohoto poplatku z výpočtu konzervativní a vedlo by k podhodnocení příjmů. To by však vedlo ke zvýšení plateb za marketingové služby o přesně stejnou částku, a tudíž by to nemělo vliv na výpočet ziskovosti.

([85]) Nařízení ministerstva dopravy č. 2190/2005 o používání letištního bezpečnostního poplatku, které platilo v době podpisu dohody, předpokládalo, že se tento bezpečnostní poplatek použije výhradně na i) provádění investic, generálních oprav a údržby veškerých položek přímo souvisejících se zabezpečením činnosti letiště; ii) nákup vybavení používaného pro zabezpečení činnosti letiště; iii) zvláštní školení zaměstnanců podílejících se na zabezpečení letiště; iv) financování služeb ostrahy vnější hranici letiště a dalších služeb zaměřených na bezpečnost letiště; v) platby veškerých úrokových sazeb, pojistného a veškerých poplatků souvisejících s úvěry, které byly uzavřeny za účelem financování výše uvedených činností.

Tabulka 16: Inkrementální příjmy, inkrementální náklady a inkrementální zisky, které dle předpokladu společnosti Oxera vyplývaly z dohod z roku 2008

(v tis. RON)		**2008**	**2009**	**2010**	**2011**
Počet cestujících odlétajících se společností Wizz Air	[A]	5 587	100 000	150 000	164 932
Příjmy z leteckých činností	[B]	255	4 565	6 824	7 507
Příjmy z jiných než leteckých činností	[C]	112	2 085	3 241	3 694
Celkové inkrementální příjmy	*[D] = [B] + [C]*	*367*	*6 649*	*10 066*	*11 201*
Provozní náklady	[E]	47	879	1 367	1 558
Marketingové náklady	[F]	165	2 956	4 411	4 854
Odpisy	[G]	9	171	617	688
Inkrementální náklady celkem	*[H] = [E] + [F] + [G]*	*222*	*4 006*	*6 394*	*7 099*
Inkrementální zisky	*I) = [D] – [H]*	*146*	*2 643*	*3 671*	*4 102*
Diskontní faktor		1,0	0,8	0,7	0,6
ČISTÁ SOUČASNÁ HODNOTA		**7,620**			

(361) Výsledky uvedené v tabulce 16 jsou založeny na následujících úvahách:

a) Vzhledem k tomu, že v dohodách z roku 2008 nebyly stanoveny žádné prognózy objemu přepravy, byly prognózy objemu přepravy společnosti Wizz Air na mezinárodním letišti Temešvár za rok 2009, 2010 a 2011 založeny na prognózách společnosti Wizz Air uvedených v analýze *ex ante* předložené Rumunskem. Prognózy objemu přepravy na rok 2008 byly odvozeny z očekávaného objemu přepravy z roku 2009 a sníženy podle ročního růstu evropského letového provozu odhadovaného organizací Eurocontrol (2008) ([86]).

b) Předpovědi obrátek společnosti Wizz Air vycházely z informací, které poskytl správce letiště přímo společnosti Oxera. Společnost Oxera vyrozuměla, že odhady, které obdržela od správce letiště, byly založeny na údajích, které byly k dispozici před zahájením dohod z roku 2008. Tyto prognózy předpokládají faktor vytíženosti přibližně 79 – 80 % (v souladu s faktorem vytíženosti 82 %, který je uveden v analýze *ex ante* předložené Rumunskem).

c) Prognózy příjmů z leteckých činností vycházejí ze stejné úrovně poplatků a slev na odlétajícího cestujícího a na obrátku, jaká byla stanovena v dohodách z roku 2008. Dohody z roku 2008 stanoví slevu ve výši 10 % až 70 % z přistávacího poplatku v závislosti na počtu přistání za rok a 10 % až 30 % slevu z poplatku za cestujícího v závislosti na počtu odlétajících cestujících za rok. Na základě jednání se společností Wizz Air předpokládá společnost Oxera 50 % slevu z přistávacích poplatků. Předpokládá rovněž 10 % slevu z poplatků za cestující. Analýza nezahrnuje bezpečnostní poplatek, neboť společnost Oxera se domnívala, že se na tento poplatek nevztahuje posouzení podle zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu, jelikož takové poplatky financují činnosti, které spadají do odpovědnosti státu při výkonu jeho pravomocí jakožto veřejného orgánu. Při tom vycházela z bodu 35 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.

d) Prognózy příjmů z jiných než leteckých činností vycházejí z odhadů příjmů z jiných než leteckých činností na odlétajícího cestujícího, které společnost Wizz Air zahrnula do analýzy *ex ante* předložené Rumunskem (tj. 2,5 EUR na cestujícího se společností Wizz Air). Tyto odhady jsou vyjádřeny v RON a navýšeny o očekávanou inflaci, a jsou uplatněny na prognózy počtu cestujících uvedených výše v bodech odůvodnění a) a b).

([86]) Eurocontrol (2008), „Challenges of Growth 2008“ (Úkoly růstu z roku 2008), souhrnná zpráva, strana 14.

e) Pokud jde o inkrementální provozní náklady (např. služby personálu, energie, materiály), správce letiště se domnívá, že asi 20 % provozních nákladů lze považovat za inkrementální, tj. měnící se v závislosti na počtu cestujících. Zpráva společnosti Oxera odhaduje inkrementální provozní náklady na cestujícího na základě údajů o výsledcích provozních nákladů vzniklých před podpisem jednotlivých dohod ([87]) a předpokládá, že 20 % nákladů je inkrementálních a upravují se o očekávanou inflaci. Tyto inkrementální provozní náklady na cestujícího se uplatňují na prognózy objemu přepravy společnosti Wizz Air, jak je vysvětleno v bodech odůvodnění a) a b). Náklady na bezpečnost jsou vyloučeny.

f) Zpráva společnosti Oxera odhaduje inkrementální marketingové náklady vzniklé správci letiště na základě ustanovení marketingové dohody a při zohlednění výše poplatků souvisejících s leteckou dopravou podle výše uvedeného bodu odůvodnění c).

(362) Pokud jde o inkrementální investiční náklady, byly přijaty tyto předpoklady:

a) V případě, že nejsou k dispozici prognózy očekávaných investic, odhaduje zpráva společnosti Oxera roční investiční náklady na základě výsledných investic na letišti na období 2007–2011 financovaných jak ze státních prostředků, tak z vlastních zdrojů.

b) Financování ze strany vlády, které správce letiště obdržel na budovu terminálu a bezpečnostní zařízení, bylo vyloučeno, neboť je nebylo možno přičíst přítomnosti společnosti Wizz Air na mezinárodním letišti Temešvár. Podle Rumunska byly uvedené investice financovány státem v souvislosti s přistoupením k schengenskému prostoru a nebyly nezbytné v souvislosti s provozem společnosti Wizz Air. Zpráva nepředpokládá žádné další investice v důsledku působení společnosti Wizz Air na mezinárodním letišti Temešvár.

c) Odpisy dalších investic financovaných z vlastních zdrojů správce letiště byly přiděleny dohodám se společností Wizz Air na základě očekávaného podílu společnosti Wizz Air v poměru ke kapacitě letiště.

d) Při výpočtu odpisových nákladů byly uplatněny lineární odpisy, tj. roční odpisy byly vypočítány rovnoměrným rozdělením investičních nákladů rovnoměrně do jednotlivých let celé životnosti daného aktiva ([88]).

e) Odhadované zisky byly diskontovány pomocí referenčních sazeb Komise s připočtením marže ve výši 100 bazických bodů, takže výsledná diskontní sazba činí 16,87 %.

(363) Podle zprávy společnosti Oxera z výsledků analýzy ziskovosti dohod z roku 2008 vyplynulo, že poplatky hrazené společností Wizz Air na mezinárodním letišti Temešvár podle dohod z roku 2008 byly srovnatelné s výší poplatků, které by společnosti Wizz Air za podobných okolností nabídl tržně jednající hospodářský subjekt, který by byl vlastníkem letiště.

(364) Komise považuje odhadovaný počet cestujících ve studii společnosti Oxera za přiměřený. Jeví se, že tyto odhady provozu jsou v souladu s prognózou provozu stanovenou v plánu rozvoje. Odhadovaný počet cestujících se společností Wizz Air dle zprávy společnosti Oxera vzrostl v letech 2008 až 2009 o 188 826 cestujících ([89]), v letech 2009 až 2010 o 100 000 cestujících ([90]) a v letech 2010 až 2011 o 29 864 cestujících ([91]). Plán rozvoje předpokládal nárůst počtu cestujících v letech 2008 až 2009 o 244 348 cestujících, v letech 2009 až 2010 o 253 423 cestujících a v letech 2011 až 2010 o 215 973 cestujících. V porovnání s nárůstem předpokládaným v plánu rozvoje se proto nárůst počtu cestujících se společností Wizz Air odhadovaný ve zprávě společnosti Oxera jeví jako přiměřený a konzervativní.

([87]) Pro rok 2008 byly zohledněny údaje o plnění za celý rok. Společnost Oxera však potvrdila, že vzhledem k tomu, že dohody z roku 2008 vstoupily v platnost až dne 11. prosince 2008, nemá tento předpoklad žádný podstatný vliv na výsledky analýzy. Společnost Oxera potvrdila, že pokud by inkrementální provozní náklady použité pro posouzení dohod z roku 2008 byly namísto toho založeny pouze na výsledcích provozních nákladů za rok 2007, vedlo by to k nižším odhadům inkrementálních provozních nákladů (tj. 8,0–8,9 RON za odlétajícího cestujícího v porovnání s 8,5–9,4 RON za odlétajícího cestujícího) v průběhu trvání dohod z roku 2008.

([88]) Komise podotýká, že takové lineární odpisy nejsou v souladu s praxí v oblasti čisté současné hodnoty, a proto je není možné podpořit.

([89]) Z 5 587 odlétajících cestujících v roce 2008 na 100 000 odlétajících cestujících v roce 2009 vynásobeno dvěma s cílem získat celkový počet cestujících – odlétajících i přilétajících.

([90]) Ze 100 000 odlétajících cestujících v roce 2009 na 150 000 odlétajících cestujících v roce 2010 vynásobeno dvěma.

([91]) Z 150 000 odlétajících cestujících v roce 2010 na 164 932 odlétajících cestujících v roce 2011 vynásobeno dvěma.

(365) Komise se domnívá, že předpokládané slevy pro výpočet příjmů z leteckých činností jsou přiměřené. Dohoda o provozu umožnila poskytnout 50 % slevu z přistávacích poplatků u nových leteckých společností, u nových destinací nebo u zvýšení četnosti letů do/ze stávajících destinací. Vzhledem k tomu, že společnost Wizz Air se právě chystala zahájit provoz na mezinárodním letišti Temešvár, dalo se důvodně předpokládat, že v průběhu platnosti dohod z roku 2008 zahájí provoz do nových destinací a/nebo zvýší četnost letů, a proto bude mít nárok na 50 % slevu.

(366) Zpráva společnosti Oxera rovněž předpokládá 10 % slevu z poplatku za cestující po celou dobu platnosti dohod z roku 2008. Pokud jde o roky 2010 a 2011, předpokládaná 10 % sleva je v souladu se slevou za odhadovaný počet nastoupených cestujících se společností Wizz Air ročně, stanovenou v dohodě o provozu. V letech 2008 a 2009 však neměla být předpokládána žádná sleva vzhledem k tomu, že odhadovaný počet nastoupených cestujících byl nižší než 150 000 ročně (a na slevu vzniká nárok pouze při překročení tohoto počtu). Předpokládaná sleva ve výši 10 % za roky 2008 a 2009 však snižuje příjmy za tyto roky, a tento přístup lze tedy považovat za konzervativní, a tudíž přijatelný.

(367) Komise rovněž souhlasí s vyloučením bezpečnostního poplatku. Bezpečnostní poplatek slouží k financování činností, které jsou považovány za činnosti neekonomické povahy, a tudíž nespadají do oblasti působnosti pravidel o státní podpoře, což je jedna z možností popsaných výše ve 354. bodě odůvodnění. Komise vyrozuměla, že podle rumunských právních předpisů slouží bezpečnostní poplatek výhradně k financování investic, údržby a zařízení, které přímo souvisejí s bezpečností. Pokud tento poplatek slouží také k financování infrastruktury nebo zařízení, které jsou využívány rovněž pro komerční účely (a jsou tudíž nedílnou součástí aktivit letiště), je vyloučení tohoto poplatku z příjmů konzervativní a vedlo by tudíž k podhodnocení příjmů.

(368) Komise považuje odhad inkrementálních příjmů z jiných než leteckých činností za přijatelný. Je založen na předběžném odhadu příjmů z jiných než leteckých činností na cestujícího, který byl proveden správcem letiště a navýšen o předpokládanou inflaci.

(369) Komise rovněž souhlasí s diskontní sazbou použitou pro výpočet, neboť je v souladu s referenčními sazbami Komise.

(370) Pokud jde o inkrementální marketingové náklady vzniklé správci letiště, jejich odhady vycházejí z ustanovení marketingové dohody s ohledem na odhadovanou výši letištních poplatků. Komise je proto považuje za přijatelné.

(371) Pokud jde o inkrementální provozní náklady, zpráva společnosti Oxera vychází z předpokladu poskytnutého Rumunskem, podle něhož je 80 % provozních nákladů fixních a pouze 20 % se mění v závislosti na počtu cestujících. Komise považuje tento předpoklad za přiměřený ([92]). Zpráva společnosti Oxera odhaduje inkrementální provozní náklady s využitím údajů o výsledcích týkajících se provozních nákladů na odlétajícího cestujícího před podpisem dohod z roku 2008, navýšených o očekávanou inflaci. Tyto provozních náklady na jednoho cestujícího pak uplatní na odhadovaný počet cestujících se společností Wizz Air. Komise se proto domnívá, že přístup k odhadu inkrementálních provozních nákladů je správný.

(372) Pokud jde o inkrementální investiční náklady, Komise přijímá předpoklad, podle kterého se v důsledku činnosti společnosti Wizz Air na mezinárodním letišti Temešvár neměly očekávat žádné další investice. V memorandu o porozumění se správce letiště zavázal:

i) rozšířit terminál pro přepravu cestujících tak, aby nejpozději do 1. ledna 2011 umožňoval odbavení až tří milionů cestujících ročně;

ii) do konce roku 2009 zvýšit kategorii letiště z hlediska přistávání a vzletů v obou směrech na III. kategorii;

iii) zajistit potřebný počet parkovacích míst pro cestující;

iv) od února 2009 zpřístupnit jedno stání pro letadla a od října 2009 zpřístupnit dvě až tři stání pro letadla.

([92]) Podle posouzení dopadů, které je součástí pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014, představují až 90 % provozních nákladů letišť fixní náklady, které se v závislosti na rozsahu provozu příliš nemění. http://ec.europa.eu/smart-regulation/impact/ia_carried_out/docs/ia_2014/swd_2014_0042_en.pdf, page 26.

(373) Následně podepsaná dohoda o provozu navíc stanovila povinnost správce letiště dokončit do konce roku 2009 proces zvyšování kategorie letiště z hlediska přistání a vzletů pouze na II. kategorii.

(374) Pokud jde o závazek rozšířit terminál pro přepravu cestujících, (372. bod odůvodnění písm. i)), Komise uvádí, že o rozšíření terminálu bylo rozhodnuto ve dvou krocích a že tato rozhodnutí časově předcházela podpisu memoranda o porozumění. První rozšíření mezinárodního letiště Temešvár bylo důsledkem potřeby navýšit kapacitu terminálu vzhledem k očekávanému nárůstu objemu dopravy v následujících letech. Toto rozšíření bylo uvedeno v plánu rozvoje vypracovaném v březnu 2006 a formálně schváleném rozhodnutím vlády č. 1212 ze dne 4. října 2007. Rozhodnutí vlády předpokládalo rozšíření terminálu v období let 2008–2009. Druhé rozšíření bylo vyvoláno nutností dodržovat bezpečnostní požadavky schengenského prostoru. Podle informací, které poskytlo Rumunsko, byla v lednu 2008 zahájena práce na studii proveditelnosti tohoto rozšíření na základě smlouvy s konzultantem z března 2008, a studie byla dokončena v červnu 2008, tj. před podpisem memoranda o porozumění.

(375) Komise bere na vědomí, že dohoda o provozu revidovala závazek přijatý v memorandu o porozumění, jehož cílem je zvýšení kategorie letiště v oblasti přistání a vzletů na III. kategorii v obou směrech do konce roku 2009, a změnila jej na závazek dokončit zvýšení na II. kategorii do konce roku 2009 (372. bod odůvodnění, písm. ii) ([93]). Podle veřejně dostupných informací ([94]) bylo zvýšení kategorie letiště v oblasti přistání a vzletů na III. kategorii ve východním směru přistání uskutečněno v roce 2015 na základě modernizace radionavigačního systému. V současné době je mezinárodní letiště Temešvár letištěm III. kategorie pro východní směr přistání a letištěm II. kategorie pro západní směr přistání. Podle informací, které Rumunsko poskytlo, bylo letiště v roce 2008 povýšeno z I. kategorie do II. kategorie v jednom směru prostřednictvím investice do osvětlení letiště (druhý směr byl do II. kategorie již zařazen). Rozhodnutí o investici do osvětlovacího systému bylo přijato v plánu rozvoje a práce na studii proveditelnosti byla zahájena v srpnu 2007 na základě smlouvy ze dne 22. srpna 2007. V říjnu 2008 byla podepsána smlouva na pořízení osvětlovacího zařízení. Rozhodnutí o modernizaci osvětlovacího zařízení bylo tedy přijato ještě před podpisem dohod z roku 2008. Na základě toho lze důvodně předpokládat, že se závazek dokončit do konce roku 2009 zvýšení na II. kategorii, uvedený v dohodě o provozu, týkal zvýšení na II. kategorii prostřednictvím osvětlovacího zařízení, o němž již bylo rozhodnuto.

(376) Pokud jde o závazek zajistit potřebný počet parkovacích míst pro cestující (372. bod odůvodnění, písm. iii)), Komise uvádí, že investice do parkoviště byla provedena již v roce 2007, a po podpisu memoranda o porozumění ani v průběhu jeho uplatňování již nebyly provedeny žádné další investice do parkoviště.

(377) Pokud jde o závazek zpřístupnit do února 2009 jedno stání pro letadla a od října 2009 dvě až tři stání pro letadla (372. bod odůvodnění, písm. iv), práce na rozšíření odbavovací plochy letiště byly zahájeny v říjnu 2007 a další práce byly prováděny v letech 2007, 2008 a 2009.

(378) Komise se proto domnívá, že závazky přijaté v memorandu o porozumění a v dohodě o provozu buď nebyly splněny, nebo o nich bylo rozhodnuto ještě před datem uzavření dohod z roku 2008. Nebyly provedeny žádné investice, které by byly důsledkem přítomnosti společnosti Wizz Air na mezinárodním letišti Temešvár.

(379) Komise konstatuje, že zpráva společnosti Oxera zahrnovala i náklady na inkrementální odpisy investic provedených z vlastních zdrojů správce letiště na základě předpokládaného podílu společnosti Wizz Air na kapacitě letiště. Jak je však vysvětleno výše, Komise konstatuje, že správci letiště nevznikly v důsledku přítomnosti této letecké společnosti na mezinárodním letišti Temešvár žádné investiční náklady. Komise se proto domnívá, že analýza by neměla zahrnovat žádné odpisové náklady v souvislosti s dohodami z roku 2008.

(380) Na základě výše uvedených skutečností lze inkrementální náklady, příjmy a zisky, které bylo možno očekávat v době podpisu dohod z roku 2008, přepočtené Komisí na základě zprávy společnosti Oxera, shrnout zde v tabulce 17.

([93]) Podle Rumunska byla právně závazná opatření stanovena již v dohodě o provozu, která revidovala závazek v memorandu o porozumění, neboť memorandum o porozumění má pouze dobrovolný charakter (nebyly stanoveny žádné sankce).

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

Tabulka 17: Inkrementální příjmy, inkrementální náklady a inkrementální zisky podle společnosti Oxera předpokládané na základě dohod z roku 2008 a přepočtené Evropskou komisí

(v tis. RON)		2008	2009	2010	2011
Počet cestujících odlétajících se společností Wizz Air	[A]	5 586,9	100 000	150 000	164 931,5
Příjmy z leteckých činností	[B]	255	4 564,7	6 824,4	7 507,3
Příjmy z jiných než leteckých činností	[C]	112,4	2 084,7	3 241,1	3 693,8
Celkové inkrementální příjmy	[D] = [B] + [C]	367,4	6 649,4	10 065,5	11 201,1
Provozní náklady	[E]	47,4	879,1	1 366,8	1 557,7
Marketingové náklady	[F]	29,6	2 955,7	4 410,9	4 853,6
Inkrementální náklady celkem	[G] = [E] + [F]	76,9	3 834,8	5 777,7	6 411,2
Inkrementální zisky	[H] = [D] – [G]	290,4	2 814,6	4 287,8	4 789,9
Diskontní faktor		1	0,8	0,7	0,6
ČISTÁ SOUČASNÁ HODNOTA		**8 786,8**			

(381) Ohledně zprávy společnosti Oxera přepočtené Komisí lze vyvodit závěr, že dohody z roku 2008 měly být dle předpokladu pro správce letiště inkrementálně ziskové.

Analýza ziskovosti dohod z roku 2008 ex ante vypracovaná společností Carpatair

Studie společnosti Carpatair

(382) Dne 10. listopadu 2014 předložila společnost Carpatair Komisi studii, která prezentuje názor společnosti Carpatair na analýzu ex ante a na posouzení toho, zda správce letiště při uzavření dohody se společností Wizz Air dne 25. června 2008 splňoval kritéria tržně jednajícího hospodářského subjektu.

(383) Tato studie představila základní scénář, tj. scénář, kdy by nebyla uzavřena dohoda se společností Wizz Air, a tři scénáře, které předpokládají existenci dohod se společností Wizz Air (optimistický, realistický a pesimistický scénář).

(384) Společnost Carpatair předpokládá, že neexistuje-li závazek letecké společnosti, že po určitou dobu zachová svůj provoz, nebyla dohoda uzavřena na dobu určitou, a obdobím vhodným pro analýzu ziskovosti je časový horizont plánu rozvoje, který se vztahoval na období do roku 2015. Na základě této úvahy použila jako časový rámec analýzy obsažené ve své studii období 2009–2015.

Tabulka 18: ZÁKLADNÍ SCÉNÁŘ: příjmy, náklady, peněžní toky

	Referenční rok	Rok 1	Rok 2	Rok 3	Rok 4	Rok 5	Rok 6	Rok 7
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
	Odhad	Prognóza	Prognóza	Prognóza	Prognóza	Prognóza	Prognóza	Prognóza
Tempo růstu		*4 %*	*10 %*	*10 %*	*10 %*	*10 %*	*10 %*	*10 %*
Cestující, včetně	**887 630**	**921 082**	**1 013 190**	**1 114 509**	**1 225 960**	**1 348 556**	**1 483 412**	**1 631 753**
Cestující, jejichž místem původu nebo určení je Temešvár	579 032	600 854	660 939	727 033	799 736	879 710	967 681	1 064 449
Cestující – transfer	308 598	320 228	352 251	387 476	426 224	468 846	515 731	567 304
Přestávka na cestujícího na dopravce:								
Carpatair – místo původu nebo určení Temešvár	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
Ostatní dopravci	77 614	80 539	88 593	97 452	107 197	117 917	129 709	142 680
Paušální poplatek (EUR/cestující)								
Cestující, jejichž místem původu nebo určení je Temešvár	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0
Cestující – transfer	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
Poznámka: Poplatek za cestujícího, jehož místem původu nebo určení je Temešvár, zahrnuje poplatky související s letadlem (přistávací poplatek, osvětlení, parkování, odbavení) a jiné příjmy z jiných než leteckých činností								
Celkové čisté příjmy v EUR	**8 615 136**	**8 939 814**	**9 833 793**	**10 817 172**	**11 898 891**	**13 088 780**	**14 397 662**	**15 837 426**
Rozdělení čistých příjmů podle dopravce:								
Carpatair – místo původu nebo určení Temešvár	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
Ostatní dopravci	1 123 757	1 166 108	1 282 719	1 410 991	1 552 090	1 707 299	1 878 029	2 065 832
Celkové náklady jako % celkových výnosů	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %
Celkové náklady v EUR	**7 065 242**	**7 331 509**	**8 064 658**	**8 871 124**	**9 758 237**	**10 734 061**	**11 807 470**	**12 988 216**
Rozdělení nákladů na jednotlivé dopravce:								
Carpatair – místo původu nebo určení Temešvár	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
Ostatní dopravci	921 589	956 321	1 051 953	1 157 148	1 272 863	1 400 150	1 540 165	1 694 182
Zisk před zdaněním v EUR	**1 549 894**	**1 608 305**	**1 769 135**	**1 946 048**	**2 140 653**	**2 354 719**	**2 590 191**	**2 849 210**
KAPITÁLOVÉ VÝDAJE, EUR	0	0	0	5 679 646		0	0	0
Peněžní toky – stávající scénář, v EUR	**1 549 894**	**1 608 305**	**1 769 135**	**–3 733 598**	**2 140 653**	**2 354 719**	**2 590 191**	**2 849 210**

(385) V případě základního scénáře, tj. „žádná dohoda se společností Wizz Air“, byla investice do PCN (klasifikační číslo vozovky), která znamenala posílení infrastruktury neveřejného prostoru letiště, považována za nezbytnou až v roce 2011, a za nezbytné nebyly považovány žádné investice do zvýšení kapacity terminálu (další vysvětlení viz 388. bod odůvodnění).

(386) V případě základního scénáře nebyla použita žádná diskontní sazba a nebyla vypočtena čistá současná hodnota.

(387) Jak bylo vysvětleno výše, studie společnost Carpatair předkládá tři scénáře vycházející z hypotézy „dohoda se společností Wizz Air“. Komise předloží podrobnější informace o realistickém scénáři ([95]).

Tabulka 19: Realistický scénář „uzavření dohody se společností Wizz Air“: zisky, náklady, peněžní toky

	Referenční rok	**Rok 1**	**Rok 2**	**Rok 3**	**Rok 4**	**Rok 5**	**Rok 6**	**Rok 7**
	2008	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
	Odhad	**Prognóza**	**Prognóza**	**Prognóza**	**Prognóza**	**Prognóza**	**Prognóza**	**Prognóza**
Inkrementální zisk od společnosti Wizz Air v EUR	**0**	**– 375 518**	**– 558 394**	**– 733 496**	**– 813 040**	**– 914 694**	**–1 042 962**	**–1 194 727**
Inkrementální kapitálové výdaje v důsledku účasti společnosti Wizz Air, v EUR	**5 679 646**	**3 000 000**	**10 000 000**	**11 320 354**	**0**	**0**	**0**	**0**

([95]) Jediný rozdíl mezi těmito třemi scénáři představuje úroveň odhadovaných příjmů z leteckých činností. Na základě úvahy, že u 50 % současných odletů a příletů společnosti Carpatair na mezinárodním letišti Temešvár hrozí, že budou převedeny ze společnosti Carpatair na společnost Wizz Air, dospěla studie k závěru, že podle realistického scénáře by se převod ze společnosti Carpatair na společnost Wizz Air týkal 50 % provozu, přičemž podle optimistického scénáře by tento poměr činil 25 % a podle pesimistického scénáře 75 %.

Inkrementální peněžní tok, v EUR	**–5 679 646**	**–3 375 518**	**–10 558 394**	**–12 053 850**	**– 813 040**	**– 914 694**	**–1 042 962**	**–1 194 727**
Inkrementální peněžní tok, kumulativně	–5 679 646	–9 055 164	49 613 558	–31 667 408	–32 480 449	–33 395 142	–34 438 104	35 632 832
Požadovaná míra návratnosti (kapitálové náklady)	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %
Diskontní faktor	1,00	0,93	0,86	0,79	0,74	0,68	0,63	0,58
Současná hodnota v EUR	**–5 679 646**	**–3 125 480**	**–9 052 121**	**–9 568 735**	**– 597 609**	**– 622 525**	**– 657 243**	**– 697 112**
Současná hodnota	–5 679 646	–8 805 126	–17 857 247	–27 425 982	–28 023 591	–28 646 116	–29 303 359	30 000 471

		Podmínka	**Stav**
Čistá současná hodnota, v EUR	**– 30 000 471**	**0**	**NENÍ OK**
Vnitřní míra návratnosti (IRR)	**#NUM!**	**> = 8 %**	**NENÍ OK**
Doba návratnosti, roky	**Nikdy**	**< 7 let**	**NENÍ OK**
Období diskontovaného splacení, v letech	**Nikdy**	**< = 7 let**	**NENÍ OK**

(388) Výsledky uvedené v tabulce 19 byly založeny na následujících úvahách:

- Předpokládaný počet cestujících společnosti Wizz Air vycházel z těchto předpokladů:

  a) Studie uvádí prognózu provozu letiště na základě plánu rozvoje na období 2005–2015, který byl předložen v březnu 2005, jakož i aktualizované prognózy objemu dopravy obsažené v plánu rozvoje na období 2005–2015, který byl předložen v březnu 2006. Vzhledem k tomu, že pozdější plán rozvoje zmiňoval možnost přilákat nízkonákladové letecké společnosti, studie společnosti Carpatair předpokládala, že další nárůst objemu dopravy předpokládaný v pozdějším plánu rozvoje oproti plánu rozvoje z března 2005 je třeba přičíst očekávanému příchodu nízkonákladových společností/společnosti Wizz Air.

  b) Studie předpokládá, že 25 % celkového objemu přilétajících a odlétajících cestujících, kteří původně využívali společnost Carpatair, přejde ke společnosti Wizz Air ([96]).

- Na základě odhadovaného počtu cestujících se mělo za to, že ponechaná částka za odlétajícího cestujícího v roce 2009 činila 4 EUR a v letech 2010 až 2015 činila 3,5 EUR.

- Příjmy z jiných než leteckých činností byly odhadovány na 1 EUR na nastoupeného cestujícího vzhledem k tomu, že podle studie se jednalo o částku, kterou letiště získalo jako příjem z jiných než leteckých činností od ostatních dopravců provozujících dopravu z místa na místo v roce 2007.

- Společnost Carpatair sice vyjádřila názor, že bezpečnostní poplatky by měly být považovány za příjmy z činností neekonomické povahy a měly by být vyloučeny z příjmů z leteckých činností vyplývajících z ekonomických aktivit, studie však předpokládá bezpečnostní poplatky a náklady na bezpečnost ve výši 2 EUR na cestujícího.

- Studie předpokládá inkrementální variabilní náklady ve výši 70 EUR za každý pohyb letadla v souvislosti se základními službami v oblasti manipulace s letadlem (palivo, spotřební materiál) a s náklady za elektřinu pro osvětlení.

- Studie uvádí, že aby společnost Wizz Air mohla na mezinárodním letišti Temešvár využívat těžká letadla (maximální vzletová hmotnost 71 tun), muselo letiště před zahájením činnosti společnosti Wizz Air provést práce na zkvalitnění vzletové a přistávací dráhy, pojezdových drah a odbavovací plochy za účelem zvýšení PCN (klasifikačního čísla vozovky). Společnost Carpatair se domnívá, že tyto investice do prací na zvýšení PCN by měly být považovány za inkrementální náklady související s přítomností společnosti Wizz Air na mezinárodním letišti Temešvár. Je tomu tak proto, že podle společnosti Carpatair všichni ostatní dopravci působící na mezinárodním letišti Temešvár provozovali v té době mnohem lehčí letadla, která nevyžadovala zvýšené PCN v neveřejném prostoru letiště. Podle společnosti Carpatair zpráva, kterou obdržel správce letiště v březnu 2007 ([97]), vypočetla, že aby bylo možno přijímat těžší letadla, byla by nutná investice do zvýšení PCN ve výši 19 137 000 RON (5 679 646 EUR). Studie společnosti Carpatair považuje tuto částku za inkrementální náklady v důsledku přítomnosti společnosti Wizz Air na letišti v roce 2008 (jelikož se domnívá, že toto zvýšení PCN muselo být provedeno dříve, než společnost Wizz Air zahájila svou činnost).

([96]) Viz rovněž poznámka pod čarou101.

([97]) IPTANA – Studie infrastruktury neveřejného prostoru letiště Temešvár z roku 2006.

- Vzhledem k závazkům zvýšit kapacitu terminálu na tři miliony cestujících ročně, uvedeným v memorandu o porozumění, jsou investice do terminálu rovněž považovány za inkrementální náklady související s přítomností společnosti Wizz Air (výše této investice se odhaduje v roce 2009 na 3 miliony EUR, v roce 2010 na 10 milionů EUR a v roce 2011 na 17 milionů EUR). Studie vysvětluje, že tyto odhady kapitálových výdajů na výstavbu terminálu pro cestující vycházel z vládního rozhodnutí č. 1212/2007 ze dne 4. října 2007, kterým se schvaluje plán strategického rozvoje letiště z března 2006.

- Předpokládaná diskontní sazba činila 8 % ([98]).

(389) Na základě těchto úvah byla čistá současná hodnota za dobu sedmi let odhadnuta na - 30 000 471 EUR ([99]). Studie proto dospěla k závěru, že podle realistického scénáře nebyla dohoda se společností Wizz Air zisková, a proto nebyla v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu ([100]).

Posouzení studie společnosti Carpatair provedené Komisí

(390) Komise konstatuje, že studie společnosti Carpatair vychází z celé řady předpokladů, které se nejeví jako přiměřené, například:

- Z□důvodů objasněných ve 335. bodě odůvodnění dospěla Komise k závěru, že časový rámec pro posouzení analýzy ziskovosti by měl být omezen na počáteční dobu trvání dohod z roku 2008, a měl by být tudíž kratší než sedm let. Období let 2009–2015 použité ve studii Carpatair navíc údajně vychází z plánu rozvoje, který se však vztahoval na celé období let 2006–2015. Období, které bylo ve studii zohledněno, se tudíž jeví jako náhodně zvolené a neodráží ani dobu trvání plánu rozvoje, ani dobu trvání dohod z roku 2008.

- Počet cestujících se společností Wizz Air v letech 2009 až 2010 by se měl podle realistického scénáře zvýšit o 292 590 cestujících, podle pesimistického scénáře o 276 743 cestujících a podle optimistického scénáře o 300 513 cestujících. Tato zvýšení provozu společnosti Wizz Air jsou větší než nárůst celkového provozu na letišti, s nímž počítá plán rozvoje z března 2006 (konkrétně nárůst o 253 423 cestujících v období 2009 až 2010). Studie naznačuje, že toto zvýšení je způsobeno částečně přechodem cestujících se společností Carpatair ke společnosti Wizz Air na konkurenčních trasách. Ve všech třech scénářích však celkový nárůst odhadovaného počtu cestujících na mezinárodním letišti Temešvár v letech 2009 až 2010 činí 359 490, což je rovněž více než nárůst předpokládaný v plánu rozvoje pro provoz na mezinárodním letišti Temešvár celkem (tj. 253 423 cestujících, jak bylo uvedeno již dříve). Komise dále konstatuje, že plán rozvoje předpokládal, že hlavní příčinou zvýšení provozu bude pozitivní dopad přistoupení Rumunska k EU v roce 2007. Komise proto pochybuje, že by zvýšení objemu provozu uvedené v původním plánu rozvoje z března 2005 v porovnání s plánem rozvoje z března 2006 bylo možné v plném rozsahu připsat nízkonákladovým leteckým společnostem, případně konkrétně společnosti Wizz Air. Komise se proto domnívá, že tento předpoklad zpochybňuje spolehlivost výpočtů použitých ve studii.

- Základní předpoklad studie se týká odhadu toho, které části investičních nákladů je třeba případně přičíst společnosti Wizz Air. Tento předpoklad je zásadní z hlediska celkových výpočtů ziskovosti daného uspořádání. Z důvodů objasněných v 372. až 378. bodě odůvodnění Komise konstatuje, že přítomnosti společnosti Wizz Air na mezinárodním letišti Temešvár by neměly být přičítány žádné inkrementální investiční náklady. Proto není přijatelný přístup použitý ve studii, podle něhož jsou investice do nové budovy terminálu a do posílení letištní infrastruktury v podobě zvýšení PCN považovány za inkrementální náklady neveřejného prostoru letiště. Rumunsko navíc uvedlo, že letadla s maximální vzletovou hmotností nad 70 tun využívala rovněž letecká společnost TAROM. Z toho důvodu se předpoklad, podle něhož studie přičítá společnosti Wizz Air investice do PCN, které posilují vzletovou a přistávací dráhu, pojezdovou dráhu a odbavovací plochu, nejeví jako přiměřený.

([98]) Podle této studie se průměrné náklady na kapitál v odvětví letecké dopravy v letech 2002–2009 pohybovaly v rozmezí 7 – 10 %.

([99]) Odhad čisté současné hodnoty podle pesimistického scénáře činil - 32 061 035 EUR a podle optimistického scénáře - 25 879 341 EUR.

([100]) Vzhledem k tomu, že u dohody se společností Wizz Air bylo předem zjištěno, že není zisková, zvažovala studie společnosti Carpatair jako alternativu k takovému uspořádání rovněž scénář, kdy by společnosti Wizz Air byla poskytnuta podpora na zahájení činnosti nových linek (na základě pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005). Tento scénář mimo jiné předpokládal, že marketingová podpora měla být poskytnuta pouze na nové trasy po dobu tří let, že by žádný cestující nepřešel od společnosti Carpatair ke společnosti Wizz Air, a že by nezbytné kapitálové výdaje byly podstatně nižší. Na základě tohoto předpokladu vypočetla tato studie v rámci takového scénáře podpory na zahájení činnosti výši čisté současné hodnoty za sedm let na 1 977 176.

(391) Komise dále bere na vědomí, že studie předpokládá, že inkrementální peněžní toky představují rozdíl mezi peněžním tokem podle základního scénáře a peněžními toky podle tří scénářů předpokládajících dohodu se společností Wizz Air. Studie však nevypočítává inkrementální peněžní tok tímto způsobem, a u každého scénáře předpokládajícího dohodu se společností Wizz Air uvádí vlastní výpočty inkrementálních peněžních toků (a to nikoli v porovnání se základním scénářem). To proto vyvolává další pochybnosti ohledně údajů uvedených v závěrech studie.

(392) Komise se proto domnívá, že analýzu ziskovosti *ex ante* poskytnutou společností Carpatair nelze použít jako důkaz toho, že dohody z roku 2008 nebyly v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu.

Studie ziskovosti dohod z roku 2008 přepracované *ex post*

(393) Předpokládaná ziskovost dohod z roku 2008 se společností Wizz Air je podložena studiemi *ex post*, které Komisi poskytly:

— společnost Oxera,

— Polytechnická univerzita v Temešváru a

— společnost RBB.

(394) Komise níže uvádí stručný popis těchto studií *ex post* jako doplňující důkaz ke zjištěním studií *ex ante*. Rozhodujícím důkazem pro Komisi při posuzování, zda byla dodržena zásada tržně jednajícího hospodářského subjektu, však zůstává i nadále analýza ziskovosti *ex ante*.

Oxera

(395) Dne 27. října 2011 předložila společnost Oxera zprávu *ex post* vypracovanou pro společnost Wizz Air. Ve zprávě společnosti Oxera byly inkrementální náklady a příjmy v souvislosti s dohodami z roku 2008 vypočteny takto:

Tabulka 20: Příjmy za odlet jednoho cestujícího se společností Wizz Air v letech 2008–2010 (v EUR)

Kategorie	2008	2009	2010
Příjmy z leteckých činností[1]			
Přistávací poplatky[2]	2,50	2,00	2,00
Poplatky za odbavení[2]	0,99	0,99	0,99
Poplatky za nastoupené cestující	8,00	6,40	5,04
Poplatky za osoby s omezenou schopností pohybu a orientace	0,20	0,20	0,20
Bezpečnostní poplatky	10,00	10,00	10,00
Příjmy z jiných než leteckých činností	**0,78**	**1,16**	**1,74**
Příjmy celkem	**22,47**	**20,75**	**20,70**

Poznámka: [1] Příjmy z leteckých činností se vykazují po odpočtu slev a vrácených poplatků a před odečtením plateb za marketingové činnosti. Předpokládá se, že na 50 % výnosů z přistávacích poplatků se vztahují slevy stanovené v příručce AIP. [2] Příjmy z leteckých činností z poplatků souvisejících s letovým provozem nebo s hmotností (tj. poplatky za přistání a poplatky za pozemní odbavování) jsou odhadovány na základě výsledných počtů cestujících a za předpokladu využívání letadel typu Airbus A320–200 s maximální vzletovou hmotností 72 tun a 180 místy k sezení, u nichž se předpokládá 84 % obsazenost. To představuje průměrný faktor vytíženosti letů se společností Wizz Air v roce 2010 (další podrobnosti viz http://wizzair.com/about_us/news/#wizen068).

Zdroj: Analýza společnosti Oxera na základě údajů obdržených od správce letiště.

Tabulka 21: Očekávané náklady související s dohodami z roku 2008 (v EUR)

Kategorie	2008	2009	2010
Provozní náklady			
Zaměstnanci	1,56	1,56	1,56
Energie	0,70	0,70	0,70
Materiály	- 0,45	- 0,45	- 0,45
Služby a jiné provozní náklady	1,65	1,65	1,65

Marketingové náklady	**13,70**	**15,59**	**14,95**
Investiční náklady	**0,89**	**0,87**	**2,06**
Náklady celkem	**18,04**	**19,92**	**20,47**

Zdroj: Analýza společnosti Oxera na základě údajů obdržených od správce letiště.

(396) Výsledky uvedené v tabulce 20 a tabulce 21 jsou založeny na následujících úvahách:

- Příjmy z leteckých činností se odhadují na základě kombinace přístupu *ex post* a přístupu *ex ante*. Jsou založeny na skutečném počtu cestujících se společností Wizz Air a jejích obrátek (z hlediska *ex post*). Slevy jsou odhadovány na základě přístupu *ex ante*. Příjmy z leteckých činností předpokládají 25 % slevu z přistávacích poplatků ([101]), 20 % slevu z poplatků za nastoupené cestující v roce 2009 a 30 % slevu v roce 2010 (v roce 2008 nebyla předpokládána žádná sleva z přistávacích poplatků vzhledem k nízkému počtu obrátek společnosti Wizz Air v daném roce). Náklady na osvětlení a parkování letadel jsou vyloučeny, neboť společnost Oxera se domnívala, že není možné zjistit, do jaké míry by mohl soukromý investor zohlednit příjmy z těchto dvou druhů poplatků. Do výpočtu byly zahrnuty bezpečnostní poplatky.

- Pro odhad příjmů z jiných než leteckých činností (např. v souvislosti s parkováním vozidel, půjčovnami automobilů, restauracemi) byl použit přístup *ex ante*. U těchto příjmů se v prvním roce, tj. v roce 2008, předpokládalo, že jsou víceméně stejné jako příjmy z jiných než leteckých činností získané od jiných leteckých společností ([102]) než od společnosti Wizz Air v témže roce (tj. přibližně 0,78 EUR na odlétajícího cestujícího). V letech 2009 a 2010 se předpokládalo, že příjmy z jiných než leteckých činností na jednoho cestujícího vzrostou o 50 % ročně v souladu se skutečným nárůstem příjmů z jiných než leteckých činností na daném letišti v roce 2008.

- Pokud jde o inkrementální provozní náklady, náklady, které se liší podle počtu cestujících ([103]) (náklady na zaměstnance, náklady na energie, náklady na materiál, náklady na zakoupené služby a jiné provozní výdaje), byly společnosti Wizz Air přičteny poměrně k jejímu podílu odlétajících cestujících. Podle společnosti Oxera jsou náklady na bezpečnost zahrnuty do inkrementálních provozních nákladů. Výpočet je založen na výsledných údajích o provozních nákladech, a jedná se proto o výpočet *ex post*.

- Marketingové platby byly vypočítány podle marketingové dohody na základě skutečného počtu cestujících se společností Wizz Air a s přihlédnutím k výši letištních poplatků, které jsou odhadovány způsobem uvedeným výše.

- Pro výpočet inkrementálních investičních nákladů byl použit přístup *ex post* na základě investičních údajů za období 2007–2010, které poskytlo letiště. Investice do výstavby terminálu a do bezpečnostního vybavení financované státem nebyly přičteny společnosti Wizz Air. Podle společnosti Oxera se jednalo o náklady, které by vznikly bez ohledu na přítomnost společnosti Wizz Air, neboť byly důsledkem závazku Rumunska splnit požadavek na přistoupení k schengenskému prostoru. Náklady na odpisy u investic financovaných prostřednictvím vlastních zdrojů letiště byly zohledněny a přiděleny poměrně k podílu osob cestujících se společností Wizz Air na přepravní kapacitě letiště. Přepravní kapacita se podle odhadů rovnala maximálnímu počtu cestujících odbavených na letišti v období let 2007–2010 vzhledem k tomu, že společnost Oxera od správce letiště vyrozuměla, že mezinárodní letiště Temešvár v době vypracování studie (říjen 2011) mělo plně vytíženou kapacitu z hlediska letového provozu.

(397) Na základě výše uvedených nákladů a příjmů společnost Oxera konstatovala, že dohody z roku 2008 byly inkrementálně ziskové. Zisk na jednoho cestujícího (tj. inkrementální příspěvek na cestujícího vypočtený jako rozdíl mezi odhadovanými inkrementálními příjmy a náklady) je uveden zde v tabulce 22.

([101]) Podle společnosti Oxera to odpovídá předpokladu, že 50 % provozu společnosti Wizz Air se týká nových tras, a proto se na něj vztahuje 50 % sleva z přistávacích poplatků, přičemž u zbývajících 50 % provozu jsou tyto poplatky účtovány v plné výši.

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

([103]) Společnost Oxera uplatnila regresní analýzu při určování části nákladů, které by mohly být považovány za fixní s ohledem na změny počtu cestujících, a části nákladů, které jsou variabilní.

Tabulka 22: Inkrementální příspěvek související s dohodami z roku 2008 (v EUR)

Kategorie	2008	2009	2010
Průměrné inkrementální příjmy na odlétajícího cestujícího	22,47	20,75	20,70
Průměrné inkrementální náklady na odlétajícího cestujícího	18,04	19,92	20,47
Inkrementální příspěvek na odlétajícího cestujícího	4,43	0,84	0,23
Inkrementální příspěvek celkem	**19 404**	**107 198**	**37 833**

Zdroj: Analýza společnosti Oxera na základě údajů obdržených od správce letiště.

(398) Na základě výše uvedených výpočtů společnost Oxera konstatovala, že dohody z roku 2008 měly v průběhu tříletého období svého trvání kladnou čistou současnou hodnotu ve výši 145 249 EUR, přičemž byla zohledněna diskontní sazba ve výši 12,02 %.

(399) Komise konstatuje, že posouzení ziskovosti *ex post* provedené společností Oxera při výpočtu inkrementálních příjmů směšuje údaje *ex ante* a *ex post*, avšak výpočty inkrementálních nákladů jsou založeny zcela na údajích *ex post*.

(400) Komise konstatuje, že do výpočtu byly zahrnuty bezpečnostní poplatky i náklady, a předpokládá, že to neovlivní výpočet celkové ziskovosti.

(401) Pokud jde o příjmy z leteckých činností, Komise konstatuje, že poplatky za osvětlení a parkování (2,10 EUR na tunu maximální vzletové hmotnosti v prvním případě a 0,15 EUR na tunu maximální vzletové hmotnosti ve druhém případě) jsou z výpočtů vyloučeny, což představuje konzervativní přístup. Kromě toho se předpokládaná 20 % sleva z poplatku za nastoupeného cestujícího v roce 2009 a 30 % sleva v roce 2010 jeví jako nadhodnocená, neboť by předpokládala, že počet nastoupených cestujících v roce 2009 činil více než 300 000 a v roce 2010 více než 500 000, což není v souladu s výslednými údaji o cestujících se společností Wizz Air. Komise konstatuje, že podle výsledných údajů o cestujících se společností Wizz Air by za rok 2008 a 2009 neměla být předpokládána žádná sleva z poplatků za cestující, a za rok 2010 by měla být předpokládána pouze 10 % diskontní sazba. Komise však podotýká, že podle vzorce uvedeného v marketingové dohodě by úprava letištních poplatků (s cílem zohlednit poplatky za osvětlení a parkování a upravit předpoklad diskontní sazby uplatněné na poplatek za cestující) vedla k obdobné úpravě marketingových plateb o stejnou částku, a tudíž by nebyla ovlivněna celková ziskovost.

(402) Na straně nákladů:

a) Komise považuje přístup k výpočtu inkrementálních provozních nákladů na základě výsledných údajů, které byly k dispozici před podpisem dohod z roku 2008, za přiměřený.

b) Komise konstatuje, že studie zahrnovala i náklady na inkrementální odpisy investic provedených z vlastních zdrojů správce letiště na základě předpokládaného podílu společnosti Wizz Air na kapacitě letiště. Jak je však vysvětleno v 372. bodě odůvodnění, Komise konstatuje, že letišti nevznikly v důsledku přítomnosti společnosti Wizz Air na letišti žádné investiční náklady. Komise se proto domnívá, že analýza by neměla zahrnovat žádné odpisové náklady související s uvedenými dohodami.

(403) Z důvodů vysvětlených ve 401. bodě odůvodnění Komise konstatuje, že náklady se celkově jeví jako nadhodnocené.

(404) Avšak vzhledem k tomu, že úprava příjmů z leteckých činností by vedla k podobné úpravě marketingové platby, neovlivnila by tato skutečnost výpočet ziskovosti. Navíc se jeví, že náklady jsou nadhodnocené. Komise proto dospěla k závěru, že celkový závěr studie společnosti Oxera z roku 2011 podle jejího názoru platí a čistá současná hodnota je i nadále pozitivní.

(405) Na základě 399. až 404. bodů odůvodnění považuje Komise výsledky zprávy společnosti Oxera ze dne 27. října 2011 týkající se dohod z roku 2008 za přijatelné.

Polytechnická univerzita v Temešváru

(406) Správce letiště předložil analýzu nákladů a přínosů, kterou vypracovala Polytechnická univerzita v Temešváru v dubnu 2011. Tato analýza považuje marketingové platby, které letiště uhradilo společnosti Wizz Air, za „investici" správce letiště s cílem dosáhnout zvýšení počtu cestujících a z toho vyplývající zvýšení příjmů. Tato analýza zohledňuje dva časové horizonty této „investice": pět let (2008–2012) a sedm let (2008–2014). Studie vycházela při svých výpočtech z údajů *ex post* z období 2008 až 2010 a z odhadů na období 2011–2014. Při hodnocení výnosnosti této „investice" univerzita vypočetla plán dopravy při zohlednění čtyř prvků:

— náklady správce letiště na roční marketingové platby byly stanoveny v rámci dohody se společností Wizz Air na 77 192,01 EUR v roce 2008, na 2 051 031,32 EUR v roce 2009 a na 223 038 EUR v roce 2010,

— inkrementální náklady správce letiště související s obsluhou společnosti Wizz Air byly odhadnuty jako podíl z celkových nákladů (1 % v roce 2009, 15 % v roce 2010, 20 % v roce 2011 a 22 % v období let 2011–2014). Lze konstatovat, že podíl celkových nákladů přidělených společnosti Wizz Air v jednotlivých letech je stejný nebo vyšší než podíl společnosti Wizz Air na celkovém počtu letů z letiště,

— pokud jde o příjmy, které správce letiště obdržel od společnosti Wizz Air, byly na období 2008–2010 použity skutečné příjmy a k prognóze budoucích výnosů z letištních poplatků na období 2011–2014 byly použity údaje z AIP z roku 2010,

— byla uplatněna diskontní sazba ve výši 5 %.

(407) Z této analýzy vyplynulo, že za období pěti let (2008–2012) tato „investice", která zahrnovala tři roky počátečních marketingových výdajů v letech 2008 až 2010 společně s příjmy od společnosti Wizz Air za období pěti let od roku 2008 do roku 2012, vytvořila čistou současnou hodnotu ve výši 590 389,80 EUR (přibližně 2,5 milionu RON). V průběhu sedmiletého období (2008–2014) se tato čistá současná hodnota s ohledem na příjmy za období 2008–2014 významně zvýšila na 2 282 687,31 EUR (přibližně 10 milionů RON).

(408) Komise konstatuje, že Polytechnická univerzita v Temešváru vypočetla kladnou čistou současnou hodnotu. Komise považuje přístup k přidělování celkových nákladů za přiměřený (stejný nebo větší podíl s ohledem na podíl letecké společnosti Wizz Air na celkových letech na mezinárodním letišti Temešvár). Studie však neobsahuje žádné podrobné údaje o způsobu, jakým byly vypočteny příjmy od společnosti Wizz Air (např. údaje, na jejichž základě byly uplatněny očekávané slevy, a které údaje o objemu přepravy cestujících a odbavení cestujících byly použity). Komise proto nemá k dispozici potřebné informace, aby mohla posoudit, zda jsou odhady příjmů přiměřené. Kromě toho se jeví, že analýza ziskovosti není specifická pro dohody z roku 2008 a pozměňující dohody z roku 2010, ale vztahuje se na širší období. Komise se proto nemůže spolehnout na celkový výsledek této studie.

RBB

(409) Správce letiště předložil rovněž studii vypracovanou společností RBB, sestavenou ke dni 27. října 2011. Společnost RBB konstatovala, že ziskovost dohod z roku 2008 se prokázala již v roce 2010 a dalo se očekávat, že se bude dále zvyšovat vzhledem k tomu, že průběžné roční přínosy činností společnosti Wizz Air na mezinárodním letišti Temešvár vznikaly i nadále, avšak marketingové výdaje uhrazené v období 2008 až 2010 přestaly být vynakládány. Podle RBB se inkrementální náklady přičitatelné společnosti Wizz Air od roku 2008 do roku 2010 pohybují od 3,5 milionu EUR (15,2 milionu RON) do 3,8 milionu EUR (16,8 milionu RON) v závislosti na přidělení provozních nákladů. Tyto údaje byly porovnány s letištními poplatky uhrazenými společností Wizz Air, z čehož vyplynulo, že celková výše inkrementálních příjmů činila 5,5 milionu EUR (23,9 milionu RON). Z toho byl odvozen přebytek ve výši mezi 2 miliony EUR (8,7 milionu RON) a 1,7 milionu EUR (7,1 milionu RON). Společnost RBB dospěla k závěru, že dohody z roku 2008 přinesly správci letiště pozitivní návratnost. Tento výpočet nezohledňoval příjmy z jiných než leteckých činností.

(410) Společnost RBB dále konstatovala, že činnost společnosti Wizz Air zvýšila efektivitu na mezinárodním letišti Temešvár vzhledem k tomu, že společnost Wizz Air přepravovala výrazně vyšší počet cestujících na jeden pohyb letadla než ostatní letecké společnosti působící na mezinárodním letišti Temešvár. To údajně přispělo k celkové ziskovosti letiště v období od roku 2008 do roku 2010, jelikož celkové provozní příjmy vzrostly o 39 %, zatímco celkové provozní náklady vzrostly o 22 %. Obdobně se v období od roku 2008 do roku 2010 zvýšil provozní zisk na cestujícího o 74 % z 1,4 EUR (5,9 RON) na 2,4 EUR (10,25 RON).

(411) A konečně společnost RBB vypočítala, že na společnost Wizz Air připadal podíl příjmů z leteckých činností, který byl úměrný jejímu podílu jak na počtu cestujících, tak na počtu pohybů letadel na letišti, případně byl větší.

(412) Pokud jde o analýzu inkrementálních nákladů a výnosů, Komise konstatuje, že společnost RBB počítala výnosy společnosti Wizzair pouze na základě letištních poplatků, a proto lze její analýzu považovat za konzervativní, neboť nezahrnuje poplatky z jiných než leteckých činností. Komise považuje přístup uplatněný při výpočtu inkrementálních nákladů a inkrementálních příjmů pro účely zjištění inkrementální ziskovosti za období 2008–2010, vyplývající z dohod se společností Wizz Air z roku 2008, za přiměřený.

Závěr ohledně hospodářské výhody plynoucí dohod z roku 2008

(413) Na základě studie společnosti Oxera, vypracované *ex ante*, vyhodnocené ex post od 10. února 2015 a přepočtené Komisí (380. bod odůvodnění) se předpokládalo, že ujednání mezi správcem letiště a společností Wizz Air bude pro správce letiště inkrementálně ziskové. Komise konstatuje, že studie *ex post* vypracované společnostmi Oxera a RBB přinášejí doplňující důkazy ke zjištěním studie společnosti Oxera provedené *ex ante*.

(414) Kromě toho existují náznaky, založené zejména na plánu rozvoje na období 2006–2015, že dohody z roku 2008 uzavřené se společností Wizz Air byly součástí celkové strategie a dlouhodobého úsilí o celkovou ziskovost letiště.

(415) Komise proto konstatuje, že by obezřetný subjekt v tržním hospodářství takové ujednání uzavřel. Dospěla tedy k závěru, že dohody z roku 2008 mezi správcem letiště a společností Wizz Air neposkytovaly společnosti Wizz Air takové hospodářské zvýhodnění, které by za běžných tržních podmínek nezískala.

9.1.4.6. Analýza ziskovosti dohod o změnách z roku 2010

(416) Zpráva společnosti Oxera ze dne 10. února 2015 rovněž vypočetla inkrementální náklady, příjmy a zisky, které bylo možné očekávat v době podpisu dohod o změnách od 25. června 2010 (shrnutí je uvedeno níže v tabulce 23). Dne 14. května 2015 společnost Oxera znovu předložila výpočty očekávané ziskovosti za účelem opravy údajů uvedených ve zprávě ze dne 10. února 2015. Oprava se týkala nadhodnocení celkových nákladů na investice v důsledku dvojího započtení investice financované státem v původním podání. Tyto chybné údaje měly dopad na očekávanou ziskovost dohody z roku 2010, která byla původně podhodnocena.

(417) Společnost Oxera dospěla k závěru, že pozměňující dohody od 25. června 2010 měly mít dle předpokladu čistou současnou hodnotu 2 326 milionu RON.

Tabulka 23: Inkrementální příjmy, inkrementální náklady a inkrementální zisky očekávané od pozměňujících dohod z roku 2010 dle společnosti Oxera

(v tis. RON)		**2010**	**2011**
Počet cestujících odlétajících se společností Wizz Air	[A]	71 925	13 665
Příjmy z leteckých činností	[B]	1 253	238
Příjmy z jiných než leteckých činností	[C]	1 713	336
Celkové inkrementální příjmy	*[D] = [B] + [C]*	*2 967*	*574*
Provozní náklady	[E]	801	157
Odpisy	[F]	120	23
Inkrementální náklady celkem	*[G] = [E] + [F]*	*921*	*181*
Inkrementální zisky	*[H] = [D] – [G]*	*2 046*	*394*
Diskontní faktor		1,0	0,9
ČISTÁ SOUČASNÁ HODNOTA		**2 326**	

(418) Výsledky uvedené v tabulce 23 jsou založeny na následujících úvahách:

a) Prognózy objemu přepravy cestujících se společností Wizz Air byly vypočteny na základě výsledného objemu přepravy cestujících se společností Wizz Air v roce 2009, navýšeného o odhad předpokládaného růstu evropského letového provozu podle organizace Eurocontrol (2008) ([104]).

b) Prognózy počtu obrátek společnosti Wizz Air byly vypočteny na základě skutečnosti, že společnost Wizz Air provozuje letouny Airbus 320–200 s maximální vzletovou hmotností 72 tun, kapacitou 180 sedadel a faktorem vytíženosti 82 %. Tyto předpoklady vycházejí z předpokladů analýzy ziskovosti dohod z roku 2008 *ex ante*, poskytnuté Rumunskem.

c) Prognózy příjmů z leteckých činností vycházejí z úrovně poplatků a slev na odlétajícího cestujícího a na obrátku, která byla stanovena v pozměňujících dohodách z roku 2010. Analýza nezahrnuje bezpečnostní poplatek, neboť společnost Oxera dospěla k závěru, že se na tento poplatek nevztahuje posouzení podle zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu, jelikož takové poplatky financují činnosti, které spadají do odpovědnosti státu při výkonu jeho pravomocí jakožto veřejného orgánu (bod 35 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014).

d) Stejně jako v případě dohody z roku 2008 jsou prognózy příjmů z jiných než leteckých činností odvozeny z odhadů příjmů z jiných než leteckých činností na odlétajícího cestujícího uvedených v analýze *ex ante* poskytnuté Rumunskem, navýšené o očekávanou inflaci a uplatněné na prognózy objemu přepravy, jak je vysvětleno výše v bodě odůvodnění a).

e) Jak je vysvětleno výše, pokud jde o inkrementální provozní náklady (např. služby personálu, energie, materiály), správce letiště se domnívá, že asi 20 % provozních nákladů lze považovat za inkrementální, tj. měnící se v závislosti na počtu cestujících. Zpráva společnosti Oxera odhaduje inkrementální provozní náklady podle výsledných údajů za období 2007–2009, navýšených o očekávanou inflaci a za předpokladu, že 20 % nákladů je inkrementálních. Náklady na bezpečnost jsou vyloučeny.

f) Odhady uvedené ve zprávě společnosti Oxera nezahrnují žádné inkrementální marketingové náklady vzniklé správci letiště vzhledem k tomu, že marketingová dohoda byla ukončena dne 10. února 2010.

g) Jak bylo objasněno výše u zpráv z roku 2008 ohledně inkrementálních investičních nákladů, zpráva společnosti Oxera zohledňuje údaje poskytnuté správcem letiště pro investice prováděné správcem letiště v období 2007–2011 a financované jak ze státních prostředků, tak z vlastních zdrojů. Zpráva společnosti Oxera nepředpokládá žádné další investice v důsledku působení společnosti Wizz Air. Financování ze strany vlády, které správce letiště obdržel na budovu terminálu a bezpečnostní zařízení, bylo vyloučeno, neboť je nebylo možno přičíst přítomnosti společnosti Wizz Air na mezinárodním letišti Temešvár. Odpisy dalších investic financovaných z vlastních zdrojů správce letiště byly přiděleny na základě očekávaného podílu společnosti Wizz Air v poměru ke kapacitě letiště. Předpokládaná kapacita letiště po dobu platnosti dohod byla tři miliony cestujících ročně. Tento předpoklad vychází z memoranda o porozumění z roku 2008, podle něhož se očekávalo, že kapacita letiště dosáhne do roku 2011 tří milionů cestujících ročně. Při výpočtu odpisových nákladů byly uplatněny lineární odpisy.

h) Odhadované zisky byly diskontovány pomocí referenčních sazeb Komise s připočtením marže ve výši 100 bazických bodů, takže výsledná diskontní sazba činí 8,82 %.

(419) Komise považuje přístup, který zvolila společnost Oxera při odhadu počtu cestujících a při výpočtu očekávaných příjmů z leteckých činností na tomto základě se zohledněním slev stanovených v pozměňovacích dohodách z roku 2010 za přiměřený. Komise rovněž souhlasí s vyloučením poplatku za bezpečnost z důvodů objasněných v 365. bodě odůvodnění.

(420) Komise akceptuje odhad inkrementálních příjmů z jiných než leteckých činností. Ten je založen na odhadu správce letiště, který vycházel z údajů z předchozích let a podle kterého příjmy z jiných než leteckých činností představují 15 – 20 % příjmů správce letiště, což se jeví jako přiměřené.

(421) Komise rovněž souhlasí s diskontní sazbou použitou při výpočtu, zejména s ohledem na skutečnost, že analyzované období je kratší než jeden rok.

([104]) Eurocontrol (2008), „Challenges of Growth 2008" (Úkoly růstu z roku 2008), souhrnná zpráva, s. 14.

(422) Komise souhlasí s tím, že do výpočtů nemají být zahrnuty inkrementální marketingové náklady.

(423) Pokud jde o inkrementální provozní náklady, zpráva společnosti Oxera vychází z předpokladu poskytnutého Rumunskem, podle něhož je 80 % provozních nákladů fixních a pouze 20 % se mění v závislosti na počtu cestujících. Komise považuje tento předpoklad za přiměřený ([105]). Společnost Oxera odhaduje inkrementální provozní náklady s využitím výsledných údajů týkajících se provozních nákladů na odlétajícího cestujícího před podpisem dohod navýšených o předpokládanou inflaci, a uplatňuje tyto provozní náklady na cestujícího na odhadovaný počet cestujících se společností Wizz Air. Komise tedy považuje odhady inkrementálních provozních nákladů za přijatelné.

(424) Pokud jde o inkrementální investiční náklady, Komise považuje přístup ve zprávě společnosti Oxera za přiměřený. Zpráva společnosti Oxera zejména nepředpokládá, že by jakékoli další investice byly výsledkem činnosti společnosti Wizz Air na mezinárodním letišti Temešvár. Pozměněná dohoda neznamenala oproti dohodám z roku 2008, které byly posouzeny výše v 372. bodě odůvodnění, žádné nové závazky správce letiště ve vztahu k společnosti Wizz Air, pokud jde o další infrastrukturu. Komise proto souhlasí s tím, že v důsledku přítomnosti společnosti Wizz Air nebyly provedeny žádné investice. Komise navíc konstatuje, že studie společnosti Oxera zahrnovala i náklady na inkrementální odpisy investic provedených z vlastních zdrojů správce letiště na základě předpokládaného podílu společnosti Wizz Air na kapacitě letiště. Jak je však vysvětleno v 372. bodě odůvodnění, Komise konstatuje, že správci letiště nevznikly v důsledku přítomnosti společnosti Wizz Air žádné investiční náklady. Komise se proto domnívá, že analýza by neměla zahrnovat žádné odpisové náklady související s pozměňujícími dohodami z roku 2010 ([106]).

(425) Na základě výše uvedených skutečností lze inkrementální náklady, příjmy a zisky, které bylo možno očekávat v době podpisu pozměňujících dohod z roku 2010, přepočtené Komisí na základě zprávy společnosti Oxera, shrnout zde v tabulce 24.

Tabulka 24: Inkrementální příjmy, inkrementální náklady a inkrementální zisky předpokládané na základě pozměňujících dohod z roku 2010 dle společnosti Oxera, přepočtené Evropskou komisí

(v tis. RON)		**2010**	**2011**
Počet cestujících odlétajících se společností Wizz Air	[A]	71 925	13 665
Příjmy z leteckých činností	[B]	1 253	238
Příjmy z jiných než leteckých činností	[C]	1 713	336
Celkové inkrementální příjmy	*[D] = [B] + [C]*	*2 967*	*574*
Provozní náklady	[E]	801	157
Inkrementální náklady celkem	*[F] = [E]*	*801*	*157*
Inkrementální zisky	*[G] = [D] – [F]*	*2 165*	*417*
Diskontní faktor		1,0	0,9
ČISTÁ SOUČASNÁ HODNOTA		**2 462**	

Studie ziskovosti pozměňujících dohod z roku 2010, přepracovaná *ex post*

(426) Dne 27. října 2011 předložila společnost Oxera zprávu *ex post* vypracovanou pro společnost Wizz Air. Ve zprávě společnosti Oxera byly inkrementální náklady a příjmy v souvislosti s pozměňujícími dohodami z roku 2010 vypočteny takto:

([105]) Viz poznámka pod čarou 92.

([106]) V rozsahu, v němž byly zahrnuty odpisové náklady, je tento předpoklad konzervativní a nadhodnocuje inkrementální náklady. V případě takového scénáře vznáší Komise stejnou připomínku jako v 379. bodě odůvodnění.

Tabulka 25: Příjmy na odlet jednoho cestujícího se společností Wizz Air v letech 2010–2011 (v EUR)

Kategorie	2008	2009	2010
Příjmy z leteckých činností[1]			
Přistávací poplatky[2]	2,50	2,00	2,00
Poplatky za odbavení[2]	0,99	0,99	0,99
Poplatky za nastoupené cestující	8,00	6,40	5,04
Poplatky za osoby s omezenou schopností pohybu a orientace	0,20	0,20	0,20
Bezpečnostní poplatky	10,00	10,00	10,00
Příjmy z jiných než leteckých činností	**0,78**	**1,16**	**1,74**
Příjmy celkem	**22,47**	**20,75**	**20,70**

Poznámka: [1] Příjmy z leteckých činností se vykazují po odpočtu slev a vrácených poplatků a před odečtením plateb za marketingové činnosti. Předpokládá se, že na 50 % výnosů z přistávacích poplatků se vztahují slevy stanovené v příručce AIP. [2] Příjmy z leteckých činností z poplatků souvisejících s letovým provozem nebo s hmotností (tj. poplatky za přistání a poplatky za pozemní odbavování) jsou odhadovány na základě výsledných počtů cestujících a za předpokladu využívání letadel typu Airbus A320–200 s maximální vzletovou hmotností 72 tun a 180 místy k sezení, u nichž se předpokládá 84 % obsazenost. To představuje průměrný faktor vytíženosti letů se společností Wizz Air v roce 2010 (další podrobnosti viz http://wizzair.com/about_us/news/#wizen068). Zdroj: Analýza společnosti Oxera na základě údajů obdržených od správce letiště.

Tabulka 26: Odhadované náklady související s dohodami z roku 2010 (v EUR)

Kategorie	2008	2009	2010
Provozní náklady			
Zaměstnanci	1,56	1,56	1,56
Energie	0,70	0,70	0,70
Materiály	–0,45	–0,45	–0,45
Služby a jiné služby	1,65	1,65	1,65
Marketingové náklady	13,70	15,59	14,95
Investiční náklady	0,89	0,87	2,06
Náklady celkem	**18,04**	**19,92**	**20,47**

Zdroj: Analýza společnosti Oxera na základě údajů obdržených od správce letiště.

(427) Výsledky uvedené v tabulce 25 a tabulce 26 jsou založeny na následujících úvahách:

- Sledovaným obdobím je červen 2010 až únor 2011, což se rovná platnosti dohod pozměňujících dohod z roku 2010.
- Příjmy z leteckých činností se odhadují na základě kombinace přístupu *ex post* a přístupu *ex ante*. Jsou založeny na skutečném počtu cestujících se společností Wizz Air a obrátek za rok 2010 (hledisko *ex-post*), a pro leden a únor 2011 vycházejí z odhadu společnosti Oxera na základě údajů z prosince 2010 (hledisko *ex ante*). Slevy se odhadují pomocí přístupu *ex ante* a zohledňují základní sazby a rabaty stanovené v pozměňujících dohodách z roku 2010. Předpokládá se 10 % sleva z přistávacích poplatků a 10 % sleva z poplatků za nastoupeného pasažéra. Do výpočtu jsou zahrnuty bezpečnostní poplatky.
- Příjmy z jiných než leteckých činností na odlet jednoho cestujícího byly odhadnuty v souladu s průměrnými výslednými příjmy společnosti Wizz Air z jiných než leteckých činností za rok 2010, tj. 3,04 EUR na cestujícího.
- Pokud jde o inkrementální náklady, náklady, které se liší podle počtu cestujících (náklady na zaměstnance, náklady na energie, náklady na materiál, náklady na zakoupené služby a jiné provozní výdaje), byly společnosti Wizz Air přičteny poměrně k jejímu podílu odlétajících cestujících. Výpočet je založen na výsledných údajích o provozních nákladech, a jedná se proto o výpočet *ex post*.
- Do analýzy nebyly zahrnuty žádné marketingové platby vzhledem k tomu, že marketingová dohoda byla ukončena v únoru 2010.

- Inkrementální investiční náklady byly odhadnuty podle investic provedených v roce 2010. Investice do výstavby terminálu a do bezpečnostního vybavení financované státem nebyly přičteny společnosti Wizz Air. Podle společnosti Oxera se jedná o náklady, které by vznikly bez ohledu na přítomnost společnosti Wizz Air, neboť byly důsledkem závazku Rumunska splnit požadavek na přistoupení k schengenskému prostoru. Byly zohledněny investice financované z vlastních zdrojů správce letiště. Investiční náklady financované z vlastních zdrojů správce letiště včetně odpisů a úroků byly přiděleny poměrně k podílu osob cestujících se společností Wizz Air na přepravní kapacitě letiště. Přepravní kapacita se podle odhadů rovnala maximálnímu počtu cestujících odbavených v roce 2010 vzhledem k tomu, že společnost Oxera od správce letiště vyrozuměla, že mezinárodní letiště Temešvár v době vypracování studie (říjen 2011) mělo plně vytíženou kapacitu z hlediska letového provozu.

(428) Na základě výše uvedených nákladů a příjmů společnost Oxera konstatovala, že z hlediska ex post (s některými prvky ex ante) byly pozměňující dohody z roku 2010 inkrementálně ziskové. Zisk na jednoho cestujícího (tj. inkrementální příspěvek na cestujícího vypočtený jako rozdíl mezi odhadovanými inkrementálními příjmy a náklady) je uveden zde v tabulce 27.

Tabulka 27: Inkrementální příspěvek související s dohodami z roku 2010 (v EUR)

Kategorie	2008	2009	2010
Průměrné inkrementální příjmy na odlétajícího cestujícího	22,47	20,75	20,70
Průměrné inkrementální náklady na odlétajícího cestujícího	18,04	19,92	20,47
Inkrementální příspěvek na odlétajícího cestujícího	4,43	0,84	0,23
Inkrementální příspěvek celkem	**19 404**	**107 198**	**37 833**

Zdroj: Analýza společnosti Oxera na základě údajů obdržených od správce letiště.

(429) Na základě výše uvedených výpočtů dospěla společnost Oxera k závěru, že v průběhu devíti měsíců platnosti pozměňujících dohod z roku 2010 vykazovaly tyto pozměňující dohody kladnou čistou současnou hodnotu ve výši 483 147 EUR. Peněžní toky z pozměňujících dohody z roku 2010 nebyly diskontovány, jelikož doba platnosti pozměňujících dohod z roku 2010 byla kratší než jeden rok.

(430) Komise konstatuje, že posouzení ziskovosti *ex post* provedené společností Oxera při výpočtu inkrementálních příjmů směšuje údaje *ex ante* a *ex post*, avšak výpočty inkrementálních nákladů jsou založeny zcela na údajích *ex post*.

(431) Pokud jde o příjmy z leteckých činností, Komise konstatuje, že poplatky za osvětlení a poplatky za parkování jsou z výpočtů vyloučeny, což představuje konzervativní přístup.

(432) Komise konstatuje, že do výpočtu byly zahrnuty bezpečnostní poplatky i náklady, a předpokládá, že to neovlivní výpočet ziskovosti.

(433) Na straně nákladů:

a) Komise považuje přístup k výpočtu inkrementálních provozních nákladů na základě výsledných údajů, které byly k dispozici před podpisem dohod, za přiměřený;

b) Komise konstatuje, že podle vzorce uvedeného v marketingové dohodě vede přepočet letištních poplatků s cílem zohlednit poplatky za osvětlení a parkování rovněž k nadhodnocení marketingových plateb o stejnou částku;

c) Komise konstatuje, že studie zahrnovala i náklady na inkrementální odpisy investic provedených z vlastních zdrojů letiště na základě předpokládaného podílu společnosti Wizz Air na kapacitě letiště. Jak je však vysvětleno v 372. bodě odůvodnění, Komise konstatuje, že správci letiště nevznikly v důsledku přítomnosti společnosti Wizz Air na mezinárodním letišti Temešvár žádné investiční náklady. Komise se proto domnívá, že analýza by neměla zahrnovat žádné odpisové náklady související s uvedenými dohodami.

(434) Z důvodů vysvětlených ve 433. bodě odůvodnění Komise konstatuje, že náklady se celkově jeví jako nadhodnocené.

(435) Na základě skutečnosti, že úprava příjmů z leteckých činností by měla za následek obdobnou úpravu marketingové platby, která by neměla vliv na výpočet ziskovosti, a skutečnosti, že se náklady jeví jako nadhodnocené, dospěla Komise k závěru, že celkový závěr studie společnosti Oxera z roku 2011 by platil i nadále a čistá současná hodnota by byla i nadále kladná.

(436) Na základě 430. až 435. bodů odůvodnění považuje Komise výsledky zprávy společnosti Oxera ze dne 27. října 2011 týkající se pozměňujících dohod z roku 2010 za přijatelné.

Závěr ohledně hospodářského zvýhodnění

(437) Na základě studie společnosti Oxera, vypracované *ex ante*, vyhodnocené *ex post* od 10. února 2015 a přepočtené Komisí (425. bod odůvodnění) se předpokládalo, že pozměňující dohody z roku 2010 budou pro správce letiště inkrementálně ziskové. Komise proto konstatuje, že by obezřetný subjekt v tržním hospodářství taková ujednání uzavřel. Komise bere na vědomí zprávu *ex post* vypracovanou společností Oxera, která uvádí doplňující důkazy ke zjištěním studie společnosti Oxera *ex ante*.

(438) Kromě toho existují náznaky, založené zejména na plánu rozvoje, že pozměňující dohody z roku 2010 uzavřené se společností Wizz Air byly součástí celkové strategie a dlouhodobého úsilí o celkovou ziskovost letiště.

(439) Komise tedy dospěla k závěru, že pozměňující dohody z roku 2010 neposkytovaly společnosti Wizz Air takové hospodářské zvýhodnění, které by za běžných tržních podmínek nezískala.

9.1.5. *Závěr ohledně opatření č. 3*

(440) Z důvodů vysvětlených ve 301. až 439. bodech odůvodnění Komise konstatuje, že dohody z roku 2008 a pozměňující dohody z roku 2010 nepředstavují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

10. OPATŘENÍ Č. 4 – NEVYMÁHÁNÍ LETIŠTNÍCH POPLATKŮ FAKTUROVANÝCH SPOLEČNOSTI WIZZ AIR ZA OBDOBÍ OD ŘÍJNA 2009 DO ÚNORA 2010

(441) Komise ve svém rozhodnutí o zahájení řízení konstatovala, že nelze vyloučit, že nevymáhání letištních poplatků poskytuje společnosti Wizz Air hospodářské zvýhodnění. Komise konstatovala, že v době vydání rozhodnutí o zahájení řízení neuhradila společnost Wizz Air letištní poplatky za období od října 2009 do února 2010 ve výši 2,6 milionu EUR. Neuhrazené platby byly sice zohledněny v účetní závěrce správce letiště jako pohledávky vůči společnosti Wizz Air, nebyly však podány žádné žaloby.

(442) Rumunsko uvedlo, že správce letiště podal žalobu na společnost Wizz Air s cílem dosáhnout vydání nařízení výkonu rozhodnutí. Společnost Wizz Air zároveň podala žalobu na správce letiště s cílem dosáhnout vydání nařízení výkonu rozhodnutí ohledně neuhrazených plateb za marketingové služby poskytnuté společností Wizz Air. Podle Rumunska byly obě žaloby/oba rozhodčí nálezy vyřešeny pravomocnými rozhodnutími, která vyhověla oběma žádostem o provedení platby. Rumunsko uvedlo, že vzájemné dluhy byly započteny v souladu s ustanoveními rumunského občanského zákoníku prostřednictvím dohody o narovnání (109. bod odůvodnění).

(443) Komise připomíná, že dohody z roku 2008 mezi správcem letiště a společností Wizz Air byly v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu, tj. neposkytovaly společnosti Wizz Air zvýhodnění, a proto nepředstavují státní podporu.

Závěr

(444) Komise proto dospěla k závěru, že vzhledem k tomu, že neuhrazené letištní poplatky byly započteny proti pohledávkám společnosti Wizz Air za marketingové platby v souladu s platnými právními předpisy, stává se údajná státní podpora bezpředmětnou.

11. **ZÁVĚR**

(445) S ohledem na výše uvedené skutečnosti Komise konstatuje, že financování rozvoje terminálu, který není součástí schengenského prostoru, modernizace vzletové a přistávací dráhy a rozšíření odbavovací plochy a osvětlovacího zařízení představuje protiprávní státní podporu, která je slučitelná s vnitřním trhem na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU.

(446) Komise dále konstatuje, že státní podporu nepředstavují následující opatření: i) veřejné financování přístupové komunikace a rozvoj parkoviště v roce 2007; ii) veřejné financování bezpečnostního vybavení v roce 2008; iii) letištní poplatky podle AIP na roky 2007, 2008 a 2010 a iv) dohody se společností Wizz Air z roku 2008 (včetně pozměňovacích dohod z roku 2010).

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

1. Veřejné financování, které Rumunsko poskytlo správci letiště v období 2007–2009 pro účely rozvoje terminálu, který není součástí schengenského prostoru, modernizace pojezdové dráhy a rozšíření odbavovací plochy a osvětlovacího zařízení ve výši 29 194 600 RON představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie. Bylo poskytnuto v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie.

2. Státní podpora uvedená v odstavci 1 je slučitelná s vnitřním trhem ve smyslu čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy o fungování Evropské unie.

Článek 2

Veřejné financování přístupové komunikace, rozvoj parkoviště v roce 2007 a bezpečnostního zařízení v roce 2008, letištní poplatky podle AIP na roky 2007, 2008 a 2010 a dohody se společností Wizz Air z roku 2008 (včetně pozměňovacích dohod z roku 2010) nepředstavují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.

Článek 3

Toto rozhodnutí je určeno Rumunsku.

V Bruselu dne 24. února 2020

Za Komisi
Margrethe VESTAGER
výkonná místopředsedkyně