II.

(Nezakonodavni akti)

ODLUKE

ODLUKA KOMISIJE (EU) 2021/1428

od 24. veljače 2020.

o državnoj potpori SA.31662 – C/2011 (ex NN/2011) koju je provela Rumunjska za Međunarodnu zračnu luku Temišvar – Wizz Air

(priopćeno pod brojem dokumenta C(2021) 1065)

(Vjerodostojan je samo tekst na rumunjskom jeziku)

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 108. stavak 2. prvi podstavak,

uzimajući u obzir Sporazum o Europskom gospodarskom prostoru, a posebno njegov članak 62. stavak 1. točku (a),

nakon što je pozvala zainteresirane strane da dostave svoje primjedbe u skladu s prethodno navedenim odredbama ([1]) i uzimajući u obzir njihove primjedbe,

budući da:

1. POSTUPAK

(1) Dopisom od 30. rujna 2010. Carpatair ([2]), društvo koje posluje na europskom tržištu zračnog prijevoza („podnositelj pritužbe" ili „Carpatair"), podnio je pritužbu („pritužba") zbog navodne nezakonite državne potpore koju su rumunjska tijela u Međunarodnoj zračnoj luci Temišvar („Međunarodna zračna luka Temišvar" ili „zračna luka") odobrila u korist poduzetnika Wizz Air Hungarian Airlines Ltd („Wizz Air") ([3]). Pritužba je evidentirana pod brojem predmeta državne potpore SA.31662 (ex CP 237/2010).

(2) Komisija je primijetila kako se čini da je pritužba povezana s obavijesti rumunjskih tijela od 17. svibnja 2010. („obavijest") o planovima za pružanje javne potpore regionalnim zračnim lukama. Obavijest je evidentirana pod brojem predmeta N 185/2010. Rumunjska tijela 15. rujna 2010. obavijestila su Komisiju da Međunarodna zračna luka Temišvar neće biti prihvatljiva zračna luka za prijavljeni program. Neovisno o tome, s obzirom na to da je Komisija zaprimila informacije o određenom javnom financiranju Međunarodne zračne luke Temišvar u razdoblju od 2007. do 2009., u ovom se predmetu analizira javno financiranje u tom razdoblju.

(3) Dopisom od 21. listopada 2010. Komisija je pritužbu proslijedila Rumunjskoj i zatražila informacije. Rumunjska tijela dostavila su svoje odgovore u dopisu od 15. prosinca 2010.

([1]) Odluka Komisije SA.31662 (11/C) (ex CP 237/10) – Međunarodna zračna luka Temišvar – Wizz Air, SL C 270, 13.9.2011., str. 11.

([2]) Carpatair je privatni regionalni zračni prijevoznik osnovan 1999. Carpatair je 2000. uspostavio svoje čvorište u Međunarodnoj zračnoj luci Temišvar te pruža usluge prema zvjezdastom modelu.

([3]) Wizz Air je mađarski niskotarifni zračni prijevoznik. Grupu Wizz Air čine tri poslovna subjekta, odnosno Wizz Air Hungary, Wizz Air Bulgaria i Wizz Air Ukraine.

(4) Podnositelj pritužbe dostavio je dodatne informacije u dopisima od 24. studenoga 2010., 25. studenoga 2010., 14. siječnja 2011. i 3. veljače 2011. Dopisima od 9. veljače 2011. i 2. ožujka 2011. Komisija je podnositelja pritužbe obavijestila o statusu predmeta i zatražila dodatne informacije. Podnositelj pritužbe odgovorio je dopisima od 22. veljače 2011., 9. ožujka 2011. i 28. ožujka 2011. te je dostavio dodatne informacije.

(5) Komisija je od rumunjskih tijela zatražila dodatne informacije u dopisima od 16. veljače 2011., 3. ožujka 2011. i 16. ožujka 2011. Rumunjska tijela odgovorila su dopisima od 10. ožujka 2011. i 5. travnja 2011. Komisija je 16. ožujka 2011. obavijestila rumunjska tijela da su i dalje potrebne dodatne informacije te je zatražila da ih pošalju do 15. travnja 2011. Rumunjska tijela dostavila su svoje odgovore u dopisu od 21. travnja 2011.

(6) Dopisom od 12. svibnja 2011. podnositelj pritužbe odobrio je objavu svojeg identiteta i svojeg financijskog stanja te je u tom pogledu dostavio dodatne informacije.

(7) Dopisom od 24. svibnja 2011. Komisija je obavijestila Rumunjsku o svojoj odluci o pokretanju službenog istražnog postupka u pogledu financiranja povezanog s Međunarodnom zračnom lukom Temišvar, ugovora između operatora te zračne luke i poduzetnika Wizz Air iz 2008., naknada zračne luke koje Wizz Air nije platio te popusta i rabata na temelju cjenika naknada zračne luke iz 2007., 2008. i 2010. („odluka o pokretanju postupka”).

(8) Dopisom od 16. lipnja 2011. rumunjska tijela navela su koje informacije žele ukloniti iz odluke o pokretanju postupka prije njezine objave.

(9) Komisija je 23. lipnja 2011. Rumunjskoj poslala prijedlog verzije odluke o pokretanju postupka koja nije povjerljiva. Komisija je Rumunjskoj navela za koje se informacije ne slaže da budu povjerljive.

(10) Rumunjska je Komisiji odgovorila dopisom od 27. lipnja 2011. u kojem je i dalje zahtijevala brisanje određenih informacija.

(11) Na temelju korespondencije s Rumunjskom Komisija je donijela konačnu odluku o tekstu koji namjerava objaviti, u skladu s točkom 33. Komunikacije Komisije o profesionalnim tajnama u odlukama o državnim potporama ([4]). Dopisom od 25. srpnja 2011. Komisija je obavijestila Rumunjsku da namjerava odbiti njezin zahtjev za brisanje određenih informacija. Rumunjska je dobila 15 dana za odgovor na tu odluku te je dostavila dodatne elemente kako bi obrazložila svoj zahtjev.

(12) Dopisom od 11. kolovoza 2011. Rumunjska je obavijestila Komisiju da zadržava svoj stav u pogledu brisanja određenih informacija, ali se više nije protivila objavi odluke o pokretanju postupka.

(13) Odluka o pokretanju postupka objavljena je u *Službenom listu Europske unije* ([5]) 13. rujna 2011. Komisija je pozvala zainteresirane strane da podnesu primjedbe o predmetnoj mjeri u roku od mjesec dana od datuma objave.

(14) Komisija je u dopisima od 27. lipnja 2011. i 14. listopada 2011. od Rumunjske zaprimila primjedbe na odluku o pokretanju postupka. Rumunjska je dostavila dodatne informacije 27. srpnja 2011. i 12. lipnja 2012.

(15) Komisiji su primjedbe na odluku o pokretanju postupka poslali Societatea Nationala Aeroportul International Timişoara – Traian Vuia – S. A. („upravitelj zračne luke”) 27. listopada 2011., Carpatair 8. kolovoza 2011. te Wizz Air 24. lipnja 2011. i 27. listopada 2011. Komisiji su primjedbe na odluku o pokretanju postupka poslali i Udruga rumunjskih zračnih luka, nekadašnji direktor upravitelja zračne luke, Eurojet, Austrian Airlines i Udruga europskih regionalnih zračnih prijevoznika.

(16) Komisija je primjedbe trećih strana na odluku o pokretanju postupka Rumunjskoj dostavila 4. rujna 2012. i 20. rujna 2012. Odgovor Rumunjske na te primjedbe zaprimila je u dopisima od 5. listopada 2012. i 17. listopada 2012.

([4]) Komunikacija Komisije o profesionalnim tajnama u odlukama o državnim potporama, SL C 297, 9.12.2003., str. 6.
([5]) Vidjeti bilješku 1.

(17) Komisija je od rumunjskih tijela zatražila dodatne informacije u dopisima od 12. listopada 2011., 24. veljače 2012., 27. srpnja 2012., 9. kolovoza 2012., 3. studenoga 2012., 30. listopada 2014. i 28. srpnja 2015. Rumunjska tijela odgovorila su dopisima od 16. studenoga 2011., 13. travnja 2012., 3. svibnja 2012., 3. rujna 2012., 5. listopada 2012., 12. prosinca 2012., 2. prosinca 2014., 9. prosinca 2014. odnosno 21. rujna 2015.

(18) Komisija je dopisom od 27. srpnja 2012. zatražila dodatne informacije od podnositelja pritužbe. Potonji je dodatne informacije dostavio 3. rujna 2012. Podnositelj pritužbe informacije je dostavio i 7. lipnja 2011., 30. lipnja 2011., 8. kolovoza 2011., 14. listopada 2011., 19. ožujka 2012., 14. svibnja 2012., 13. srpnja 2012., 19. listopada 2012., 3. prosinca 2012., 1. srpnja 2013., 6. lipnja 2014., 10. srpnja 2014., 10. listopada 2014., 15. i 16. listopada 2014., 10. studenoga 2014., 12. studenoga 2014., 14. studenoga 2014., 25. veljače 2015., 25. svibnja 2015., 28. svibnja 2015., 29. rujna 2015., 10. prosinca 2015., 22. prosinca 2015., 13. travnja 2016., 28. travnja 2016., 27. veljače 2018. i 20. travnja 2018.

(19) Wizz Air je dostavio dodatne informacije 11. veljače 2015. i 3. srpnja 2015., koje su uključivale izvješće koje je za Wizz Air izradila Oxera, a u kojem je načelo subjekta u tržišnom gospodarstvu primijenjeno na različite ugovore između poduzetnika Wizz Air i upravitelja zračne luke. Oxera je dostavila ažurirane verzije izvješća i dodatne napomene 14. svibnja 2015., 10. kolovoza 2015., 21. rujna 2015., 20. listopada 2015., 15. rujna 2017. i 22. rujna 2017. Komisija je 10. studenoga 2017. zatražila verziju odgovora poduzeća Oxera od 15. i 22. rujna 2017. koja nije povjerljiva. Oxera je 15. studenoga 2017. obavijestila Komisiju da Wizz Air nije zatražio uređivanje informacija te je nakon dodatnih pojašnjenja s poduzetnikom Oxera 23. studenoga 2017. Komisija 1. prosinca 2017. Rumunjskoj proslijedila njegove odgovore od 15. i 22. rujna 2017. Rumunjska tijela dostavila su svoje primjedbe na studiju poduzeća Oxera 1. veljače 2018.

(20) Komisija je 14. ožujka 2014. Rumunjsku i zainteresirane strane obavijestila o donošenju Komunikacije „Smjernice EU-a o državnim potporama zračnim lukama i zračnim prijevoznicima” ([6]) („Smjernice za zračni prijevoz iz 2014.”) te zatražila da u roku od 20 radnih dana od datuma objave Smjernica za zračni prijevoz iz 2014. dostave svoje primjedbe. Smjernice za zračni prijevoz iz 2014. objavljene su u Službenom listu Europske unije 4. travnja 2014. Komisiji su primjedbe poslali Carpatair 25. ožujka 2014., Wizz Air 30. travnja 2014. i operator upravitelja zračne luke 8. svibnja 2014.

(21) Komisija je primjedbe trećih strana na Smjernice za zračni prijevoz iz 2014. Rumunjskoj dostavila 28. svibnja 2014. Komisija je u dopisu od 3. srpnja 2014. zaprimila primjedbe Rumunjske na primjedbe trećih strana.

(22) Upravitelj zračne luke dostavio je dodatne informacije 11. studenoga 2011., 24. studenoga 2016. i 16. prosinca 2016. Komisija je dodatne podneske upravitelja zračne luke zaprimila i 18. siječnja 2016., 31. siječnja 2016. i 7. ožujka 2016. Komisija je 11. ožujka 2016. te podneske dostavila Rumunjskoj, koja nije imala primjedbi.

(23) Komisija je dodatne primjedbe podnositelja pritužbe i poduzetnika Wizz Air Rumunjskoj dostavila dopisom od 17. srpnja 2015., koja je svoje primjedbe na to dostavila 21. rujna 2015.

(24) Komisija je dodatne primjedbe poduzeća Oxera Rumunjskoj dostavila dopisom od 11. ožujka 2016., koja je svoje primjedbe na to dostavila 15. travnja 2016.

(25) Komisija je od rumunjskih tijela zatražila dodatne informacije 30. listopada 2017. Prevedena verzija zahtjeva na rumunjskom poslana je rumunjskim tijelima 9. studenoga 2017. Rumunjska tijela odgovorila su 15. siječnja 2018. nakon što im je dvaput odobreno produljenje roka. Komisija je 26. ožujka 2018. i 31. listopada 2018. rumunjskim tijelima poslala zahtjev za dodatnim pojašnjenjima na koji su potonja odgovorila 4. lipnja 2018. odnosno 21. studenoga 2018. Rumunjska tijela 8. travnja 2019. dostavila su prijevod svojih odgovora od 4. lipnja 2018.

(26) Wizz Air je 17. svibnja 2019. Komisiji poslao dopis u kojem je zatražio pravo na pristup spisu i pravo na saslušanje na koji je Komisija odgovorila 11. lipnja 2019.

([6]) Komunikacija Komisije – Smjernice o državnim potporama zračnim lukama i zračnim prijevoznicima, SL C 99, 4.4.2014., str. 3.–34.

2. **MEĐUNARODNA ZRAČNA LUKA TEMIŠVAR**

2.1 **Zračna luka**

(27) Međunarodna zračna luka Temišvar je međunarodna zračna luka koja se nalazi u zapadnom dijelu Rumunjske.

(28) Zračnom lukom upravlja upravitelj zračne luke (uvodna izjava 15.), dioničko društvo u kojem na dan donošenja ove Odluke Rumunjska drži 80 % dionica ([7]). Preostale dionice drži Fondul Proprietatea ([8]). Ranije je cijeli početni kapital upisala Rumunjska i u cijelosti ga uplatila na dan osnivanja upravitelja zračne luke ([9]).

(29) Upravitelj zračne luke vlasnik je infrastrukture zračne luke, osim uzletno-sletne staze, staze za vožnju i stajanke koje su u vlasništvu rumunjske države. Država je potonju infrastrukturu dala u koncesiju upravitelju zračne luke.

(30) Međunarodna zračna luka Temišvar ima jednu uzletno-sletnu stazu, koja je duga 3 500 metara i široka 45 metara. Stajanke imaju 22 parkirna mjesta. Zračna luka može primiti do 1 300 međunarodnih putnika u satu i 500 domaćih putnika u satu. Zračna luka ima i teretni terminal.

(31) U razdoblju od 2007. do 2009., tj. u razdoblju za koje se provodi ocjena, Međunarodna zračna luka Temišvar bila je druga najveća zračna luka u Rumunjskoj u smislu prometa (Tablica 1.). Tablica 1. uključuje i daljnji razvoj prometa do 2017.

Tablica 1.: Promet na Međunarodnoj zračnoj luci Temišvar 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

Izvor: rumunjska tijela

(32) U vrijeme donošenja ove Odluke usluge redovnog zračnog prijevoza putnika na Međunarodnoj zračnoj luci Temišvar pruža nekoliko niskotarifnih zračnih prijevoznika. Wizz Air tu zračnu luku povezuje s najvećim brojem europskih odredišta, dok Ryanair i Blue Air imaju ograničeniju ponudu. U zračnoj luci posluju i dva zračna prijevoznika koja pružaju punu uslugu: Tarom i Lufthansa. Postoje i sezonski čarter-letovi te nekoliko prijevoznika tereta.

(33) Od 2007. do 2009. Međunarodna zračna luka Temišvar bila je regionalno čvorište prijevoznika Carpatair, regionalnog zračnog prijevoznika koji pruža punu uslugu i koji je nudio letove prema 32 domaća i europska odredišta. Tijekom tog razdoblja u toj su zračnoj luci poslovali i drugi zračni prijevoznici kao što su Tarom, Lufthansa, Austrian Airlines, Malev, Alitalia i Moldavian Airlines.

(34) Međunarodnoj zračnoj luci Temišvar najbliže su sljedeće zračne luke:

— Zračna luka Arad, koja je udaljena 50 km. Cestom se do nje može doći za 40 minuta. Zračna luka Arad ima najveći teretni terminal u zapadnoj Rumunjskoj. Njezin putnički promet smanjio se sa 67 183 putnika 2007. na 11 367 putnika 2018.; i

([7]) Statutul Societății Naționale „Aeroportul Internațional Timișoara – Traian Vuia" – S.A. din 18.9.2008. – Statut operatora Međunarodne zračne luke Temišvar od 15. listopada 2008. („Statut iz 2008."), članak 8.

([8]) Fondul Proprietatea je fond za upravljanje imovinom koji je rumunjska vlada uspostavila radi naknade štete osobama koje su svoju imovinu izgubile tijekom komunističkog režima i čiji se zahtjevi za naknadu imovine ne mogu namiriti u stvarima. Rumunjska vlada postala je manjinski dioničar u fondu Fondul Proprietatea (0,04 %) preraspodjelom dionica iz svojeg početnog udjela prihvatljivim podnositeljima zahtjeva.

([9]) Statutul Societății Naționale „Aeroportul Internațional Timișoara" – S.A. din 24.8.1998. – Statut operatora Međunarodne zračne luke Temišvar na snazi od 7. listopada 1998. do 14. listopada 2008. („Statut iz 1998.") odobren je Odlukom Vlade 521/1998, člankom 7.

— Zračna luka Karansebeš, koja je udaljena 107 km. Cestom se do nje može doći za sat i 14 minuta. To je privatna zračna luka bez redovnih usluga. Upotrebljava se za opće zrakoplovstvo te letove za potrebe spašavanja i policije.

(35) U tablici 2. sažeto je prikazano financijsko stanje ([10]) upravitelja zračne luke u razdoblju za koje se provodi ocjena:

Tablica 2.: Ključni financijski pokazatelji (u tisućama RON)

U tisućama RON	2007.	2008.	2009.
Prihodi	23 473	30 545	41 067
Rast prodaje	n.p.	+ 30,1 %	+ 34,4 %
EBITDA	7 318	10 646	12 212
EBITDA marža	31,2 %	34,9 %	29,7 %
EBIT	3 249	5 809	5 655
Neto dobit	2 417	4 874	3 508
Neto profitna marža	10,3 %	16,0 %	8,5 %

2.2 Plan razvoja Međunarodne zračne luke Temišvar 2006.–2015.

(36) U planu razvoja 2006.–2015. („Plan razvoja") predviđeno je povećanje putničkog prometa sa 611 705 u 2005. na 1 661 332 u 2010. te 2 565 494 putnika u 2015. Očekivalo se da će se ulaskom Rumunjske u EU 2007. promet povećati za 16–18 %.

(37) U Planu razvoja primijećeno je da su se u razdoblju 2001.–2005. putnički promet i broj kretanja zrakoplova povećali za 250 %. Utvrđeno je i da je 2006. postojeći kapacitet dosegnuo kritičnu razinu u pogledu putničkog terminala, stajanke, uzletno-sletne staze, pristupne ceste i parkiranja, čime je ugrožena mogućnost otvaranja novih zračnih linija i povećanja broja putnika na postojećim zračnim linijama. Radovi na proširenju putničkog terminala započeli su 2003., a na proširenju stajanke 2004. U Planu razvoja potvrđena je potreba za daljnjim proširenjem i razvojem infrastrukture kako bi se moglo prihvatiti predviđeno povećanje prometa.

3. SPORNE MJERE

3.1 Mjera 1. – Godišnje financiranje odobreno upravitelju zračne luke

(38) Upravitelj zračne luke dobivao je svake godine bespovratna sredstva od države („mjera 1."). Rumunjska je navela da se financiranje odobreno upravitelju zračne luke u razdoblju 2007.–2009. odnosilo na sljedeće vrste i iznose (Tablica 3.).

Tablica 3.: Javno financiranje odobreno upravitelju zračne luke 2007.–2009.

Godina	Stavka br.	Iznos (u tisućama RON)	Investicijski projekt	Vlasnik infrastrukture
2007.	1	500	Izgradnja pristupne ceste i parkirališta	Zračna luka
	2	1 758	Izgradnja terminala za neschengenski promet (prvotno terminal za domaće letove)	Zračna luka
	3	6 846	Poboljšanje uzletno-sletne staze i proširenje stajanke	Rumunjska država
		9 104	**Međuzbroj**	

([10]) Analitičko izvješće o fondu Fondul Proprietatea od 7. veljače 2011., IEBA Trust financial & Investment Services.

2008.	4	10 236,65	Poboljšanje uzletno-sletne staze i proširenje stajanke	Rumunjska država
	5	242	Izgradnja terminala za neschengenski promet (prvotno terminal za domaće letove)	Zračna luka
	6	97,24	Metal-detektorska vrata	Zračna luka
	7	4 598,4	Sustav za otkrivanje eksploziva	Zračna luka
	8	703,99	Prijenosni uređaji za otkrivanje eksploziva	Zračna luka
	9	1 344,00	Rasvjetna oprema	Zračna luka
	10	1 773,61	Sustav za rendgenski pregled	Zračna luka
	11	511,81	Samohodna šasija za EMS	Zračna luka
		19 507,7	**Međuzbroj**	
2009.	12	2 387,99	Poboljšanje uzletno-sletne staze i proširenje stajanke	Rumunjska država
	13	6 379,96	Poboljšanje terminala za neschengenski promet (prvotno terminal za domaće letove)	Zračna luka
		8 767,95	**Međuzbroj**	
2007.–2009.		**37 379,65**	**Ukupno**	

(39) Rumunjska je navela da se financiranje ulaganja temeljilo na sljedećim pravnim osnovama:

(1) za zaštitnu opremu, Odluka Vlade 1461/2007 o financiranju programa za kupnju zaštitne opreme u zračnim lukama koja uključuje zaštitnu opremu koja će se financirati na Međunarodnoj zračnoj luci Temišvar u 2008. Financiranje je raspodijeljeno u prijedlogu proračuna za 2008. koji je odobren Odlukom Vlade 666/2008 od 24. lipnja 2008.;

(2) za preostala ulaganja, Odlukom Vlade 615/2002 odobren je strateški program za razvoj infrastrukture zračne luke na Međunarodnoj zračnoj luci Temišvar za razdoblje 2002.–2015. Izmijenjena je Odlukom Vlade 1212/2007 kojom je odobren strateški program za razdoblje 2007.–2015. Popis ulaganja posebno je uključen u strateški program. Iznosi raspodijeljeni za ta ulaganja uključeni su u zakonske akte o odobravanju proračuna za 2007., 2008. i 2009. ([11])

3.2 **Mjera 2. – AIP iz 2007., 2008. i 2010.**

3.2.1 *AIP iz 2007. i AIP iz 2008.*

(40) Prema informacijama koje je dostavila Rumunjska svaki upravitelj zračne luke ovlašten je, na temelju primjenjivog nacionalnog pravnog okvira, odrediti svoje naknade zračne luke. Naknade koje odredi upravitelj zračne luke moraju se, u skladu s međunarodnim pravilima u zrakoplovstvu, službeno objaviti u Zborniku zrakoplovnih informacija („AIP"). U skladu s tim, politika određivanja naknada za korištenje Međunarodne zračne luke Temišvar određena je samo u pogledu te zračne luke i ne primjenjuje se ni na koju drugu zračnu luku na području regije ili države. AIP-e predlažu izvršni direktori upravitelja zračne luke, a odobrava ih Uprava, u skladu s pravima koja su im izričito povjerena na temelju Statuta društva.

(41) Primjenjive naknade objavljene su u AIP-u 7. lipnja 2007. pod oznakom GEN 4.1-17 („AIP iz 2007.") kako slijedi:

([11]) Nalog 289 Ministarstva prometa, Ministarstva financija i Ministarstva rada od 21. veljače 2007. za proračun za 2007., Odluka Vlade 666 od 24. lipnja 2008. za proračun za 2008. i Odluka Vlade 721 od 17. lipnja 2009. za proračun za 2009.

Tablica 4.: Naknade zračne luke iz AIP-a iz 2007. (u EUR)

Naknada	Minimalna naknada	Jedinična cijena
Slijetanje	50	7/tona
Osvjetljenje	50	2,10/tona
Parkiranje	15	0,15/tona/sat
1. Putnički servis		
— ***međunarodni letovi***		8/putnik
— ***domaći letovi***		3/putnik
— ***zaštita***		7/putnik
— ***2.– tranzit ili transfer***		5/putnik

(42) U AIP-u iz 2007. predviđena su smanjenja naknada za slijetanje prema broju slijetanja kako je sažeto u sljedećoj tablici:

Tablica 5.: Smanjenja naknada zračne luke u AIP-u iz 2007.

Međunarodni letovi	
Broj slijetanja/godina	**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) Nadalje, 50 % popusta na naknade za slijetanje za razdoblje od šest mjeseci odobrava se novim zračnim prijevoznicima koji obavljaju najmanje dva leta tjedno i prema novim odredištima koja još nisu povezana s Međunarodnom zračnom lukom Temišvar.

(44) Primjenjive naknade zračne luke za 2008. objavljene su u AIP-u 23. listopada 2008. pod oznakom GEN 4.1-17 („AIP iz 2008.") kako slijedi:

Tablica 6.: Primjenjive naknade zračne luke (AIP iz 2008.) u EUR

Naknada	Minimalna naknada	Jedinična cijena
Slijetanje	50	7/tona
Osvjetljenje	50	2,10/tona
Parkiranje	15	0,15/tona/sat
4.Putnički servis		
— ***međunarodni letovi***		8/putnik
— ***domaći letovi***		5/putnik
— ***zaštita***		10/putnik
— ***tranzit ili transfer***		1,50/putnik
— ***5.– osobe sa smanjenom pokretljivošću***		6.0,20/putnik

(45) U AIP-u iz 2008. naknade za zaštitu putnika povećale su se sa 7 EUR u 2007. na 10 EUR po putniku. Naknada za putnički servis za putnike u tranzitu ili transferu smanjena je s 5 EUR po putniku na 1,50 EUR. Usto, upravitelj zračne luke uveo je naknadu od 0,20 EUR za osobe sa smanjenom pokretljivošću.

(46) U AIP-u iz 2008. predviđena su smanjenja naknada za slijetanje prema broju slijetanja u prethodnoj godini kako slijedi:

Tablica 7.: Smanjenja naknada zračne luke (AIP iz 2008.)

Međunarodni letovi	
Broj slijetanja/godina	**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) U AIP-u iz 2008. predviđeno je i 50 % popusta na naknade za slijetanje za razdoblje od 12 mjeseci za nove zračne prijevoznike u Međunarodnoj zračnoj luci Temišvar koji obavljaju najmanje tri leta tjedno zrakoplovom s najmanje 70 sjedala. Za svako novo otvoreno odredište primijenjeni popust na naknade za slijetanje iznosi 50 % tijekom razdoblja od šest mjeseci.

(48) Uz prethodne popuste i rabate upravitelj zračne luke odobrava i djelomični povrat plaćanja koja zaprimi od naknade za ukrcaj (Tablica 8.).

Tablica 8.: Povrat prihoda od naknade za ukrcaj u skladu s AIP-om iz 2008.

Broj ukrcanih putnika/godina koje je osigurao korisnik	**Povrat**
150 001 – 300 000	10 %
300 001 – 500 000	20 %
> 500 001	30 %

3.2.2 *AIP iz 2010.*

(49) Izmjena naknada Međunarodne zračne luke Temišvar („AIP iz 2010.") objavljena je 26. kolovoza 2010. Upravitelj zračne luke uveo je novu kategoriju popusta za zrakoplove čija najveća dopuštena masa pri uzlijetanju („MTOW") iznosi 70 tona:

Tablica 9.: Popusti iz AIP-a iz 2010. za zrakoplove čiji MTOW iznosi više od 70 tona

Broj ukrcanih putnika/mjesec koje je osigurao korisnik	**Popust (%)**
0 – 10 000	0
10 001 – 18 000	72
18 001 – 36 000	82
> 36 000	85

3.3 **Mjera 3. – Ugovori između upravitelja zračne luke i poduzetnika Wizz Air iz 2008.**

(50) Sredinom 2008. upravitelj zračne luke i Wizz Air potpisali su niz ugovora u kojima se utvrđuju načela njihove suradnje te uvjeti pod kojima taj zračni prijevoznik može upotrebljavati infrastrukturu i usluge zračne luke. Potpisane ugovore činili su i. memorandum o razumijevanju, ii. ugovor o marketinškim uslugama, iii. ugovor o uslugama zračne luke i iv. ugovor o zemaljskim uslugama (zajedno „ugovori iz 2008."). Na temelju tih ugovora iz 2008. Wizz Air je od kraja 2008. počeo poslovati na Međunarodnoj zračnoj luci Temišvar. Poduzetnik je 2009. postupno počeo povećavati broj svojih međunarodnih odredišta do kojih je letio zrakoplovima tipa A320 (280 sjedala).

3.3.1 *Memorandum o razumijevanju od 25. lipnja 2008.*

(51) Memorandum o razumijevanju („memorandum o razumijevanju") upravitelj zračne luke i Wizz Air potpisali su 25. lipnja 2008. Potpisan je na početno razdoblje od tri godine uz još jednu godinu tijekom koje ga stranke mogu raskinuti zbog povrede ugovora. U Memorandumu su utvrđena opća načela njihove suradnje te uvjeti pod kojima Wizz Air može upotrebljavati infrastrukturu i usluge zračne luke.

(52) Upravitelj zračne luke pristao je na proširenje putničkog terminala kako bi mogao primiti tri milijuna putnika godišnje najkasnije do 1. siječnja 2011. Pristao je i do kraja 2009. kategoriju slijetanja i polijetanja na uzletno-sletnoj stazi unaprijediti na kategoriju III u oba smjera te osigurati vremenske slotove u skladu sa zahtjevima poduzetnika Wizz Air.

(53) Wizz Air pristao je provoditi marketinške aktivnosti za upravitelja zračne luke. Točnije, pristao je promicati svoja odredišta s letovima od zračne luke ili prema njoj kako bi se povećao broj putnika u odlasku i dolasku na toj zračnoj luci. Zauzvrat, upravitelj zračne luke pristao je plaćati naknade za marketinške usluge, ovisno o broju slijetanja i dovedenih putnika.

3.3.2 *Ugovor o marketinškim uslugama od 30. srpnja 2008.*

(54) Ugovor o marketinškim uslugama („ugovor o marketinškim uslugama") stranke su potpisale 30. srpnja 2008. te su ga sklopile na početno razdoblje od tri godine, počevši od 11. prosinca 2008. Trajanje ugovora o marketinškim uslugama moglo se produljiti za godinu dana nakon početnog razdoblja od tri godine.

(55) U ugovoru o marketinškim uslugama utvrđeni su uvjeti marketinških aktivnosti koje Wizz Air provodi u cilju povećanja broja putnika u odlasku i dolasku na zračnoj luci.

(56) U ugovoru o marketinškim uslugama detaljno su opisane sljedeće marketinške aktivnosti koje će provoditi Wizz Air:

— promidžba Međunarodne zračne luke Temišvar i letova poduzetnika Wizz Air prema toj zračnoj luci i/ili od nje u njegovu časopisu na internetu i tiskanom izdanju,

— oglašavanje Međunarodne zračne luke Temišvar na njegovim internetskim stranicama,

— izrada marketinške strategije za Međunarodnu zračnu luku Temišvar i Wizz Air,

— oglašavanje promocija usluga zračnog prijevoza na Međunarodnoj zračnoj luci Temišvar i

— ostale aktivnosti u cilju promicanja rasta broja putnika na Međunarodnoj zračnoj luci Temišvar.

(57) Marketinške aktivnosti trebale su se provoditi u rumunjskim i stranim medijima.

(58) Za marketinške aktivnosti koje će provoditi Wizz Air upravitelj zračne luke trebao je poduzetniku Wizz Air platiti naknadu koja je ovisila o dovedenom broju putnika u odlasku.

(59) U ugovoru o marketinškim uslugama propisano je da se u slučaju povećanja naknada uređenih ugovorom o uslugama zračne luke ili ugovorom o zemaljskim uslugama naknada za marketinške aktivnosti trebala promijeniti jednako promjeni naknada zračne luke.

(60) Usto, upravitelj zračne luke ima sljedeće obveze prema poduzetniku Wizz Air:

— dopustiti poduzetniku Wizz Air da infrastrukturu Međunarodne zračne luke Temišvar upotrebljava za komercijalne i marketinške aktivnosti,

— podržati kontakte poduzetnika Wizz Air s lokalnim javnim i poslovnim subjektima,

— pružiti poduzetniku Wizz Air svoje iskustvo, znanje i kontakte s lokalnim marketinškim službama i medijima,

— uključiti Wizz Air u svoje promidžbene i marketinške aktivnosti i

— osigurati poduzetniku Wizz Air prostor za oglašavanje u Međunarodnoj zračnoj luci Temišvar,

— podržati Wizz Air u aktivnostima odnosa s javnošću.

(61) U ugovoru o marketinškim uslugama navedeno je da nakon primitka *predračuna* od upravitelja zračne luke za naknade na temelju ugovora o uslugama zračne luke i ugovora o zemaljskim uslugama Wizz Air treba izdati račun za marketinške aktivnosti.

(62) Na temelju ugovora o marketinškim uslugama Wizz Air bio je obvezan najmanje jednom godišnje upravitelju zračne luke dostaviti izvješća s opisom provedenih marketinških aktivnosti (tj. opisom marketinških aktivnosti, ciljnih skupina, oglašavanja, učestalosti, odabira medija i iznosa potrošenih na te marketinške aktivnosti).

3.3.3 *Raskid ugovora o marketinškim uslugama i naknade za marketinške aktivnosti koje plaća upravitelj zračne luke*

(63) Upravitelj zračne luke odlučio je raskinuti ugovor o marketinškim uslugama 11. veljače 2010.

(64) Uzimajući u obzir pravila o javnoj nabavi, rumunjsko nacionalno tijelo za regulaciju i praćenje javne nabave zaključilo je da dodjela ugovora o marketinškim uslugama, bez primjene nekog od postupaka dodjele utvrđenih u nacionalnom zakonodavstvu, čini povredu tih pravila i da je kažnjiva kaznom od 70 000 do 100 000 RON.

(65) Upravitelj zračne luke zaprimio je od poduzetnika Wizz Air račune u ukupnom iznosu od 2 560 992,90 EUR za marketinške usluge za razdoblje od listopada 2008. do siječnja 2010. Rumunjska tijela tvrdila su da upravitelj zračne luke nije platio taj iznos i da će se obveza plaćanja iz ugovora o marketinškim uslugama podmiriti u skladu s trgovačkim pravom.

(66) Iz računa poduzetnika Wizz Air prema upravitelju zračne luke vidljivo je da su računi za marketinške aktivnosti izdani s nekoliko mjeseci zakašnjenja.

3.3.4 *Ugovor o uslugama zračne luke od 1. kolovoza 2008.*

(67) Ugovor o uslugama zračne luke sklopljen je 1. kolovoza 2008. za razdoblje od 11. prosinca 2008. do 10. prosinca 2009., uz automatsko produljenje za dodatnih 12 mjeseci na svaku obljetnicu njegova stupanja na snagu („ugovor o uslugama zračne luke") ([12]). U ugovoru o uslugama zračne luke detaljno su opisani zahtjevi za usluge koje će upravitelj zračne luke pružati poduzetniku Wizz Air (putnički servis, službe za zaštitu, usluge tranzita/transfera) te su utvrđene primjenjive naknade zračne luke koje će plaćati Wizz Air, kao i popusti i izuzeća od tih naknada.

(68) Naknade su uglavnom ([13]) bile iste kao naknade utvrđene u AIP-u iz 2008. Usto, zračni prijevoznik imao je pravo na 50 % popusta tijekom šest mjeseci zbog povećanja učestalosti letova.

(69) Plaćanje usluga dospijevalo je 30 dana nakon primitka računa „bez ikakvog smanjenja zbog navodnih protupotraživanja ili bilo kojeg drugog razloga". Zatezna kamata iznosila je 6,5 % godišnje. Kazne su se trebale navesti na računu.

([12]) Taj ugovor o uslugama zračne luke jest ugovor o uslugama zračne luke na koji se upućuje u ugovoru o marketinškim uslugama.

([13]) Osim naknade za domaće letove jer Wizz Air nije obavljao domaće letove.

(70) Povreda povjerljivosti ugovora kažnjavala se kaznom u iznosu od 10 000 EUR.

(71) Ugovor o uslugama zračne luke izmijenjen je 25. lipnja 2010. tako da je uključivao novi program popusta, kojim je obuhvaćeno razdoblje do 6. veljače 2011. Taj novi program popusta odgovara programu koji je utvrđen u AIP-u iz 2010.

3.3.5 *Ugovor o zemaljskim uslugama od 1. kolovoza 2008.*

(72) Ugovor o zemaljskim uslugama bio je prilog Standardnom ugovoru o zemaljskim uslugama iz travnja 2004. te je vrijedio od 11. prosinca 2008. do 10. prosinca 2009., uz automatsko produljenje za dodatnih 12 mjeseci na svaku obljetnicu njegova stupanja na snagu ([14]).

(73) U tom su ugovoru utvrđene naknade za prihvat i otpremu putničkog zrakoplova Airbus A320 po cijeni od 150 EUR za jednu zemaljsku uslugu koja uključuje dolazak i kasniji odlazak zrakoplova. Usluge „na zahtjev" nisu uključene i zasebno su se naplaćivale.

(74) Računi za usluge prihvata i otpreme izdavali su se najkasnije petog dana sljedećeg mjeseca. Plaćanja su se trebala izvršiti u roku od 30 dana od datuma primitka računa. Zatezna kamata iznosila je 6,5 % godišnje.

(75) Ugovor o zemaljskim uslugama produljen je 1. veljače 2010. za razdoblje od jedne godine, počevši od 6. veljače 2010. Odredba iz ugovora o marketinškim uslugama, kojom se dopuštao trenutan raskid ugovora o zemaljskim uslugama i ugovora o uslugama zračne luke bez naknade štete kad ugovor o marketinškim uslugama istekne ili se raskine, proglašena je ništavnom.

(76) Ugovor o zemaljskim uslugama izmijenjen je 25. lipnja 2010. tako da je uključivao novi program popusta primjenjiv na naknade za prihvat i otpremu te usluge na zahtjev, kojim je obuhvaćeno razdoblje do 6. veljače 2011. Novi program popusta uveden je odlukom Upravnog odbora upravitelja zračne luke od 15. lipnja 2010. Taj novi program popusta odgovara programu koji je utvrđen u AIP-u iz 2010.

3.4 **Mjera 4. – Otpis naknada zračne luke fakturiranih poduzetniku Wizz Air za razdoblje od listopada 2009. do veljače 2010.**

(77) Upravitelj zračne luke 28. travnja 2010. poslao je poduzetniku Wizz Air opomenu za plaćanje računa u iznosu od 2 825 360 EUR za naknade na temelju ugovora o uslugama zračne luke i ugovora o zemaljskim uslugama s datumima od listopada 2009. do veljače 2010.

(78) U trenutku donošenja odluke o pokretanju postupka Wizz Air platio je samo 264 367,10 EUR u prvoj polovini 2010. te se činilo da upravitelj zračne luke nije poduzeo ništa kako bi naplatio dospjele iznose.

4. **RAZLOZI ZA POKRETANJE ISTRAŽNOG POSTUPKA**

(79) U odluci o pokretanju postupka Komisija je zaključila da osnovna stopa naknada zračne luke iz AIP-a iz 2007., AIP-a iz 2008. i AIP-a iz 2010. nije činila državnu potporu.

(80) No u odluci o pokretanju postupka postavljeno je pitanje jesu li sljedeće mjere odobrene po tržišnim uvjetima te, stoga, nisu uključivale državnu potporu. Ako nisu, bi li se ta državna potpora mogla smatrati spojivom s unutarnjim tržištem:

— godišnje operativno financiranje odobreno upravitelju zračne luke 2007., 2008. i 2009.,

— popusti i rabati u skladu s AIP-om iz 2007., AIP-om iz 2008. i AIP-om iz 2010.,

— ugovori iz 2008. između poduzetnika Wizz Air i upravitelja zračne luke,

— otpis naknada zračne luke fakturiranih poduzetniku Wizz Air za razdoblje od listopada 2009. do veljače 2010.

([14]) Taj ugovor o zemaljskim uslugama jest ugovor o zemaljskim uslugama na koji se upućuje u ugovoru o marketinškim uslugama.

4.1 **Mjera 1. – Godišnje operativno financiranje odobreno upravitelju zračne luke u razdoblju 2007.–2009.**

(81) Komisija je zauzela preliminarno stajalište da godišnje financiranje odobreno upravitelju zračne luke nije u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu zbog činjenice da nije dostavljen nikakav poslovni plan ili projekcije profitabilnosti, činjenice da se čini kako manjinski dioničar (Fondul Proprietatea) financijski nije pridonio pod jednakim uvjetima i činjenice da nije jasno je li upravitelj zračne luke dosljedno dioničarima isplaćivao odgovarajuće dividende.

4.2 **Mjera 2. – Popusti i rabati u skladu s AIP-om iz 2007., AIP-om iz 2008. i AIP-om iz 2010.**

(82) Komisija je zauzela preliminarno stajalište da su popusti i rabati iz AIP-a iz 2007. činili državnu potporu te nije mogla isključiti da AIP iz 2008. i AIP iz 2010. nisu uključivali državnu potporu. Komisija nije mogla isključiti da neki korisnici Međunarodne zračne luke Temišvar nisu primili selektivnu prednost koja je im je dodijeljena tim rabatima i popustima. Kad je riječ o novom rabatu za zrakoplove čiji MTOW prelazi 70 tona kako je utvrđeno u AIP-u iz 2010., Komisija je zauzela stajalište da je on činio državnu potporu jer to prima facie nije bilo dovoljno za pokriće troškova upravitelja zračne luke. Usto, zbog razlika u naknadama za domaće i međunarodne putnike te putnike u tranzitu Komisija je dovela u pitanje nediskriminirajuću prirodu tih programa.

4.3 **Mjera 3. – Ugovori iz 2008. između poduzetnika Wizz Air i upravitelja zračne luke**

(83) Komisija je zauzela preliminarno stajalište da ugovori s poduzetnikom Wizz Air iz 2008. nisu sklopljeni u uobičajenim tržišnim uvjetima i da je, stoga, Wizz Air primio selektivnu gospodarsku prednost. Komisija je, stoga, zauzela preliminarno stajalište da ugovori iz 2008. čine državnu potporu.

4.4 **Mjera 4. – Otpis naknada zračne luke fakturiranih poduzetniku Wizz Air za razdoblje od listopada 2009. do veljače 2010.**

(84) Komisija je zauzela preliminarno stajalište da ne može isključiti da otpis naknada zračne luke ne uključuje državnu potporu jer nije poduzeto ništa kako bi se one naplatile.

5. **PRIMJEDBE RUMUNJSKE**

5.1 **Mjera 1. – Godišnje operativno financiranje odobreno upravitelju zračne luke u razdoblju 2007.–2009.**

(85) Rumunjska je objasnila da se navodna operativna potpora koja je odobrena upravitelju zračne luke zapravo odnosi na investicijske troškove i da ne čini državnu potporu. Investicijski projekti navedeni su u tablici 3. ove Odluke.

(86) Kad je riječ o financiranju *poboljšanja uzletno-sletne staze i proširenja stajanke* 2007., 2008. i 2009., Rumunjska je tvrdila da je to financiranje izvršeno u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu. Rumunjska je navela da su ulaganja u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu ako se odnose na imovinu koja je u državnom vlasništvu i koja ostvaruje prihode od dividendi i naknada za koncesiju. U ovom je predmetu Rumunjska izračunala da primljena naknada za koncesiju iznosi 2 % bruto prihoda. Rumunjska je izjavila da su Plan razvoja i Ocjena kapaciteta Međunarodne zračne luke Temišvar iz 2006. („Ocjena kapaciteta") pokazali ekonomsku održivost ulaganja. Rumunjska je navela da se ekonomska održivost mogla očekivati jer bi se zahvaljujući većem broju putnika i povećanju učinkovitosti povećali prihodi od upravljanja infrastrukturom zračne luke. Rumunjska je navela da su ulaganja bila potrebna i radi ispunjenja zahtjeva u pogledu zaštite zračnog prometa (osobito kako bi se izbjegao neovlašteni pristup zrakoplovima) te odgovora na operativne potrebe koje su rezultat rasta prometa. Nadalje, Rumunjska je izjavila da se, uz komercijalne djelatnosti, infrastruktura upotrebljava i za vojne aktivnosti, službene misije, misije potrage i spašavanja, humanitarne i hitne letove, letove UN-a, Crvenog križa i Crvenog polumjeseca i slično. Rumunjska je izjavila da su djelatnosti od nacionalnog interesa (vojska i nacionalna obrana, humanitarne misije i misije spašavanja i slično) dio javnih usluga. Rumunjska je navela da je, u skladu s rumunjskim pravom, upravitelj zračne luke obvezan omogućiti besplatnu upotrebu infrastrukture zračne luke za te nekomercijalne djelatnosti.

(87) Kad je riječ o financiranju *zaštitne opreme* 2008., Rumunjska je tvrdila da se to financiranje odnosi na djelatnosti iz područja javnih usluga. Rumunjska je izjavila da su ta ulaganja potrebna u skladu s Uredbom (EZ) br. 2320/2002 Europskog parlamenta i Vijeća, Uredbom Komisije (EZ) br. 622/2003 i nacionalnim pravom. Nadalje, Rumunjska je izjavila da zahvaljujući zaštitnoj opremi upravitelj zračne luke može ispuniti zahtjeve za sigurnost granica uvedene Uredbom (EZ) br. 562/2006 Europskog parlamenta i Vijeća.

(88) Kad je riječ o financiranju *proširenja i poboljšanja terminala za neschengenski promet* 2007., 2008., 2009. i 2010., Rumunjska je tvrdila da se to financiranje provelo u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu ili da se odnosilo na djelatnosti u okviru javne politike. Rumunjska je navela da su se ta ulaganja temeljila na gospodarskim razmatranjima o pripremi zračne luke za veći broj putnika. Rumunjska je izjavila da se država vodila dugoročnim izgledima za profitabilnost. Nadalje, Rumunjska je objasnila da su ulaganja bila potrebna kako bi Rumunjska ispunila svoje obveze za ulazak u schengenski prostor. Točnije, Rumunjska je izjavila da su ulaganja bila potrebna u skladu s Uredbom (EZ) br. 2320/2002 Europskog parlamenta i Vijeća i Uredbom (EZ) br. 562/2006 Europskog parlamenta i Vijeća.

(89) Kad je riječ o financiranju *izgradnje pristupne ceste i parkirališta* 2007., Rumunjska je tvrdila da je to financiranje izvršeno u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu. Rumunjska je izjavila da je 2005. izrađena studija izvedivosti tog ulaganja te da je uključivala poslovni plan i ocjenu profitabilnosti ulaganja. Rumunjska je navela da je analiza profitabilnosti pokazala da postoji mogućnost ostvarivanja znatnih prihoda.

(90) Kad je riječ o financiranju *rasvjetne opreme* 2008., Rumunjska je tvrdila da je to financiranje izvršeno u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu. Rumunjska je navela da su ulaganja u rasvjetnu opremu bila potrebna kako bi se osigurala optimalna upotreba infrastrukture zračne luke te sigurnost putnika i zrakoplova. Rumunjska je izjavila da se ulaganje kasnije pokazalo i profitabilnim.

5.2 **Mjera 2. – Popusti i rabati u skladu s AIP-om iz 2007., AIP-om iz 2008. i AIP-om iz 2010.**

5.2.1 *AIP iz 2007. i AIP iz 2008.*

(91) Rumunjska je navela da upravitelj zračne luke posluje profitabilno od 2007. i da se dobit otad stalno povećava. U tom kontekstu tarife koje primjenjuje upravitelj zračne luke pokrivaju troškove usluga koje se pružaju.

(92) Rumunjska je izjavila da se odluke o primjeni naknada zračne luke temelje na ekonomskim i financijskim popratnim dokumentima specijaliziranog odjela upravitelja zračne luke.

(93) Rumunjska je navela da su naknade zračne luke objavljene u AIP-u i da su se bez diskriminacije primjenjivale na sve korisnike.

(94) Rumunjska je pojasnila da je Upravni odbor upravitelja zračne luke odobrio AIP iz 2007. i AIP iz 2008. približno dva mjeseca prije stupanja na snagu svakog pojedinog AIP-a.

(95) Rumunjska je navela da je poslovni model poduzetnika Carpatair, odnosno zvjezdasti model, doveo do situacije u kojoj su tijekom vršnih sati dolazaka putnika poduzetnika Carpatair kapaciteti zračne luke bili gotovo potpuno iscrpljeni. S druge strane, izvan vršnog opterećenja, kapacitet je bio nedovoljno iskorišten. Stoga su dodatni troškovi povećanja broja putnika na Međunarodnoj zračnoj luci Temišvar, barem izvan vršnog opterećenja koje stvara poslovni model poduzetnika Carpatair, bili vrlo niski jer je većina troškova bila fiksna. Kao posljedica toga, procijenjeno je da su čak i niske naknade u zračnom prometu dodatno profitabilne. To dokazuje povećanje operativnih prihoda od 39 % koje je upravitelj zračne luke zabilježio u razdoblju 2008.–2010., koje je postignuto povećanjem operativnih troškova od 22 %.

(96) Rumunjska je navela da rabati i popusti uključeni u AIP iz 2007. i AIP iz 2008. odražavaju ekonomije razmjera upravitelja zračne luke koje proizlaze iz visokih fiksnih troškova upravljanja zračnom lukom. To znači da postoji snažan poticaj za povećanje obujma prometa. Rabati i popusti osmišljeni su tako da potaknu i povećaju gospodarsku djelatnost za koju se najučinkovitije upotrebljava infrastruktura zračne luke.

5.2.2 *AIP iz 2010.*

(97) Rumunjska je navela da je upravitelj zračne luke samostalno odredio naknade i smanjenja objavljena u AIP-u iz 2010. Rumunjska je izjavila da se te naknade i smanjenja ne mogu pripisati državi.

(98) Rumunjska je navela da je AIP iz 2010. donesen u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu. Rumunjska je navela i da bi prihode od nezrakoplovnih djelatnosti, izdvajanje mreže i povećanje vrijednosti trgovačkog društva trebala uzeti u obzir u analizi usklađenosti s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu. Oko 14 % prihoda upravitelja zračne luke bili su prihodi od nezrakoplovnih djelatnosti. Rumunjska je navela da putnici niskotarifnih zračnih prijevoznika obično više kupuju novine, hranu, pića i slično u trgovinama u zračnoj luci od ostalih putnika jer ih niskotarifni zračni prijevoznici ne nude u zrakoplovu.

(99) Rumunjska je smatrala da je AIP-om iz 2010. osiguran poticaj za zračne prijevoznike da privuku više putnika. Rumunjska je navela da se tijekom primjene AIP-a iz 2010. promet na zračnoj luci pozitivno razvijao (vidjeti tablicu 10.).

Tablica 10.: Zračna luka Temišvar – prihodi i broj putnika

	Ukupni broj putnika	**Ukupni prihodi 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) Rumunjska je objasnila da su naknade zračne luke koje se primjenjuju na Carpatair smanjene za 70 % za slijetanja i 50 % za osvjetljenje. Naplaćivalo se samo 1,5 EUR po putniku u transferu. U AIP-u iz 2010. navedeno je da je najveće smanjenje naknada zračne luke koje su se primjenjivale na Wizz Air iznosilo od 67 % do 72 %. Popusti od 72 % do 85 % nikad se nisu primjenjivali na Wizz Air jer nikad nije dosegnuo odgovarajuće pragove. Rumunjska je navela da su i ostali zračni prijevoznici imali pravo na smanjenje naknada prema razini ostvarenih putnika ili kretanja zrakoplova.

(101) Rumunjska je izjavila da smanjenje naknada zračne luke u AIP-u iz 2010. odražava pripisane troškove upravitelja zračne luke u pružanju usluga trgovačkim društvima koja upotrebljavaju male zrakoplove i imaju dulje vrijeme prihvata i otpreme u usporedbi s pružanjem usluga većim zrakoplovima s većim brojem putnika po slijetanju. Cilj je AIP-a iz 2010. privući zračne prijevoznike s kraćim vremenom prihvata i otpreme zrakoplova kako bi se omogućio veći broj prihvata i otpreme po satu te, stoga, poboljšao operativni kapacitet upravitelja zračne luke u pogledu broja slijetanja po satu.

(102) Rumunjska je izjavila da popusti koji se primjenjuju na Wizz Air održavaju i manji broj korištenih usluga. Wizz Air je nudio samo izravne letove i, stoga, nije trebao kapacitete i usluge koji su potrebni za transfer. Za tranzitne letove upravitelj zračne luke mora udvostručiti kapacitete za zaštitu. Rumunjska je navela da se 60 % putnika poduzetnika Wizz Air prijavljuje za let putem interneta, što dovodi do znatnog smanjenja potrebnog osoblja na šalterima za prijave. Putnici poduzetnika Wizz Air nose manje prtljage, zbog čega je potrebno manje osoblja i opreme za prihvat prtljage. Rumunjska je navela i da je vlastiti tim poduzetnika Wizz Air redovno čistio zrakoplove tijekom njihova boravka na tlu.

5.3 **Mjera 3. – Ugovori iz 2008. između poduzetnika Wizz Air i upravitelja zračne luke**

(103) Rumunjska je navela da nijedno ulaganje u obnovu staze za vožnju ili proširenje stajanke nije izvršeno specifično zbog prisutnosti poduzetnika Wizz Air. Rumunjska je navela i da su ulaganja koja je država izvršila kao najveći dioničar pokrenuta prije nego što je Wizz Air najavio da namjerava poslovati na Međunarodnoj zračnoj luci Temišvar. Slično tomu, Rumunjska je izjavila i da ulaganja i popravci koje je upravitelj zračne luke proveo vlastitim sredstvima nisu izvršeni zbog prisutnosti poduzetnika Wizz Air ili bilo kojeg drugog zračnog prijevoznika na Međunarodnoj zračnoj luci Temišvar, nego radi osiguranja sigurnosti i zaštite potrebnih za dobro vođenje zračne luke. Popravci su izvršeni zbog uobičajenog trošenja, a ne zbog nekog zračnog prijevoznika.

(104) Rumunjska je navela, kao što je vidljivo iz njegova uvodnog dijela, da je Memorandum o razumijevanju u načelu bio ugovor kojim se strankama nisu nametnule nikakve pravne obveze. Rumunjska je navela i da u tom ugovoru nisu određene nikakve kazne za potencijalne povrede ugovora, osim za kršenje klauzule o povjerljivosti. Osim što nije postojala nikakva valjana obveza u pogledu pružanja usluga iz Memoranduma, u predmetnom razdoblju upravitelj zračne luke nije obavljao nikakve infrastrukturne radove, osim infrastrukturnih radova koji su bili potpuno neovisni od poslovanja poduzetnika Wizz Air.

(105) Rumunjska je izjavila da se u Memorandumu o razumijevanju izražava namjera stranaka da u dobroj vjeri započnu pregovore o mogućoj suradnji koja se trebala odrediti na temelju obveznih ugovora. Rumunjska je navela da su ti obvezni ugovori uistinu sklopljeni, čime su praktično zamijenili Memorandum: Ugovor o uslugama zračne luke, ugovor o zemaljskim uslugama i ugovor o marketinškim uslugama.

(106) Rumunjska je navela da je upravitelj zračne luke postupao u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu kad je 2008. potpisao ugovore s poduzetnikom Wizz Air. Kako bi potkrijepila taj argument, Rumunjska je Komisiji poslala naknadno izrađen *ex ante* poslovni plan iz kojeg je bilo vidljivo da se očekivalo da će ugovori s poduzetnikom Wizz Air iz 2008. dovesti do većeg broja putnika i veće dobiti.

5.4 **Mjera 4. – Otpis naknada zračne luke fakturiranih poduzetniku Wizz Air za razdoblje od listopada 2009. do veljače 2010.**

(107) Rumunjska je izjavila da je upravitelj zračne luke samostalno djelovao u pogledu naplate naknada zračne luke koje Wizz Air dugovao upravitelju zračne luke. Rumunjska je navela da se, stoga, odluka u tom kontekstu ne može pripisati rumunjskoj državi.

(108) Rumunjska je navela da je odluka upravitelja zračne luke o naplati naknada zračne luke koje je Wizz Air dugovao upravitelju zračne luke bila u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu.

(109) Rumunjska je navela da je u pogledu iznosa koji su se trebali vratiti poduzetniku Wizz Air i naplatiti od njega 1. ožujka 2014. sklopljena nagodba ugovorom o nagodbi br. 20310 ([15]) između upravitelja zračne luke i poduzetnika Wizz Air („Ugovor o nagodbi").

(110) Rumunjska je navela da su 20. studenoga 2014. dugovi upravitelja zračne luke prema poduzetniku Wizz Air iznosili 0 EUR te da su dugovi poduzetnika Wizz Air prema upravitelju zračne luke iznosili 122 861,67 EUR za aktivnosti od 1. listopada 2014. do 31. listopada 2014. i 1 256,12 EUR za najam administrativnog prostora u Međunarodnoj zračnoj luci Temišvar. Rumunjska je navela i da su ti iznosi dospjeli 30. studenoga 2014.

([15]) Ugovor o nagodbi temeljio se na sljedećem. Upravitelj zračne luke podnio je Arbitražnom sudu pri Trgovačkoj i industrijskoj komori u Cluju („Arbitražni sud u Cluju") tužbu protiv poduzetnika Wizz Air br. 24/2011. Arbitražni sud u Cluju donio je arbitražni pravorijek br. 3 od 16. svibnja 2012. („arbitražni pravorijek"). Arbitražni sud u Cluju ispravio je određene pogreške rješenjem od 11. lipnja 2012. Arbitražnim pravorijekom poduzetniku Wizz Air naložilo se plaćanje određenih računa koje je izdao upravitelj zračne luke te se preostali iznos trebao platiti na temelju ugovora o uslugama zračne luke i ugovora o zemaljskim uslugama. Upravitelj zračne luke zatražio je od poduzetnika Wizz Air i plaćanje zatezne kamate. Wizz Air podnio je tužbu protiv upravitelja zračne luke kojom je tražio da mu se naloži plaćanje računa poduzetnika Wizz Air na temelju ugovora o marketinškim uslugama. Posebni sud u Cluju donio je Odluku br. 3597 od 3. listopada 2012. kojim je djelomično prihvatio tužbu koju je Wizz Air podnio protiv upravitelja zračne luke.

6. **PRIMJEDBE TREĆIH STRANA**

6.1 **Carpatair**

6.1.1 *Mjera 3. – Ugovori iz 2008. između poduzetnika Wizz Air i upravitelja zračne luke*

(111) Carpatair je naveo da različiti programi koji koriste poslovanju poduzetnika Wizz Air na Međunarodnoj zračnoj luci Temišvar čine državnu potporu. Carpatair je procijenio da je navodna potpora odobrena poduzetniku Wizz Air od listopada 2008. do prosinca 2010. iznosila 5,5 milijuna EUR. Navodno je odobrena u okviru ugovora o marketinškim uslugama u iznosu od 2,6 milijuna EUR i popusta na temelju AIP-a i ugovora o uslugama zračne luke u iznosu od 2,9 milijuna EUR. Usto, Carpatair je tvrdio da je upravitelj zračne luke 2011. poduzetniku Wizz Air nastavio pružati mjeru te da će ona do kraja 2011. iznositi 8,3 milijuna EUR.

(112) Carpatair je dostavio primjedbe na načelo subjekta u tržišnom gospodarstvu. Carpatair je naveo da bi ulagač u tržišnom gospodarstvu temeljio svoje odluke na posebnostima zračne luke. Zbog njezine lokacije i napora koje je ulagao Carpatair zvjezdasti sustav postupno se stvarao od 2000., što je dovelo do situacije u kojoj je Carpatair osigurao 38 % prihoda upravitelja zračne luke 2008., u vrijeme kad je došao Wizz Air. Glavni razlog jest taj što je Carpatair mogao privući stabilan broj poslovnih ljudi koji su dolazili iz Rumunjske, Italije, Moldove, Ukrajine i Njemačke.

(113) Nadalje, Carpatair je naveo da je promet na Međunarodnoj zračnoj luci Temišvar iznosio 836 574 putnika u 2007. i 890 704 putnika u 2008. To je trebao biti temelj i referentna točka za prihode na temelju kojih bi privatni ulagač težio povećanju graničnih prihoda. Glavni problem upravitelja zračne luke trebao je biti kako ne umanjiti postojeće poslovanje i prihode. No Carpatair je naveo da upravitelj zračne luke to nije uzeo u obzir i da je, kao rezultat toga, Međunarodna zračna luka Temišvar 2013. imala samo 757 009 putnika. To je bilo 15 % manje nego prije dolaska poduzetnika Wizz Air. Stoga bi razuman ulagač uzeo u obzir da su znatni prihodi ostvareni upravo od tog prometa te bi prednost danu poduzetniku Wizz Air ograničio samo na nove zračne linije. To u ovom slučaju nije ispunjeno. Ugovorom o marketinškim uslugama odobren je rabat od 85 % na sve naknade, usluge prihvata i otpreme te čak i korištene materijale u razdoblju od tri godine na sve zračne linije, uključujući, stoga, polovinu onih kojima je letio Carpatair. Mudar ulagač znao bi da bi slabljenjem svojeg najvećeg klijenta, poduzetnika Carpatair, uništio postojeće čvorište i sredstva povezana s tim. Mudri privatni ulagač trebao je biti svjestan stvarnih marži profitabilnosti u industriji, osobito onih zračnih prijevoznika koji imaju zvjezdasti model. S obzirom na to da bi se primjenom navodne potpore izgubila samo polovina prihoda koji se ostvaruju od poslovanja na Međunarodnoj zračnoj luci Temišvar (20 % ukupnih prihoda poduzetnika Carpatair), nagli pad profitabilnosti doveo bi do gubitka ukupnih prihoda od 15 % od dobiti od 5 %. Izražen u apsolutnim brojkama, taj je gubitak imao negativan učinak od 10–15 milijuna EUR godišnje.

(114) Carpatair je naveo da bi razuman ulagač objavio rezultate studije naručene 2006. koja je pokazala da je potrebno popraviti uzletno-sletnu stazu uz trošak od 30 milijuna EUR. Tu informaciju objavio je novi direktor zračne luke 2010. Razumni privatni ulagač vodi se izgledima za dugoročniju profitabilnost zbog koje može zaobići kratkoročnu graničnu dobit koja je rezultat čak i ekstremno niskih dodatnih prihoda kao što je 1 EUR po putniku. Jasno je da upravitelj zračne luke nije uzeo u obzir dugoročnu profitabilnost kad je zanemario troškove popravka te je, naprotiv, dopustio dolazak zračnog prijevoznika koji će sigurno preopteretiti i uništiti uzletno-sletnu stazu. Razumni ulagač u industriji zračnog prijevoza uveo bi dodatnu naknadu za tog zračnog prijevoznika, za svako kretanje zrakoplova koje predstavlja preopterećenje za stazu.

(115) Carpatair je tvrdio da je početkom 2012. upravitelj zračne luke za produljenje ugovora s poduzetnikom Carpatair tražio da on pristane na dogovore s poduzetnikom Wizz Air i na uvjete tih dogovora.

(116) Carpatair je tvrdio da načelo subjekta u tržišnom gospodarstvu navodno nije ispunjeno. Carpatair je tvrdio da nije provedena nikakva *ex ante* analiza i da Komisiji nije predstavljen nikakav poslovni plan u skladu sa Smjernicama za financiranje zračnih luka i potpora za započinjanje poslovanja zračnih prijevoznika koji lete iz regionalnih zračnih luka ([16]) iz 2005. („Smjernice za zračni prijevoz iz 2005.”).

([16]) Komunikacija Komisije – Smjernice Zajednice za financiranje zračnih luka i potpora za započinjanje poslovanja zračnih prijevoznika koji lete iz regionalnih zračnih luka, SL C 312, 9.12.2005., str. 1.

(117) Carpatair je odbacio argumente Rumunjske u pogledu činjenice da se prihodi od nezrakoplovnih djelatnosti trebaju uključiti u analizu načela subjekta u tržišnom gospodarstvu. Carpatair je izjavio da Rumunjska nije mogla dostaviti detaljnu gospodarsku analizu načina na koji bi se subvencije poduzetniku Wizz Air opravdale povećanjem dobiti od nezrakoplovnih djelatnosti.

6.1.2 *Smjernice za zračni prijevoz iz 2014.*

(118) Carpatair je izjavio da se Smjernicama za zračni prijevoz iz 2014. potvrđuje da su mjere činile državnu potporu. Test subjekta u tržišnom gospodarstvu nije zadovoljen jer nije postojao *ex ante* poslovni plan te, stoga, rumunjska tijela Komisiji nisu dostavila taj plan ili projekcije profitabilnosti ugovora iz 2008.

(119) Carpatair je tvrdio da se najnovijim financijskim podacima upravitelja zračne luke potvrđuje da je potpora bila nespojiva. Carpatair je tvrdio da je zbog državne potpore smanjena profitabilnost upravitelja zračne luke te da potpora nije u skladu s kumulativnim uvjetima za potporu za započinjanje poslovanja.

(120) Nadalje, Carpatair je obavijestio Komisiju da je podnio pritužbu rumunjskom Vijeću za zaštitu tržišnog natjecanja u kojoj je tvrdio da je upravitelj zračne luke navodno zloupotrijebio svoj dominantni položaj jer je zračnim prijevoznicima nudio diskriminirajuće uvjete.

6.2 **Wizz Air**

6.2.1 *Mjera 2. – Popusti i rabati u skladu s AIP-om iz 2007., AIP-om iz 2008. i AIP-om iz 2010.*

(121) Wizz Air tvrdio je da se popust u iznosu do 85 % iz AIP-a iz 2010. nikad nije primijenio. Umjesto toga, primjenjivao se prosječni najviši popust od 73 % nakon što se rumunjsko Ministarstvo prometa usprotivilo prethodno navedenom cjeniku naknada.

(122) Nadalje, Wizz Air naveo je da mu na temelju AIP-a iz 2007., AIP-a iz 2008. i AIP-a iz 2010. nije dodijeljena nikakva selektivnost ni prednost. Ostali zračni prijevoznici upotrebljavaju zrakoplove jednake veličine i MTOW-a kao Wizz Air te su, stoga, mogli dobiti istu razinu popusta.

(123) Wizz Air tvrdio je da od njegova dolaska upravitelj zračne luke navodno poticao opći trend upotrebe većih zrakoplova te da se broj putnika povećao za 36 % u razdoblju od 2007. do 2010., uz povećanje kretanja zrakoplova za samo 2 %.

(124) Za razliku od poduzetnika Carpatair, Wizz Air nudio je niskotarifnu uslugu te su njegovi poslovi bili učinkoviti. Stoga je bilo ekonomski razumno da pružanje jeftinije infrastrukture i usluga dovede do primjene nižih naknada u zračnoj luci koja djeluje kao subjekt u tržišnom gospodarstvu. Wizz Air izjavio je da je povećao promet na zračnoj luci povećanjem prihoda od zrakoplovnih i nezrakoplovnih djelatnosti.

6.2.2 *Mjera 3. – Ugovori iz 2008. između poduzetnika Wizz Air i upravitelja zračne luke*

(125) Wizz Air tvrdio je da izostanak *ex ante* poslovnog plana nije dokaz da rumunjska tijela nisu postupala kao subjekt u tržišnom gospodarstvu.

(126) Wizz Air angažirao je konzultanta za ekonomska pitanja, poduzeća Oxera Consulting Ltd, za izradu Ekonomske ocjene načela ulagača u tržišnom gospodarstvu za zračnu luku. Cilj je izvješća poduzeća Oxera, koje je Komisiji dostavljeno 27. listopada 2011., bio utvrditi je li u ugovorima između upravitelja zračne luke i poduzetnika Wizz Air zadovoljen test načela subjekta u tržišnom gospodarstvu.

(127) Analiza poduzeća Oxera bila je usmjerena na ugovore iz 2008. te na AIP iz 2007., AIP iz 2008. i AIP iz 2010.

(128) Oxera je navela da bi naknade koje je Wizz Air platio na Međunarodnoj zračnoj luci Temišvar trebalo usporediti s naknadama koje je Wizz Air platio na sličnim zračnim lukama u odgovarajućem vremenskom okviru.

(129) U analizi poduzeća Oxera tri su zračne luke odabrane kao relevantne za usporedbu u toj analizi. Oxera je tvrdila da su vlasnička struktura i struktura financiranja tih zračnih luka takve da se sve vjerojatno ponašaju na način koji odgovara zračnim lukama koje su „privatni ulagači" te da su one odredišta koja su iz perspektive Wizz Aira usporediva prema nizu elemenata.

(130) Na temelju podataka koje je zaprimila od poduzetnika Wizz Air Oxera je zaključila da se ukupne naknade koje je taj zračni prijevoznik plaćao na Međunarodnoj zračnoj luci Temišvar mogu usporediti s odgovarajućim naknadama koje je platio na tri usporedive zračne luke u razdobljima 2008.–2009. i 2010.–2011., i na temelju broja putnika i na temelju broja prihvata i otpreme zrakoplova.

(131) Oxera je navela da je analiza pokazala kako je ukupna razina naknada koje je, na temelju opisanih ugovora, Wizz Air platio na Međunarodnoj zračnoj luci Temišvar, u prosjeku viša od usporedive prosječne razine naknada koje je taj zračni prijevoznik platio na usporedivim zračnim lukama. Niže cijene koje je Wizz Air platio na usporedivim zračnim lukama upućuju na to da bi privatni ulagač vjerojatno sklopio ugovor pod uvjetima koje su dogovorili upravitelj zračne luke i Wizz Air.

(132) Ocjena profitabilnosti ugovora pokazuje da bi razumni privatni ulagač bio voljan sklopiti jednak ugovor s poduzetnikom Wizz Air. Stoga analiza profitabilnosti upućuje na to da se sklapanjem različitih ugovora s poduzetnikom Wizz Air upravitelj zračne luke ponašao u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu.

(133) Općenito je Oxera zaključila da rezultat komparativne analize i analize profitabilnosti ugovora upućuje na to da su naknade koje je Wizz Air platio na Međunarodnoj zračnoj luci Temišvar bile usporedive s razinom naknada koje bi u sličnim okolnostima ulagač u tržišnom gospodarstvu koji je vlasnik zračne luke ponudio poduzetniku Wizz Air.

6.2.3 *Mjera 4. – Otpis naknada zračne luke fakturiranih poduzetniku Wizz Air za razdoblje od listopada 2009. do veljače 2010.*

(134) Wizz Air smatra da navodni preostali iznos dugovanja prema upravitelju zračne luke očito ne čini državnu potporu. Wizz Air tvrdio je da su recipročni zahtjevi prema upravitelju zračne luke rezultat ukidanja postupka prijeboja između upravitelja zračne luke i poduzetnika Wizz Air.

(135) Wizz Air tvrdio je da pripisivost državi nije dokazana jer Komisija nije utvrdila da je država bila uključena u neplaćanje dospjelih naknada.

(136) Navodna potpora koju je upravitelj zračne luke odobrio zračnim prijevoznicima ne može se pripisati rumunjskoj državi u skladu sa sudskom praksom Suda u predmetu Stardust Marine ([17]). Wizz Air naveo je da se čini da je upravitelj zračne luke postupao samostalno i bez odobrenja ili čak i znanja rumunjske države. Rumunjska vlada intervenirala je samo u obliku naloga za ukidanje određenih mjera koje je donio upravitelj zračne luke, a koje vlada *ex post* nije odobrila.

6.2.4 *Smjernice za zračni prijevoz iz 2014.*

(137) Wizz Air ponovio je da ugovori iz 2008. s upraviteljem zračne luke ne čine državnu potporu na temelju Smjernica za zračni prijevoz iz 2014.

(138) Wizz Air naveo je da su ugovori između upravitelja zračne luke i poduzetnika Wizz Air zadovoljili test načela subjekta u tržišnom gospodarstvu. U ovom su predmetu provedene usporedba s tržišnom cijenom i *ex ante* analiza profitabilnosti, opisane u Smjernicama za zračni prijevoz iz 2014., što dokazuje izvješće poduzeća Oxera.

(139) Wizz Air smatra da navodna državna potpora, ako postoji, nije prenesena na Wizz Air. Uputio je na točke 11. i 65. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014. prema kojima, kad je zračna luka primatelj potpore, korist koja proizlazi iz takve potpore ne prosljeđuje se određenom zračnom prijevozniku ako je relevantna infrastruktura otvorena za sve zračne prijevoznike i nije namijenjena samo jednom zračnom prijevozniku, a zračni prijevoznici plaćaju tarife koje pokrivaju najmanje dodatne troškove svoje djelatnosti u zračnoj luci.

(140) Wizz Air izjavio je da su ti uvjeti ispunjeni. Wizz Air nije bio jedini zračni prijevoznik sa zrakoplovima od više od 70 tona MTOW-a na Međunarodnoj zračnoj luci Temišvar u relevantnom razdoblju te su, stoga, ostali zračni prijevoznici mogli ostvariti koristi od sličnih ili većih rabata na naknade zračne luke u odnosu na Wizz Air.

([17]) Presuda od 16. svibnja 2002., Francuska protiv Komisije („Stardust Marine”), predmet C-482/99, EU:C:2002:294.

(141) Wizz Air zaključio je na temelju točke 172. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014. da bi se, čak i ako se utvrdi da je upravitelj zračne luke primio potporu, njezina spojivost trebala ocijeniti na temelju Smjernica za zračni prijevoz iz 2014., s intenzitetima potpore za zračne luke s manje od 700 000 putnika.

6.3 **Upravitelj zračne luke**

6.3.1 *Mjera 3. – Ugovori iz 2008. između poduzetnika Wizz Air i upravitelja zračne luke*

(142) Upravitelj zračne luke naveo je da nikakva državna potpora u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a nije bila uključena u ugovore iz 2008.

(143) Upravitelj zračne luke naveo je da nije bilo selektivnosti. Navodna potpora odobrena poduzetniku Wizz Air bila je dostupna svim usporedivim zračnim prijevoznicima transparentno i bez diskriminacije.

(144) Upravitelj zračne luke tvrdio je da se ugovor o marketinškim uslugama odnosio na marketinške usluge koje je Wizz Air obavljao za upravitelja zračne luke. Upravitelj zračne luke ponudio bi taj ugovor drugim zračnim prijevoznicima, ali nije mogao jer je iznos za oglašavanje upravitelja zračne luke bio ograničen.

(145) Upravitelj zračne luke tvrdio je da nije imao pristup državnim sredstvima. Državna sredstva upotrebljavala su se samo za osiguranje nediskriminirajuće infrastrukture kao što su staze za vožnju, stajanke, zaštitna oprema, sadržaji na terminalu i oprema na terminalu.

(146) Upravitelj zračne luke tvrdio je da je postupao samostalno. Činjenica da je Rumunjska dioničar s 80-postotnim udjelom u zračnoj luci ne podrazumijeva da država ima izravnu ili neizravnu kontrolu na sredstvima koja se razmatraju.

(147) U ugovorima iz 2008. zadovoljeni su svi aspekti načela subjekta u tržišnom gospodarstvu. Upravitelj zračne luke izjavio je da je napravio izračune prije sklapanja ugovora iz 2008. Upravitelj zračne luke naveo je da izrada poslovnog plana nije bila pravno obvezujuća. Prema saznanjima upravitelja zračne luke nije postojao nikakav razlog za zadržavanje bilo kakve dokumentacije.

(148) Cilj je izvješća poduzeća RBB ([18]), koje je poslao upravitelj zračne luke, bio procijeniti dodatne troškove i koristi za upravitelja zračne luke na temelju ugovora iz 2008. Prema tom izvješću ugovori iz 2008. doveli su, čak i dulje od tri godine tijekom kojih je upravitelj zračne luke snosio trošak ugovora o marketinškim uslugama, do pozitivnog povrata za upravitelja zračne luke.

(149) U izvješću poduzeća RBB razmatralo se povećanje učinkovitosti zračne luke zbog poslovanja poduzetnika Wizz Air. Podaci su pokazali da je Wizz Air prevezao znatno veći broj putnika po kretanju zrakoplova od drugih zračnih prijevoznika koji posluju u zračnoj luci. Stoga je dodavanje poduzetnika Wizz Air u portfelj klijenata upravitelja zračne luke dovelo do znatnog povećanja putnika uz tek malo povećanje broja kretanja zrakoplova.

(150) Zahvaljujući takvom rastu poboljšala se profitabilnost zračne luke: u razdoblju od 2008. do 2010. ukupni operativni prihodi upravitelja zračne luke povećali su se za 39 %, dok su se ukupni operativni troškovi povećali za samo 22 %.

(151) Podaci iz izvješća poduzeća RBB pokazuju da je udio poduzetnika Wizz Air u prihodima od zrakoplovnih djelatnosti razmjeran ili veći od njegova udjela i u broju putnika i u broju kretanja zrakoplova na Međunarodnoj zračnoj luci Temišvar. S druge strane, u izvješću poduzeća RBB navedeno je kako podaci pokazuju da je Carpatair dosljedno imao manji udio u prihodima upravitelja zračne luke u odnosu na sadržaje koje je upotrebljavao na Međunarodnoj zračnoj luci Temišvar, mjereno prema njegovu udjelu putnika i kretanja zrakoplova.

(152) U izvješću se upućuje na to da je Carpatair dobio bolje uvjete od upravitelja zračne luke nego ostali zračni prijevoznici, uključujući Wizz Air. To dosljedno nedovoljno plaćanje s obzirom na upotrebu kapaciteta odražava se u relativnoj neučinkovitosti, u smislu iskorištenosti zračne luke, poslovnog modela poduzetnika Carpatair na temelju velikog broja kretanja zrakoplova od kojih svaki prevozi relativno malo putnika.

([18]) RBB Economics LLP jest konzultantsko društvo za ekonomska pitanja sa sjedištem u Londonu. Specijalizirano je za ekonomsko savjetovanje u području prava tržišnog natjecanja.

(153) Prema studiji Sveučilišta u Temišvaru ulaganja upravitelja zračne luke bila su profitabilna i korisna. U studiji se tvrdilo da je upravitelj zračne luke postupao u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu.

(154) U studiji se navodi da je upravitelj zračne luke ispravnu strategiju usmjerio u povećanje broja putnika i kretanja zrakoplova. U tu je svrhu, uzimajući kao primjer naknade na drugim zračnim lukama u zemlji i inozemstvu, izrađen koristan program popusta, osobito za zračne prijevoznike koji prevoze velik broj putnika i upotrebljavaju zrakoplove velikog kapaciteta. Nadalje, naknade za iznajmljivanje lokacija u zgradi terminala u skladu su s tržišnim cijenama; naknade su bile u skladu s naknadama naplaćenima u Temišvaru za lokacije iste vrste.

6.3.2 *Smjernice za zračni prijevoz iz 2014. (mjera 1. i mjera 3.)*

(155) Upravitelj zračne luke naveo je da, na temelju Smjernica za zračni prijevoz iz 2014., nije bilo nezakonite državne potpore. Čak i da je postojala potpora, bila bi spojiva s unutarnjim tržištem u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (c) UFEU-a.

(156) Upravitelj zračne luke naveo je da je potpora upravitelju zračne luke pridonijela dobro definiranom cilju od zajedničkog interesa s obzirom na to da su se povećale mobilnost građana Europske unije i povezanost Tamiške županije jer su uspostavljene pristupne točke za letove unutar EU-a, smanjeno je zagušenje u zračnom prometu na najvećim čvorišnim zračnim lukama u EU-u te je omogućen regionalni razvoj Tamiške županije.

(157) Upravitelj zračne luke izjavio je da je cilj ulaganja bilo stvaranje novih kapaciteta na Međunarodnoj zračnoj luci Temišvar te da nova infrastruktura, u srednjoročnom razdoblju, zadovoljava prognoze potražnje zračnih prijevoznika, putnika i špeditera u prihvatnom području Međunarodne zračne luke Temišvar.

(158) Upravitelj zračne luke naveo je da ugovori između poduzetnika Wizz Air i upravitelja zračne luke ne čine državnu potporu na temelju testa načela subjekta u tržišnom gospodarstvu.

(159) Upravitelj zračne luke primijenio je dva različita pristupa za test načela subjekta u tržišnom gospodarstvu opisana u Smjernicama za zračni prijevoz iz 2014.

(160) Upravitelj zračne luke tvrdio je da cijena koju je zračna luka naplatila određenom zračnom prijevozniku odgovara tržišnoj cijeni: upravitelj zračne luke podsjetio je da je izvješće poduzeća RBB pokazalo da su zrakoplovne pristojbe koje je Carpatair platio 2010. bile niže od onih koje su naplaćene poduzetniku Wizz Air.

(161) Prema mišljenju upravitelja zračne luke ugovori su pridonijeli profitabilnosti zračne luke jer su kvantificirani dodatni troškovi i koristi: prema izvješću poduzeća RBB ugovori s poduzetnikom Wizz Air doveli su do dodatne dobiti za upravitelja zračne luke u razdoblju od 2008. do 2010.

(162) Nadalje, dok su naknade zračne luke naplaćene poduzetniku Wizz Air činile kontinuirani izvor prihoda za upravitelja zračne luke zbog nastavka poslovanja, oko 50 % dodatnih troškova s kojima se suočio upravitelj zračne luke odnosilo se na jednokratno plaćanje za marketinške usluge 2009.

(163) Stoga ugovori iz 2008. nisu činili državnu potporu.

6.4 **Udruga europskih regionalnih zračnih prijevoznika (ERA)**

6.4.1 *Mjera 3. – Ugovori iz 2008. između poduzetnika Wizz Air i upravitelja zračne luke*

(164) ERA ([19]) je tvrdila da su mjere pružene poduzetniku Wizz Air državna potpora u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

(165) ERA je smatrala da su financijski podaci ključan dokaz povrede te da bi ih, stoga, trebalo objaviti.

([19]) Udruženje europskih regionalnih zračnih prijevoznika (ERA) strukovno je udruženje koje zastupa europsku industriju zračnog prijevoza (zračne prijevoznike, zračne luke, proizvođače i dobavljače).

(166) ERA je navela da bi postojanje jasnog poslovnog plana trebalo biti ključan element analize bilo koje dodijeljene potpore. U takvom planu trebalo bi jasno dokazati financijsku održivost zračne linije.

(167) ERA je naglasila da industrija zračnog prijevoza tradicionalno ostvaruje niske marže te da su joj potrebna velika kapitalna ulaganja. Stoga zbog tolikih prednosti, koje se financiraju državnim sredstvima, prijevoznici koji ne ostvaruju prednosti brzo odlaze s tržišta.

(168) ERA smatra da to ne dovodi samo do narušavanja tržišnog natjecanja, nego i do potencijalnog monopola preostalog subvencioniranog operatora zračne luke. Dugoročni učinak na klijente očituje se u povećanju cijena i smanjenju izbora.

6.5 **Eurojet**

6.5.1 *Mjera 2. – Popusti i rabati u skladu s AIP-om iz 2007., AIP-om iz 2008. i AIP-om iz 2010.*

(169) Eurojet, društvo za poslovne čarter-letove koje posluje i u Rumunjskoj, složilo se da se zračnom prijevozniku odobri popust kad nezrakoplovne djelatnosti čine znatan udio u prihodima zračne luke.

(170) Međutim, prema mišljenju poduzetnika Eurojet 85-postotni popust koji se odobrava operatorima sa zrakoplovima mase veće od 70 tona očito je uveden isključivo zbog jednog operatora.

7. **OCJENA MJERE 1. – GODIŠNJE OPERATIVNO FINANCIRANJE ODOBRENO UPRAVITELJU ZRAČNE LUKE**

7.1 **Postojanje potpore**

(171) Na temelju članka 107. stavka 1. UFEU-a „svaka potpora koju dodijeli država članica ili koja se dodjeljuje putem državnih sredstava u bilo kojem obliku koja narušava ili prijeti da će narušiti tržišno natjecanje stavljanjem određenih poduzetnika ili proizvodnje određene robe u povoljniji položaj, nespojiva je s unutarnjim tržištem u mjeri u kojoj utječe na trgovinu među državama članicama”.

(172) Kako bi se mjera mogla smatrati državnom potporom u smislu te odredbe, moraju biti ispunjeni sljedeći kumulativni uvjeti:

(a) korisnik je poduzetnik;

(b) mjera se financira iz državnih sredstava i može se pripisati državi;

(c) predstavlja gospodarsku prednost u korist primatelja;

(d) prednost je selektivna; i

(e) mjerom se mora narušavati ili prijetiti da će se narušiti tržišno natjecanje i ona može utjecati na trgovinu među državama članicama.

(173) U odluci o pokretanju postupka Komisija je zauzela preliminarno stajalište da javno financiranje odobreno upravitelju zračne luke čini državnu potporu. Na temelju informacija dostupnih u vrijeme donošenja odluke o pokretanju postupka Komisija je smatrala da to javno financiranje čini operativnu potporu.

(174) Nakon donošenja odluke o pokretanju postupka Rumunjska je navela da godišnje potpore nisu operativna potpora, nego da su namijenjene ulaganjima u Međunarodnoj zračnoj luci Temišvar. Nadalje, Rumunjska je tvrdila da izvršena ulaganja ne čine državnu potporu jer su ili u nadležnosti javne politike ili su u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu.

(175) Komisija podsjeća da je potrebno napraviti razliku između potpore za ulaganje i operativne potpore. U skladu sa Smjernicama za zračni prijevoz iz 2014. potpora za ulaganje definira se kao potpora za financiranje fiksne kapitalne imovine; posebno za pokrivanje „manjka financijskih sredstava u kapitalnim troškovima”. Operativna potpora definira se kao potpora za pokrivanje „manjka operativnih financijskih sredstava” u obliku predujma ili u obliku periodičnih obroka kojima se pokrivaju očekivani operativni troškovi (periodične isplate paušalnih iznosa).

(176) Komisija napominje da se investicijski projekti koje je dostavila Rumunjska (Tablica 3.) odnose na financiranje fiksne kapitalne imovine te da su uključeni u kapitalne izdatke u poslovnim knjigama upravitelja zračne luke. Na temelju informacija koje je Rumunjska dostavila nakon donošenja odluke o pokretanju postupka, osobito pravnih akata kojima se odobravaju investicijski projekti, Komisija to financiranje smatra financiranjem investicijskih projekata.

(177) Komisija će analizirati čine li ulaganja koja je dostavila Rumunjska (Tablica 3.) državnu potporu. Komisija će zatim godišnji iznos ulaganja koja ne čine državnu potporu oduzeti od ukupnog iznosa ulaganja. Ako postoji, razlika se odnosi na godišnji iznos potpore za ulaganje odobrene upravitelju zračne luke.

(178) Komisija će zatim analizirati je li potpora za ulaganje odobrena upravitelju zračne luke, ako postoji, spojiva s unutarnjim tržištem.

7.1.1 *Gospodarska djelatnost i pojam poduzetnika*

7.1.1.1 Načela

(179) U skladu s ustaljenom sudskom praksom Komisija mora prvo utvrditi je li upravitelj zračne luke poduzetnik u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a. Pojmom poduzetnika obuhvaćen je svaki subjekt koji obavlja gospodarsku djelatnost, bez obzira na njegov pravni oblik i način na koji se financira ([20]). Sve djelatnosti koje se sastoje od ponude robe ili usluga na određenom tržištu gospodarske su djelatnosti.

(180) Prema ustaljenoj sudskoj praksi upravljanje infrastrukturom zračne luke i njezina izgradnja moraju se od 12. prosinca 2000., datuma donošenja presude u predmetu Aéroports de Pariz ([21]), smatrati gospodarskom djelatnosti koja podliježe kontroli državne potpore. Kad operator zračne luke počne obavljati gospodarsku djelatnost ponudom usluga zračne luke uz naknadu, bez obzira na njegov pravni status ili način na koji se financira, smatra se poduzetnikom u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a te se stoga pravila o državnoj potpori iz Ugovora mogu primjenjivati na prednosti koje je tom operatoru zračne luke dodijelila država ili koje su mu dodijeljene putem državnih sredstava.

(181) Iako se operatori zračnih luka moraju smatrati poduzetnicima u smislu članka 107. točke 1. UFEU-a, mora se podsjetiti da nisu nužno sve djelatnosti operatora zračnih luka gospodarske prirode ([22]).

(182) Sud je utvrdio da djelatnosti koje su obično u nadležnosti države u izvršenju njezinih službenih ovlasti kao javnog tijela nisu gospodarske naravi i nisu u području primjene pravila dodjele državnih potpora ([23]).

(183) Stoga financiranje djelatnosti koje su u nadležnosti javne politike ili infrastrukture koja je izravno povezana s tim djelatnostima općenito ne čini državnu potporu ([24]). Djelatnosti u zračnoj luci poput kontrole zračnog prometa, djelatnosti policije, carine, vatrogasaca i djelatnosti potrebne za zaštitu civilnog zrakoplovstva od nezakonitih radnji te ulaganja povezana s infrastrukturom i opremom potrebnom za provođenje tih djelatnosti općenito se smatraju negospodarskima ([25]).

([20]) Presuda od 23. travnja 1991., Höfner i Elser protiv Macrotron („Höfner i Elser"), C-41/90, EU:C:1991:161, točka 21.; presuda od 17. veljače 1993., Poucet i Pistre protiv AGF i Cancava, C-160/91, EU:C:1993:63, točka 17.; presuda od 18. lipnja 1998., Komisija protiv Italije, C-35/96, EU:C:1998:303, točka 36.

([21]) Presuda od 12. prosinca 2000., Aéroports de Pariz protiv Komisije, T-128/98, EU:T:2000:290, potvrđena presudom od 24. listopada 2002., Aéroports de Pariz protiv Komisije, C-82/01, EU:C:2002:617, točke 75.–79. To je potvrđeno presudom od 24. ožujka 2011., Mitteldeutsche Flughafen AG i Flughafen Leipzig Halle GmbH protiv Komisije, („zračna luka Leipzig-Halle"), predmeti T-443/08 i T-455/08, EU:T:2011:117, osobito točke 93. i 94.; potvrđeno presudom od 19. prosinca 2012., Leipzig-Halle, predmet C-288/11 P, EU:C:2012:821.

([22]) Smjernice za zračni prijevoz iz 2014., točka 34. Vidjeti i presudu od 19. siječnja 1994., SAT Fluggesellschaft protiv Eurocontrol („Eurocontrol"), C-364/92, EU:C:1994:7.

([23]) Presuda od 16. lipnja 1987., Komisija protiv Italije, C-118/85, EU:C:1987:283, točke 7. i 8. te presuda od 4. svibnja 1988., Bodson protiv Pompes funèbres des régions libérées, C-30/87, EU:C:1988:225, točka 1.

([24]) Odluka Komisije br. 309/2002 od 19. ožujka 2003., Sigurnost zračnog prometa – naknada troškova nakon napada 11. rujna 2001., SL C 148, 25.6.2003., str. 7.

([25]) Smjernice za zračni prijevoz iz 2014., točka 35. Vidjeti i predmet *Eurocontrol*, točku 30.; presudu od 26. ožujka 2009., Selex Sistemi Integrati protiv Komisije, C-113/07 P, EU:C:2009:191, točku 71. te Odluku Komisije (EU) 2018/628 od 11. studenoga 2016. o državnoj potpori SA.24221 (2011/C) (ex 2011/NN) koju je provela Austrija za zračnu luku Klagenfurt, Ryanair i druge zračne prijevoznike koji se koriste tom zračnom lukom, SL L 107, 26.4.2018., str. 1.

(184) No javno financiranje negospodarskih djelatnosti ne smije dovesti do neopravdane diskriminacije između zračnih prijevoznika i upravitelja zračnih luka. Doista, ustaljena je sudska praksa da postoji prednost kada javna tijela oslobode poduzeća troškova koji su svojstveni njihovim gospodarskim djelatnostima ([26]). Stoga, ako je u određenom pravnom sustavu uobičajeno da zračni prijevoznici ili rukovoditelji zračnih luka snose troškove određenih usluga, a neki zračni prijevoznici ili rukovoditelji zračnih luka koji obavljaju iste usluge u ime istih javnih tijela ne moraju snositi te troškove, potonji mogu uživati prednost, čak i ako se te usluge same po sebi smatraju negospodarskima ([27]).

7.1.1.2 Primjena na ovaj predmet

(185) Upravitelj zračne luke bavi se izgradnjom i održavanjem infrastrukture zračne luke te upravljanjem njome. Upravitelj zračne luke nudi usluge zračne luke te od korisnika, kako od operatora civilnog zrakoplovstva tako i od nekomercijalnih korisnika općeg zrakoplovstva, naplaćuje upotrebu infrastrukture zračne luke, čime komercijalno iskorištava infrastrukturu. Stoga se mora zaključiti da se upravitelj zračne luke bavio gospodarskom djelatnosti u razdoblju za koje se provodi ocjena te, stoga, čini poduzetnika u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

(186) Rumunjska je navela da se za troškove koji proizlaze iz sljedećih djelatnosti treba smatrati da su u nadležnosti javne politike (uvodne izjave 87. i 88.):

— ulaganja u obnovu uzletno-sletne staze i proširenje stajanke odnose se na nekomercijalne djelatnosti u Međunarodnoj zračnoj luci Temišvar (kao što su vojne aktivnosti, službene misije, misije potrage i spašavanja, humanitarni i hitni letovi);

— ulaganja u zaštitnu opremu;

— ulaganja u razvoj terminala za neschengenski promet u cilju osiguranja usklađenosti sa zahtjevima EU-a tako da terminal može prihvaćati neschengenske letove – u to je vrijeme Rumunjska očekivala da će 2011. postati članica schengenskog prostora.

(187) Kad je riječ o ulaganjima u *obnovu uzletno-sletne staze i proširenje stajanke* 2007., 2008. i 2009., Komisija podsjeća da će, ako se infrastruktura upotrebljava za gospodarske i negospodarske djelatnosti, javno financiranje biti obuhvaćeno pravilima o dodjeli državne potpore samo ako uključuje troškove povezane s gospodarskim djelatnostima.

(188) No u ovom su predmetu ulaganja u obnovu staze za vožnju i proširenje stajanke uglavnom bila potrebna jer se sadržaji u zračnoj luci upotrebljavaju u komercijalne svrhe. Rumunjska je tvrdila da su ulaganja bila potrebna kako bi se zadovoljila potražnja prema prognozama povećanog komercijalnog prometa, ostvarili dodatni prihodi za upravitelja zračne luke i povećala njegova profitabilnost (uvodna izjava 86.). Komisija podsjeća da financiranje negospodarske djelatnosti zračne luke ne može dovesti do unakrsnog subvencioniranja gospodarskih djelatnosti zračne luke. Za potrebe ove Odluke Komisija smatra da su ulaganja u obnovu uzletno-sletne staze i proširenje stajanke u cijelosti povezana s gospodarskim djelatnostima te da su, stoga, izvan nadležnosti javne politike.

(189) Kad je riječ u ulaganjima u *zaštitnu opremu*, Komisija podsjeća da se djelatnosti potrebne za zaštitu civilnog zrakoplovstva od nezakonitih radnji te ulaganja povezana s infrastrukturom i opremom potrebnom za provođenje tih djelatnosti općenito smatraju negospodarskima. Komisija smatra da su pregled predane prtljage, putnika i ručne prtljage te kontrola pristupa javnosti sigurnosnom području zračne luke mjere koje su obuhvaćene zaštitom civilnog zrakoplovstva od nezakonitih radnji ([28]).

(190) Rumunjska je potvrdila da u skladu s rumunjskim pravnim poretkom država financira zaštitnu opremu za sve zračne luke na temelju Odluke Vlade 1661 od 6. prosinca 2007.

([26]) Presuda od 3. ožujka 2005. u predmetu Wolfgang Heiser protiv Finanzamt Innsbruck, C-172/03, EU:C:2005:130, točka 36. i navedena sudska praksa.

([27]) Smjernice za zračni prijevoz iz 2014., točka 37.

([28]) Odluka Komisije (EU) 2015/1226 od 23. srpnja 2014. o državnoj potpori SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN) koju je provela Francuska u korist Trgovačke i industrijske komore Angoulême te društava SNC-Lavalin, Ryanair i Airport Marketing Services, SL L 201, 30.7.2015., str. 48.

(191) Komisija smatra da su ulaganja u zaštitnu opremu 2008., kako je navela Rumunjska, potrebna za zaštitu civilnog zrakoplovstva od nezakonitih radnji. Stoga su ta ulaganja obuhvaćena javnim uslugama i, stoga, ne čine državnu potporu.

(192) Kad je riječ o ulaganjima u izgradnju terminala za neschengenski promet, Rumunjska izjavljuje da su početna ulaganja u proširenje terminala bila potaknuta gospodarskim razmatranjima, ali su bila i ključna za stvaranje terminala koji odgovara sigurnosnim mjerama koje se zahtijevaju pravilima EU-a o zaštiti civilnog zrakoplovstva i kontroli schengenskih granica. Konkretno, te se mjere odnose na razdvajanje putnika. Nije detaljno opisano koja su ulaganja bila potrebna upravo radi zadovoljavanja tih pravila te, stoga, i za izvršavanje javnih ovlasti.

(193) Komisija podsjeća da financiranje negospodarske djelatnosti zračne luke ne može dovesti do unakrsnog subvencioniranja gospodarskih djelatnosti zračne luke. Na temelju podneska Rumunjske Komisija smatra da su se ulaganja u terminale u velikoj mjeri provela u ekonomske svrhe. Za potrebe ove Odluke Komisija smatra da su ulaganja u terminale za neschengenski promet izvan nadležnosti javne politike.

(194) Zaključno Komisija smatra:

i. da su ulaganja u obnovu uzletno-sletne staze i proširenje stajanke 2007., 2008. i 2009. izvan nadležnosti javne politike i da, stoga, čine gospodarsku djelatnost;

ii. da su ulaganja u zaštitnu opremu 2008. u nadležnosti javne politike i, stoga, ne čine državnu potporu;

iii. da su ulaganja u razvoj terminala za neschengenski promet 2007., 2008. i 2009. izvan nadležnosti javne politike i da, stoga, čine gospodarsku djelatnost;

7.1.2 *Državna sredstva i pripisivost državi*

7.1.2.1 Načela

(195) Kako bi činile državnu potporu, predmetne mjere moraju se financirati iz državnih sredstava i odluka o odobravanju mjere mora se moći pripisati državi.

(196) Pojam državne potpore primjenjuje se na svaku prednost koju iz državnih sredstava odobrava sama država ili neko posredničko tijelo koje djeluje u skladu s ovlastima koje su na njega prenesene ([29]). U primjeni članka 107. UFEU-a sredstva lokalnih tijela smatraju se državnim sredstvima ([30]).

7.1.2.2 Primjena na ovaj predmet

(197) Javno financiranje dodijeljeno upravitelju zračne luke odobreno je odlukama Vlade 615/2002 i 1212/2007 (uvodna izjava 39.) u obliku izravnih bespovratnih sredstava iz proračuna nacionalnog tijela, odnosno rumunjskog Ministarstva prometa. Sredstva su odobrena za investicijske projekte i evidentirana su kao kapitalni izdaci. Sredstva su raspodijeljena tijekom cijelog ulaganja na temelju proračuna odobrenog za predmetnu godinu.

(198) Zbog toga Komisija smatra da se ulaganja financiraju iz državnih sredstava i da se mogu pripisati državi.

([29]) Stardust Marine, točke 53.–56.
([30]) Presuda od 12. svibnja 2011., Nord-Pas-de-Calais, spojeni predmeti T-267/08 i T-279/08, EU:T:2011:209, točka 108.

7.1.3 *Selektivnost*

7.1.3.1 Načela

(199) Kako bi bila u okviru područja primjene članka 107. stavka 1. UFEU-a, državnom mjerom mora se u povoljniji položaj stavljati „određene poduzetnike ili proizvodnju određene robe”. Stoga su pojmom državnih potpora obuhvaćene samo one mjere države kojima se poduzetnicima na selektivan način dodjeljuje prednost.

(200) Kao što je potvrdio Sud, kad je država selektivno predložila uvjete zaključenog ugovora jednom ili većem broju subjekata, a ne na temelju objektivnih kriterija koji proizlaze iz teksta opće primjene i koji su primjenjivi na svaki subjekt, zajedno s drugim elementima, to može biti naznaka državne potpore ([31]).

7.1.3.2 Primjena na ovaj predmet

(201) U ovom je predmetu država financijsku potporu predložila i dala jednom poduzetniku, odnosno samo upravitelju zračne luke. To je pojedinačna mjera. Mjera 1. stoga je bila selektivna u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

7.1.4 *Gospodarska prednost*

7.1.4.1 Načela

(202) Prednost, u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a, svaka je gospodarska korist koju poduzetnik ne bi mogao ostvariti u uobičajenim tržišnim uvjetima, odnosno bez intervencije države. Važan je jedino učinak mjere na poduzetnika, a ne uzrok i cilj intervencije države. Prednost postoji kad god se financijsko stanje poduzetnika poboljša kao rezultat intervencije države.

(203) No javna sredstva koja je država izravno ili neizravno stavila na raspolaganje poduzetniku u okolnostima koje odgovaraju uobičajenim tržišnim uvjetima ne mogu se smatrati državnom potporom ([32]) („načelo subjekta u tržišnom gospodarstvu”).

(204) Načelo subjekta u tržišnom gospodarstvu primjenjuje se samo ako je država postupala kao privatni subjekt na tržištu koji se nalazi u sličnim okolnostima.

(205) Regionalna ili politička pitanja ne mogu se uzeti u obzir u svrhu testa načela subjekta u tržišnom gospodarstvu. Sve pozitivne posljedice na gospodarstvo ili pristupačnost regije u kojoj se nalazi poduzetnik trebalo bi zanemariti ([33]).

(206) Test načela subjekta u tržišnom gospodarstvu trebao bi se temeljiti na dostupnim informacijama i predvidivim događajima u vrijeme kada su dodijeljena javna sredstva i ne bi se smio pouzdati ni u kakve analize kasnije situacije ([34]).

(207) U skladu s tim, kada je riječ o javnom financiranju zračnih luka, analiza sukladnosti s testom načela subjekta u tržišnom gospodarstvu trebala bi se temeljiti na zdravim izgledima za profitabilnost *ex ante* za tijelo koje dodjeljuje sredstva ([35]). Svako predviđanje prometa koje se koristi u tu svrhu trebalo bi biti realistično i podlijegati razumnoj analizi osjetljivosti. Nepostojanje poslovnog plana pokazatelj je da kriteriji testa načela subjekta u tržišnom gospodarstvu možda neće biti ispunjeni ([36]).

([31]) Presuda Suda od 4. lipnja 2015., Komisija protiv MOL-a, C-15/14 P, EU:C:2015:362, točka 91.
([32]) Smjernice za zračni prijevoz iz 2014., točka 49. Vidjeti i predmet Stardust Marine, točku 69.
([33]) Smjernice za zračni prijevoz iz 2014., točka 49. Vidjeti i presudu od 10. srpnja 1986., Belgija protiv Komisije, predmet 40/85, EU:C:1986:305.
([34]) Smjernice za zračni prijevoz iz 2014., točka 48. Vidjeti i predmet Stardust Marine, točku 71. i presudu od 5. lipnja 2012., Europska komisija protiv Électricité de France („EDF”), predmet C-124/10 P, EU:C:2012:318, točku 85.
([35]) Odluka Komisije u predmetu C 25/2007 – Finska – zračna luka Tampere Pirkkala i Ryanair, SL L 309, 19.11.2013., str. 27.
([36]) EDF, točke 84., 85. i 105.

(208) U slučaju da ne postoji poslovni plan države članice mogu dostaviti analizu ili interne dokumente javnih tijela ili predmetne zračne luke u kojima se jasno vidjeti da je prije dodjele javnih sredstava provedena analiza iz koje je vidljivo da su ispunjeni kriteriji testa načela subjekta u tržišnom gospodarstvu ([37]).

(209) Prema ustaljenoj sudskoj praksi na samoj je državi članici da utvrdi je li djelovala kao razuman privatni ulagač ([38]) i da Komisiji o tome dostavi dokaze ([39]).

7.1.4.2 Primjena na ovaj predmet

(210) Kako bi u ovom predmetu utvrdila dodjeljuje li se javnim financiranjem upravitelju zračne luke prednost koju ne bi ostvario u uobičajenim tržišnim uvjetima, Komisija mora usporediti postupanje tijela javnih vlasti koja pružaju izravna bespovratna sredstva i injekcije kapitala s postupanjem subjekta u tržišnom gospodarstvu koji, zanemarujući sva socijalna, regionalna i sektorska pitanja, tijekom ulaganja postupa u skladu s izgledima dugoročne profitabilnosti ([40]). Ti su izgledi posebno značajni za ulaganja u infrastrukturu, koja često uključuju visoke iznose financijskih sredstava i mogu proizvesti pozitivan povrat tek nakon mnogo godina. U svim procjenama profitabilnosti zračne luke moraju se uzeti u obzir prihodi zračne luke.

(211) Komisija na početku napominje da je vlada bila 100-postotni vlasnik dionica upravitelja zračne luke (uvodna izjava 28.). No njezin se vlasnički udio krajem 2008. smanjio na 80 % dionica. Za potrebe ocjene načela subjekta u tržišnom gospodarstvu uzeo se u obzir vladin vlasnički udio u usporedbi s udjelom troškova koje je financirala.

(212) Komisija mora temeljiti svoju ocjenu na informacijama i pretpostavkama koje su relevantnim rumunjskim tijelima bile na raspolaganju u vrijeme odobravanja javnog financiranja ([41]).

(213) Rumunjska je navela da su sljedeća ulaganja izvršena u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu (uvodna izjava 86.):

— financiranje obnove uzletno-sletne staze i proširenja stajanke 2007., 2008. i 2009.,

— financiranje izgradnje terminala za neschengenski promet 2007., 2008. i 2009.,

— financiranje izgradnje pristupne ceste i parkirališta 2007. i

— financiranje rasvjetne opreme 2008.

(214) Rumunjska je navela da su se ta ulaganja vodila izgledima dugoročne profitabilnosti koja bi državi mogla dvostruko koristiti: kao dioničaru koji prima dividende i kao vlasniku koji prima naknadu za koncesiju (izračunanu kao 2 % bruto prihoda ostvarenih od iskorištavanja koncesije) (uvodna izjava 86.). Rumunjska izjavljuje da su Plan razvoja iz 2006. i Ocjena kapaciteta iz 2006. pokazali ekonomsku održivost ulaganja. Rumunjska je navela da se ekonomska održivost mogla očekivati jer bi se zahvaljujući većem broju putnika i povećanjem učinkovitosti povećali prihodi od upravljanja infrastrukturom zračne luke (uvodna izjava 86.).

(215) Komisija će najprije razmotriti jesu li *ex ante* studije izvedivosti koje je Rumunjska dostavila za prethodno navedena ulaganja dostatne za dokazivanje usklađenosti s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu.

([37]) Smjernice za zračni prijevoz iz 2014., točka 51.

([38]) Mišljenje nezavisnog odvjetnika Henrika Saugmandsgaarda Øea od 24. listopada 2019., Larko protiv Komisije, predmet C-244/18 P, EU:C:2019:896, točka 53. Vidjeti i presudu od 1. veljače 2018., Larko protiv Komisije, T-423/14, EU:T:2018:57; presudu od 25. lipnja 2015., SACE i Sace BT protiv Komisije, T-305/13, EU:T:2015:435 i EDF.

([39]) EDF, točka 104.

([40]) Presuda od 21. ožujka 1991., Italija protiv Komisije („Alfa Romeo"), C-305/89, EU:C:1991:142, točka 23.; presuda od 12. prosinca 2000., Alitalia protiv Komisije, T-296/97, EU:T:2000:289, točka 84.

([41]) Smjernice za zračni prijevoz iz 2014., točka 3,4. Vidjeti i predmet *Stardust Marine*, točku 71.

Studije izvedivosti

(216) Rumunjska je dostavila studije izvedivosti za ulaganja u obnovu uzletno-sletne staze i proširenje stajanke, izgradnju terminala za neschengenski promet, izgradnju pristupne ceste i parkirališta te rasvjetnu opremu. Cilj je studija izvedivosti procijeniti ukupnu profitabilnost projekata u koje je ulagala država. One se, stoga, upotrebljavaju kako bi se analiziralo je li Rumunjska uložila u projekte za koje se očekivalo da će biti profitabilni.

(217) U studiji izvedivosti za *obnovu uzletno-sletne staze i proširenje stajanke* utvrđena je neto sadašnja vrijednost (eng. net present value, „NPV") od 3,791 milijun EUR i unutarnja stopa povrata od 10,56 % (uz primjenu diskontne stope od 5 %). Komisija je u toj studiji utvrdila niz nedostataka. Konkretno, NPV se značajno razlikuje od NPV-a u *ex post* studijama izvedivosti. Razdoblje predviđanja od 25 godina predugo je s obzirom na ograničenu prirodu vrste ulaganja radi obnove koja je provela Rumunjska, osobito kad se uzme u obzir njihov ograničen doprinos ukupnom rastu broja putnika. S druge strane, u *ex post* studiji izvedivosti za to se ulaganje promatra znatno kraće razdoblje predviđanja (šest godina). Nadalje, studija ne uključuje razvoj prometa koji je trebao biti temelj za prognozu prihoda. Predviđene stope inflacije nisu objašnjenje i vrlo su niske (1,5 % od 11. godine), uzimajući u obzir tadašnju stopu inflacije (4,7 % u 2007., 7,9 % u 2008.). Diskontna stopa od 5 % nije objašnjena i čini se preniskom, osobito kad se usporedi s drugim istodobnim ulaganjima, kao što su modernizacija i proširenje parkirališta. Stoga Komisija smatra da ta studija nije utemeljena. Nadalje, iako je velik dio ulaganja proveden 2007., studija je izrađena u srpnju 2008. Stoga se tom studijom izvedivosti ne može potvrditi profitabilnost ulaganja kako se zahtijeva testom načela subjekta u tržišnom gospodarstvu ([42]).

(218) Kad je riječ o studiji izvedivosti za *izgradnju terminala za neschengenski promet*, Komisija je utvrdila da se pri izračunu NPV-a terminala u studiji ulaganja nisu razmatrala kao troškovi. Stoga Komisija ne može prihvatiti tu studiju izvedivosti kao dokaz usklađenosti s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu. Uz to, studija je izrađena u lipnju 2008. i čini se da se odnosi samo na ulaganja 2009.

(219) Kad je riječ o studiji izvedivosti za *modernizaciju i proširenje parkirališta* na temelju koje su izvršena ulaganja u izgradnju pristupne ceste i parkirališta, Komisija smatra da je studija utemeljena. U studiji se pretpostavlja 15-postotno povećanje prihoda od očekivanog povećanja broja korisnika parkirališta povezanog s povećanjem broja putnika. U studiji je utvrđen pozitivan NPV uz primjenu diskontne stope od 15 % tijekom očekivanog trajanja ulaganja od osam godina. Komisija smatra da je diskontna stopa od 15 % razumna i da je trajanje ulaganja konzervativno kratko. Studija pokazuje da će se ulaganje amortizirati već nakon pet godina. Studija je izrađena u studenome 2005. te se, stoga, u njoj mogla procijeniti usklađenost ulaganja iz 2007. s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu. Nadalje, Komisija napominje da je u vrijeme donošenja odluke o financiranju modernizacije i proširenja parkirališta vlada bila 100-postotni vlasnik dionica upravitelja zračne luke. Stoga razmjerna prilagodba NPV-a projekta nije potrebna.

(220) Rumunjska je navela da je relevantan datum za studiju izvedivosti za rasvjetnu opremu datum kad ju je izradila IPTANA SA, koja je na studiji počela raditi u kolovozu 2007. na temelju Ugovora br. 1016/22.8.2007. te koja je pozitivno mišljenje Tehničkog i gospodarskog vijeća Ministarstva prometa dobila u Mišljenju br. 33/1998, koje je revidirano 2007. Neovisno o tome, točan datum izrade studije nije dostupan. U svakom slučaju, studija izvedivosti za *rasvjetnu opremu* nije uključivala analizu profitabilnosti, nego razrađene procjene troškova tog projekta. Stoga iz nje nije bilo vidljivo kako se upravitelj zračne luke vodio izgledima za dugoročnu profitabilnost. Stoga Komisija ne može prihvatiti tu studiju izvedivosti kao dokaz usklađenosti s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu.

(221) Na temelju prethodno navedenog Komisija smatra da je *ex ante* studija izvedivosti izrađena za ulaganja u pristupnu cestu i parkiralište dostatna kao dokaz usklađenosti s načelom subjekta u tržišnom natjecanju. Komisija smatra da studije izvedivosti za obnovu staze za vožnju i proširenje stajanke, za osvjetljenje i za terminal za neschengenski promet ne dokazuju usklađenost s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu.

([42]) Stardust Marine, točka 71. i EDF, točke 85. i 104.

Ex post izrađene *ex ante* studije profitabilnosti

(222) Upravitelj zračne luke dostavio je i *ex post* izrađene *ex ante* studije profitabilnosti za ulaganja navedena u uvodnoj izjavi 213.

(223) Kad je riječ o ulaganjima u *obnovu uzletno-sletne staze i proširenje stajanke*, u *ex post* izrađenoj studiji profitabilnosti utvrđeni su NPV od 1 784 600,12 EUR i unutarnja stopa povrata od 13,12 %. Primijenjena je diskontna stopa od 9,1 %. U *ex post* izrađenoj studiji pretpostavlja se drukčija prognoza putničkog prometa nego što je bilo dostupno *ex ante* na temelju Plana razvoja. Te su prognoze putnika konzervativnije te je procijenjeni broj putnika niži od broja uključenog u Plan razvoja. Stoga bi u tom pogledu očekivana profitabilnost bila čak i viša da se uzela u obzir prognoza broja putnika iz Plana razvoja. Neovisno o tome, Komisija napominje da se procijenjeni investicijski troškovi razlikuju od *ex ante* studije izvedivosti iz srpnja 2008. Komisija ne može provjeriti jesu li pretpostavke o investicijskim troškovima one koje su se mogle očekivati *ex ante*. Stoga se ne može zaključiti da su pretpostavke koje su uzete u obzir one koje bi bile dostupne prije dodjele javnog financiranja te se naknadno izrađena studija ne može smatrati pouzdanom *ex ante* analizom profitabilnosti.

(224) Kad je riječ o ulaganjima u *rasvjetnu opremu*, u *ex post* izrađenoj studiji profitabilnosti koju je dostavio upravitelj zračne luke utvrđeni su NPV od 226 066,84 EUR i unutarnja stopa povrata od 26,9 %. Primijenjena je diskontna stopa od 9,1 %. U *ex post* izrađenoj studiji pretpostavlja se drukčija prognoza putničkog prometa od dostupne ex ante studije u Planu razvoja. Te su prognoze putnika konzervativnije jer je procijenjeni broj putnika niži od broja uključenog u Plan razvoja. Stoga bi u tom pogledu očekivana profitabilnost bila čak i viša da se uzela u obzir prognoza broja putnika iz Plana razvoja. Čini se da je ta *ex post* izrađena *ex ante* analiza utemeljena i da pokazuje *ex ante* izglede profitabilnosti ulaganja u rasvjetnu opremu 2008.

(225) Upravitelj zračne luke dostavio je naknadno izrađenu studiju profitabilnosti za ulaganje u *terminal za neschengenski promet*. U studiji su utvrđeni NPV od 2 536 094,92 EUR i unutarnja stopa povrata od 14,71 %. Primijenjena je diskontna stopa od 8,67 %. U *ex post* izrađenoj studiji pretpostavlja se drukčija prognoza putničkog prometa od dostupne ex ante studije u Planu razvoja. Te su prognoze putnika konzervativnije te je procijenjeni broj putnika niži od broja uključenog u Plan razvoja. Neovisno o tome, Komisija ne može provjeriti jesu li pretpostavke o investicijskim troškovima one koje su se mogle očekivati *ex ante*. Usto, nije jasno kako su investicijski troškovi iz naknadno izrađene studije povezani s investicijskim troškovima pretpostavljenim u *ex ante* studiji profitabilnosti iz lipnja 2008. (uvodna izjava 218.). Stoga se ne može zaključiti da su pretpostavke koje su uzete u obzir one koje bi bile dostupne prije dodjele javnog financiranja te se, stoga, naknadno izrađena studija ne može smatrati pouzdanom *ex ante* analizom profitabilnosti za ulaganja u terminal za neschengenski promet.

7.1.4.3 Zaključak o gospodarskoj prednosti

(226) Kako je prethodno objašnjeno, Komisija smatra da je Rumunjska postupala u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu kad je ulagala u projekt izgradnje pristupne ceste i parkirališta na Međunarodnoj zračnoj luci Temišvar kako je prikazano u tablici 3. Komisija stoga zaključuje da se financiranjem tog ulaganja upravitelju zračne luke nije dodijelila gospodarska prednost.

(227) Kad je riječ o ostala tri investicijska projekta (obnova staze za vožnju i proširenje stajanke, izgradnja terminala za neschengenski promet i rasvjetna oprema), Komisija zaključuje da se javnim financiranjem tih triju investicijskih projekata upravitelju zračne luke dodijelila gospodarska prednost.

7.1.5 *Narušavanje tržišnog natjecanja i utjecaj na trgovinu među državama članicama*

7.1.5.1 Načela

(228) Kada potpora koju dodjeljuje država članica jača položaj nekog poduzetnika u odnosu na druge poduzetnike koji se natječu u trgovini unutar EU-a, mora se smatrati da ta potpora utječe na potonje poduzetnike ([43]).

([43]) Presuda od 30. travnja 1998., Het Vlaamse Gewest protiv Komisije, T-214/95, EU:T:1998:77 i presuda od 17. rujna 1980., Philip Morris protiv Komisije, C-730/79, EU:C:1980:209, točka 11.

(229) Budući da je upravljanje zračnom lukom gospodarska djelatnost, tržišno natjecanje postoji, s jedne strane, među zračnim lukama u privlačenju zračnih prijevoznika i povezanog (putničkog i teretnog) zračnog prometa i, s druge strane, među upraviteljima zračnih luka koji se mogu međusobno natjecati kako bi im se povjerilo upravljanje određenom zračnom lukom. Osim toga, zračne luke koje se nalaze u različitim prihvatnim područjima ili čak u različitim državama članicama mogu se međusobno natjecati i kako bi privukle zračne prijevoznike, a osobito niskotarifne i čarter prijevoznike.

(230) Stoga se javnim financiranjem zračne luke može narušiti tržišno natjecanje *među zračnim lukama*. Tržišno natjecanje među zračnim lukama može se ocijeniti u svjetlu kriterija odabira zračnih prijevoznika te posebno usporedbom čimbenika kao što su vrsta usluga zračnih luka koje se pružaju, klijenti, populacija ili gospodarska djelatnost, zagušenje, cestovni pristup, kao i razine naknada za upotrebu infrastrukture zračne luke i usluga ([44]).

(231) Kako je navedeno u točki 40. Smjernica za zračni prijevoz iz 2005. i ponovno potvrđeno u točki 45. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014., iz područja primjene članka 107. stavka 1. UFEU-a nije moguće isključiti čak ni male zračne luke. Nadalje, u točki 45. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014. izričito je navedeno da „relativno malo poduzeće koje dobiva javna sredstva kao takvo ne isključuje mogućnost utjecaja na trgovinu između država članica".

7.1.5.2 Primjena na ovaj predmet

(232) U vremenu za koje se provodi ocjena Međunarodna zračna luka Temišvar bila je druga najveća zračna luka u Rumunjskoj (uvodna izjava 31.). Kroz nju je godišnje prolazilo otprilike 900 000 putnika. Nalazi se u blizini Zračne luke Arad koja je udaljena 50 km i dva sata vožnje od Karansebeša (uvodna izjava 34.). Međunarodne letove iz Međunarodne zračne luke Temišvar u druge dijelove Unije obavljaju različiti zračni prijevoznici koji lete i iz drugih zračnih luka u Rumunjskoj i drugih država članica. Uzletno-sletna staza u Međunarodnoj zračnoj luci Temišvar dovoljno je duga i zračnim prijevoznicima omogućuje obavljanje međunarodnih letova srednjeg doleta te stoga zračne prijevoznike privlači na štetu drugih sličnih zračnih luka koje se nalaze u drugim državama članicama. Gospodarskom prednošću odobrenom upravitelju zračne luke u obliku izravnih bespovratnih sredstava za ulaganje u ovom slučaju jačao se njegov gospodarski položaj jer je upravitelj zračne luke mogao uspostaviti svoje poslovanje i pritom nije morao snositi sve povezane investicijske troškove.

(233) Stoga se mjere za koje se provodi ocjena moraju smatrati uzrokom narušavanja tržišnog natjecanja i utjecaja na trgovinu među državama članicama.

7.1.6 *Zaključak o postojanju državne potpore*

(234) Na temelju prethodno navedenog Komisija zaključuje da javno financiranje izgradnje pristupne ceste i parkirališta 2007. te zaštitne opreme 2008. ne čini državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

(235) No Komisija smatra da javno financiranje izgradnje terminala za neschengenski promet, poboljšanja staze za vožnju i proširenja stajanke te rasvjetne opreme čini državnu potporu upravitelju zračne luke u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

7.2 **Vrsta potpore: postojeća ili nova potpora**

(236) Komisija napominje da se na temelju odredaba Priloga V. Akta o uvjetima pristupanja Republike Bugarske i Rumunjske ([45]) „programi potpore i pojedinačna potpora sektoru prometa koji su u novoj državi članici uspostavljeni prije datuma pristupanja i primjenjivi i nakon tog datuma smatraju postojećom potporom u smislu članka 88. stavka 1. Ugovora o EZ-u pod sljedećim uvjetom: mjere potpore moraju se priopćiti Komisiji u roku od četiri mjeseca od datuma pristupanja […]. Te se mjere smatraju „postojećom" potporom u smislu članka 88. stavka 1. Ugovora o EZ-u do isteka treće godine od datuma pristupanja."

(237) Iz toga proizlazi da će se u slučaju Rumunjske sustav predviđen u Prilogu V. primjenjivati samo na potporu uspostavljenu prije 1. siječnja 2007. koja je nastavljena nakon toga ako je ta potpora priopćena Komisiji u roku od četiri mjeseca od datuma pristupanja.

([44]) Smjernice za zračni prijevoz iz 2014., točka 43.
([45]) Akt o uvjetima pristupanja Republike Bugarske i Rumunjske i prilagodbama ugovora na kojima se temelji Europska unija, SL L 157/203, 21.6.2005.

(238) Rumunjska je navela da je javno financiranje ulaganja u Međunarodnu zračnu luku Temišvar za 2007. odobreno u studenome 2006., odnosno prije pristupanja Rumunjske Europskoj uniji. No s obzirom na to da te mjere nisu bile navedene među mjerama priopćenima Komisiji u skladu s prethodno opisanim postupkom, one ne mogu činiti postojeću potporu. Komisija, stoga, zaključuje da javno financiranje izgradnje terminala za neschengenski promet, poboljšanja staze za vožnju i proširenja stajanke te rasvjetne opreme čini novu potporu.

7.3 **Zakonitost potpore**

(239) Javno financiranje izgradnje terminala za neschengenski promet, poboljšanja staze za vožnju i proširenja stajanke te rasvjetne opreme izvršeno je bez prethodna službenog Komisijinog odobrenja. Mjere ne ispunjavaju zahtjeve skupnog izuzeća od obveze prijavljivanja iz članka 108. Ugovora. Rumunjska ih je provela i time prekršila svoje obveze iz članka 108. stavka 3. UFEU-a.

(240) Stoga te mjere čine nezakonitu državnu potporu.

7.4 **Spojivost s unutarnjim tržištem**

(241) Javno financiranje izgradnje terminala za neschengenski promet, poboljšanja staze za vožnju i proširenja stajanke te rasvjetne opreme (Tablica 3.) odobreno je prije 4. travnja 2014., odnosno datuma kad su Smjernice za zračni prijevoz iz 2014. postale primjenjive. U skladu sa Smjernicama za zračni prijevoz iz 2014. Komisija će na nezakonite potpore za ulaganja zračnim lukama primjenjivati pravila koja su na snazi u trenutku dodjele potpora ([46]).

(242) Smjernice za zračni prijevoz iz 2005. bile su na snazi kad je odobreno to financiranje ulaganja. Stoga se Smjernice za zračni prijevoz iz 2005. primjenjuju na ocjenu spojivosti te potpore za ulaganja.

(243) Na temelju točke 61. Smjernica za zračni prijevoz iz 2005. Komisija će potporu ocijeniti na temelju sljedećih kriterija:

— ispunjavaju li gradnja i upotreba infrastrukture jasno definirane ciljeve od općeg interesa (regionalni razvoj, dostupnost itd.),

— infrastruktura je potrebna i proporcionalna postavljenom cilju,

— infrastruktura ima zadovoljavajuće srednjoročne izglede za upotrebu, osobito u pogledu upotrebe postojeće infrastrukture,

— svi potencijalni korisnici infrastrukture imaju pristup do nje na jednak i nediskriminirajući način i i

— nema utjecaja na razvoj trgovine u mjeri u kojoj bi to bilo u suprotnosti s interesima Unije.

7.4.1 *Prihvatljivi troškovi*

(244) U skladu sa Smjernicama za zračni prijevoz iz 2005. troškovi koji mogu biti pokriveni potporom za ulaganje u korist zračnih luka moraju se ograničiti na investicijske troškove povezane s infrastrukturom zračne luke (uzletno-sletne staze, terminali, stajanke itd.) ili s kapacitetima koji ih izravno podržavaju (vatrogasni kapaciteti, oprema za sigurnost ili zaštitu). No prihvatljivi troškovi ne smiju obuhvaćati troškove povezane s obavljanjem komercijalnih djelatnosti koje nisu izravno povezane s ključnim djelatnostima zračne luke, uključujući izgradnju, financiranje, upotrebu i iznajmljivanje zemljišta i zgrada, ne samo za urede i skladištenje, već i za hotele i industrijske poduzetnike smještene unutar zračne luke te za trgovine, restorane i parkirališta za automobile.

(245) Investicijski troškovi navedeni u tablici 3., stavkama 2., 3., 4., 5., 9., 12. i 13., prihvatljivi su za potporu za ulaganja na temelju Smjernica za zračni prijevoz iz 2005. jer su dio infrastrukture zračne luke.

7.4.2 *Jasno definirani cilj od općeg interesa*

(246) Upravitelj zračne luke tvrdi da je njegova intervencija bila u skladu s jasno definiranim ciljem od općeg interesa, odnosno regionalnim razvojem, pristupačnosti regije i sigurnosti zračnog prijevoza (uvodna izjava 156.).

([46]) Smjernice za zračni prijevoz iz 2014., točka 173.

(247) Točnije, Rumunjska je objasnila da su ulaganja u razdoblju 2007.–2009. u obnovu staze za vožnju i proširenje stajanke bila opravdana jer je bilo potrebno poboljšati operativni kapacitet zračne luke tijekom vršnog vremena kad je kapacitet staze za vožnju i stajanke bio ograničen, osobito s obzirom na znatan očekivani rast prometa do 2015. (uvodna izjava 36.). Usto, Rumunjska je izjavila da su ulaganja bila potaknuta i razlozima povezanima sa sigurnosti zračnog prometa, odnosno potrebom da se odvoje parkirališna mjesta zrakoplova i pristup tim parkirališnim mjestima te potrebom da se osigura sigurnost parkiranih zrakoplova (uvodna izjava 86.).

(248) Kad je riječ o izgradnji terminala za neschengenski promet, Rumunjska je objasnila da je početni cilj ulaganja bio poboljšati kapacitet Međunarodne zračne luke Temišvar s obzirom na očekivano znatno povećanje putničkog prometa u razdoblju do 2015. U trenutku donošenja odluke o odobrenju ulaganja 2006. smatralo se da je kapacitet terminala došao do kritične točke u operativnom smislu. Putnički promet već se povećao za 250 % u razdoblju 2001.–2005., što je dovelo do zagušenja u vršnom vremenu. Prvotni terminal izgrađen 1960. nije bio dizajniran za te razine prometa (uvodna izjava 37.).

(249) Rumunjska je objasnila da je kasnije svrha daljnjih ulaganja u terminal za neschengenski promet bilo osiguranje usklađenosti sa sigurnosnim zahtjevima kako bi terminal mogao prihvaćati neschengenske letove. U to vrijeme Rumunjska je očekivala da će 2011. ući u schengenski prostor. Točnije, tokove putnika trebalo je razdvojiti između putnika koji dolaze iz schengenskog prostora i onih koji dolaze iz zemalja izvan schengenskog prostora. Time bi se osiguralo i da Međunarodna zračna luka Temišvar može zadržati svoju komercijalnu djelatnost u pogledu obiju vrsta letova unutar i izvan schengenskog prostora nakon što Rumunjska uđe u schengenski prostor (uvodna izjava 88.).

(250) Rumunjska je navela da je cilj financiranja ulaganja u rasvjetnu opremu 2008. bio bolje korištenje postojećom infrastrukturom jer bi se u slučaju loših vremenskih uvjeta omogućilo slijetanje iz oba smjera umjesto iz jednog. Cilj je bio i osigurati sigurnost zračnog prometa te sigurnost putnika i zrakoplova (uvodna izjava 90.).

(251) Uzimajući u obzir prethodno navedene argumente, ulaganja su bila osmišljena tako da se Međunarodnoj zračnoj luci Temišvar omogući da se nosi s tadašnjim ograničenjima kapaciteta u vršnom vremenu te da prihvati znatno prognozirano povećanje rasta prometa. Osmišljena su i radi promicanja zaštite zrakoplovstva i usklađenosti sa sigurnosnim mjerama koje se zahtijevaju pravilima Unije o zaštiti civilnog zrakoplovstva i kontroli schengenskih granica.

(252) Usto, susjedne zračne luke nisu mogle apsorbirati očekivani promet. Najbliža zračna luka, Zračna luka Arad, imala je vrlo ograničen promet, i u apsolutnom smislu i u usporedbi s Međunarodnom zračnom lukom Temišvar. Broj putnika godišnje na Zračnoj luci Arad iznosio je od 67 183 do 128 835 u razdoblju 2007.–2009., dok je promet na Međunarodnoj zračnoj luci Temišvar iznosio od 859 329 do 991 758 putnika godišnje, pri čemu promjene broja putnika na tim dvjema zračnim lukama nisu bile povezane ([47]). Zračna luka Arad nije imala fizičke kapacitete za prihvat prognoziranog rasta putničkog prometa jer je njezin najveći kapacitet manji od 200 000 putnika godišnje.

(253) Međunarodna zračna luka Temišvar bila je druga najveća zračna luka u Rumunjskoj u razdoblju za koje se provodi ocjena i trenutačno je treća najveća zračna luka u zemlji. U skladu s Planom razvoja za razdoblje 2006.–2015. Međunarodna zračna luka Temišvar opsluživala je regiju Zapadne Rumunjske, jednu od najrazvijenijih regija u Rumunjskoj. Opsluživala je i regije u istočnoj Mađarskoj te Srbiju i Crnu Goru (euroregiju DKMT) ([48]). Stoga je Međunarodna zračna luka Temišvar imala važnu ulogu u regionalnom razvoju. Uzimajući u obzir očekivani broj putnika za razdoblje 2006.–2015., izostanak ulaganja u povećanje kapaciteta negativno bi utjecao na gospodarski razvoj opsluživanih regija i njihovu pristupačnost, osobito s obzirom na činjenicu da nijedna druga zračna luka u regiji nije mogla apsorbirati postojeći ili očekivani promet. Usto, kroz Temišvar nije prolazila brza željeznička linija tako da nije postojalo intermodalno tržišno natjecanje ni za jednu zračnu liniju.

([47]) Nepovezanost između razvoja prometa u susjednim zračnim lukama bila je jedan od kriterija i u predmetu državne potpore SA.22614 (C 53/07) koju je provela Francuska u korist Trgovačke i industrijske komore Pau-Béarn te društava Ryanair, Airport Marketing Services i Transavia (SL L 201, 30.7.2015., str. 109.) za ocjenu spojivosti potpore dodijeljene zračnoj luci Pau.

([48]) Euroregija Dunav-Kriš-Moriš-Tisa (DKMT) je euroregija koja se nalazi u Mađarskoj, Rumunjskoj i Srbiji. Naziv je dobila prema četirima rijekama u tom području.

(254) Na temelju prethodno navedenog Komisija može zaključiti da se financiranjem koje se preispituje pridonijelo pristupačnosti opsluživanih regija i regionalnom gospodarskom razvoju te da se stoga pridonijelo dobro definiranom cilju od zajedničkog interesa.

7.4.3 *Nužnost i proporcionalnost potpore*

(255) U skladu sa Smjernicama za zračni prijevoz iz 2005. intenzitet potpore za potporu za ulaganje nije ograničen. Državno financiranje uključuje sljedeće intenzitete potpore: 80,3 % za terminal za neschengenski promet, 86,73 % za poboljšanje staze za vožnju i proširenje stajanke i 100 % za rasvjetnu opremu.

Tablica 11. Financiranje ulaganja 2007.–2009.

	2007.		2008.		2009.		**Ukupno**	
	Vlastita sredstva zračne luke	Sredstva dodijeljena iz državnog proračuna	Vlastita sredstva zračne luke	Sredstva dodijeljena iz državnog proračuna	Vlastita sredstva zračne luke	Sredstva dodijeljena iz državnog proračuna	**Vlastita sredstva zračne luke**	**Sredstva dodijeljena iz državnog proračuna**
Razvoj terminala za neschengenski promet	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**
Poboljšanje staze za vožnju i proširenje stajanke za zrakoplove	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**
Rasvjetna oprema				1 344 000			**0**	**1 344 000**
Ukupno	**823 397,9**	**8 604 000**	**3 133 537**	**11 822 650**	**1 072 670**	**8 767 950**	**5 029 605**	**29 194 600**

Izvor: upravitelj zračne luke

(256) Uzimajući u obzir ograničenu dobit zračne luke i dividende isplaćene rumunjskoj državi u razdoblju 2007.–2009. u usporedbi s iznosom potrebnih ulaganja, razumno je pretpostaviti da upravitelj zračne luke ne bi mogao uložiti više vlastitih sredstava. To je u skladu s općenitim poteškoćama u pristupu financiranja na tržištu u razdoblju za koje se provodi ocjena zbog tadašnje financijske krize. Nadalje, Komisija potvrđuje da zračne luke s godišnjim putničkim prometom do milijun putnika obično ne mogu u velikom dijelu pokriti svoje kapitalne troškove.

(257) Stoga je javno financiranje bilo nužno kako bi se mogla provesti ulaganja koja su se financirala. Drugim riječima, imalo je poticajni učinak jer upravitelj zračne luke ne bi proveo ta ulaganja bez državnog financiranja ili ih ne bi proveo u istom opsegu. Nadalje, to je u skladu s načelom proporcionalnosti jer upravitelj zračne luke nije mogao znatno povećati svoj doprinos financiranju tih ulaganja.

7.4.4 *Infrastruktura ima zadovoljavajuće srednjoročne izglede za korištenje*

(258) U skladu s Planom razvoja u razdoblju 2001.–2005. putnički promet i broj kretanja zrakoplova povećali su se za 250 %. U Planu razvoja predviđeno je i povećanje putničkog prometa sa 611 705 u 2005. na 1 661 332 u 2010. te 2 565 494 putnika u 2015. Očekivalo se da će se ulaskom Rumunjske u EU 2007. promet povećati za 16–18 %.

(259) Stoga su zbog tih izgleda ulaganja u cilju prihvata očekivanog prometa bila opravdana. Posljedično je infrastruktura imala zadovoljavajuće srednjoročne izglede za korištenje kad je odobreno financiranje.

7.4.5 *Jednak i nediskriminirajući pristup infrastrukturi*

(260) Rumunjska je potvrdila da svi korisnici imaju nediskriminirajući pristup infrastrukturi. Jedino ograničenje u korištenju infrastrukturom odnosi se na ograničenje u kapacitetu prihvata stajanke i terminala. Stoga je pristup toj infrastrukturi jednak i nediskriminirajući u smislu Smjernica za zračni prijevoz iz 2005.

7.4.6 *Nema utjecaja na razvoj trgovine u mjeri u kojoj bi to bilo u suprotnosti s interesima Unije*

(261) Javno financiranje na Međunarodnoj zračnoj luci Temišvar u razdoblju za koje se provodi ocjena moglo je utjecati na najbližu zračnu luku, odnosno Zračnu luku Arad. No Komisija napominje da je nekoliko čimbenika dovelo do ograničenog utjecaja financiranja upravitelja Međunarodne zračne luke Temišvar na tržišno natjecanje.

(262) Zračna luka Arad imala je ograničene fizičke kapacitete za putnički promet. Tek su 2014. izrađeni planovi o proširenju infrastrukture kako bi se kapaciteti putničkog terminala približili pragu od 200 000 putnika godišnje ili ga malo premašili. No čak i taj povećani potencijal ne bi bio dovoljan za potražnju prognoziranu u Planu razvoja Međunarodne zračne luke Temišvar.

(263) I stvarni podaci o prometu potvrđuju da je Zračna luka Arad imala vrlo ograničen putnički promet. Promet u Zračnoj luci Arad 2007. iznosio je samo 7,8 %, 2008. iznosio je samo 14,5 %, a 2009. iznosio je samo 8,8 % prometa u Međunarodnoj zračnoj luci Temišvar. Nadalje, ne čini se da je razvoj prometa u tim dvjema zračnim lukama povezan ([49]).

(264) Stoga Zračna luka Arad nije mogla apsorbirati očekivano znatno povećanje putničkog prometa predviđeno za Međunarodnu zračnu luku Temišvar.

(265) S obzirom na prethodno navedeno Komisija smatra da je narušavanje tržišnog natjecanja uzrokovano potporom bilo ograničeno i da nije premašivalo doprinos potpore za regionalni razvoj, pristupačnost i sigurnost.

7.4.7 *Zaključak o mjeri 1.*

(266) Zbog razloga navedenih u prethodnim uvodnim izjavama od 241. do 265. Komisija smatra da je državna potpora za financiranje izgradnje terminala za neschengenski promet, poboljšanja uzletno-sletne staze i proširenja stajanke za zrakoplove te rasvjetne opreme spojiva s unutarnjim tržištem na temelju članka 107. stavka 3. točke (c) UFEU-a.

8. OCJENA MJERE 2. – AIP IZ 2007., AIP IZ 2008. I AIP IZ 2010.

8.1 Postojanje potpore

(267) Načela članka 107. stavka 1. UFEU-a, kako su utvrđena u uvodnim izjavama 171. i 172., primjenjuju se i na ocjenu mjere 2.

8.1.1 *Gospodarska djelatnost i pojam poduzetnika*

8.1.1.1 Načela

(268) Komisija najprije mora utvrditi primjenjuje li se mjera 2. na poduzetnike u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a. Pojmom poduzetnika obuhvaćen je svaki subjekt koji obavlja gospodarsku djelatnost, bez obzira na njegov pravni oblik i način na koji se financira ([50]). Sve djelatnosti koje se sastoje od ponude robe ili usluga na određenom tržištu gospodarske su djelatnosti ([51]).

8.1.1.2 Primjena na ovaj predmet

(269) U AIP-ima se utvrđuju naknade koje zračni prijevoznici plaćaju za upotrebu infrastrukture zračne luke.

(270) Zračni prijevoznici pružaju usluge zračnog prijevoza. Pružanjem takvih usluga zračni prijevoznici obavljaju gospodarsku djelatnost i stoga su poduzetnici u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

([49]) Vidjeti bilješku 32.
([50]) Presuda od 18. lipnja 1998., Komisija protiv Italije, C-35/96, EU:C:1998:303 i Höfner i Elser.
([51]) Presuda od 16. lipnja 1987., Komisija protiv Italije,118/85, EU:C:1987:283; presuda od 18. lipnja 1998., Komisija protiv Italije, 35/96, EU:C:1998:303.

8.1.2 *Državna sredstva i pripisivost državi*

8.1.2.1 Načela

(271) Pojam državne potpore primjenjuje se samo na prednosti koje su izravno ili neizravno dodijeljene putem državnih sredstava ([52]). Državna sredstva uključuju sva sredstva javnog sektora ([53]), uključujući sredstva subjekata unutar države (decentraliziranih, saveznih, regionalnih ili drugih) ([54]) i, u određenim okolnostima, sredstva privatnih tijela. Podrijetlo sredstava nije relevantno pod uvjetom da se, prije izravnog ili neizravnog prijenosa korisnicima, na sredstva primjenjuje javna kontrola te su ona stoga dostupna nacionalnim tijelima ([55]), čak i ako sredstva ne postanu vlasništvo tijela javne vlasti ([56]).

(272) Nadalje, pojam državne potpore primjenjuje se samo ako se dodjela prednosti može pripisati državi, odnosno ako je odobrava sama država ili neko posredničko tijelo koje djeluje u skladu s ovlastima koje su na njega prenesene.

(273) Činjenica da je država ili državno tijelo jedini ili većinski dioničar poduzetnika nije dovoljna za zaključak da se prijenos sredstava tog poduzetnika može pripisati njegovim javnim dioničarima ([57]). Sud je odlučio i da se čak i kad je država u mogućnosti kontrolirati javnog poduzetnika i imati prevladavajući utjecaj nad njegovim operativnim poslovanjem u konkretnom slučaju ne može automatski pretpostaviti da je ta kontrola zaista izvršavana. Javni poduzetnik može djelovati s manje ili više neovisnosti, ovisno o stupnju autonomije koji mu je država dodijelila.

(274) Prema tome, sama činjenica da je javni poduzetnik pod kontrolom države nije dovoljna da bi se mjere koje je poduzeo taj poduzetnik mogle pripisati državi. Važno je ispitati i mora li se tijela javne vlasti smatrati uključenima, na bilo koji način, u donošenje te mjere. U tom je pogledu Sud naveo da se mogućnost pripisivanja mjere koju poduzima javni poduzetnik državi može izvesti iz skupa pokazatelja koji proizlaze iz okolnosti slučaja i konteksta u kojem je ta mjera poduzeta ([58]).

(275) Takvi pokazatelji mogu uključivati integraciju poduzetnika u strukture javne uprave, prirodu njegovih djelatnosti i obavljanje potonjih na tržištu u uobičajenim uvjetima tržišnog natjecanja s privatnim subjektima, pravni status poduzetnika (podliježe li javnom pravu ili pravu trgovačkih društava), intenzitet nadzora javnih tijela nad upravljanjem poduzetnika ili bilo koji drugi pokazatelj koji, u konkretnom slučaju, ukazuje na uključenost javnih tijela u donošenje mjere ili nevjerojatnost da javna tijela nisu bila uključena, imajući u vidu i opseg mjere, njezin sadržaj ili uvjete koje sadržava ([59]).

8.1.2.2 Primjena na ovaj predmet

(276) U ovom predmetu država je u svim ključnim trenucima imala neizravnu ili izravnu kontrolu nad sredstvima koja se razmatraju. U vrijeme odobrenja AIP-a iz 2010. zračna luka bila je u 80-postotnom izravnom vlasništvu rumunjskog Ministarstva prometa, u skladu s člankom 8. Statuta iz 2008. (uvodna izjava 28.). Sredstva upravitelja zračne luke bila su pod kontrolom države te su joj, stoga, bila na raspolaganju. Izvršavanjem svojeg prevladavajućeg utjecaja nad upraviteljem zračne luke Rumunjska je mogla usmjeravati korištenje njegovih

([52]) Presuda Suda od 24. siječnja 1978., Van Tiggele, 82/77, EU:C:1978:10, točke 25. i 26.; presuda od 12. prosinca 1996., Air France protiv Komisije („Air France”), T-358/94, EU:T:1996:194, točka 63.
([53]) Air France, točka 56.
([54]) Presuda Suda od 14. listopada 1987., Njemačka protiv Komisije, 248/84, EU:C:1987:437, točka 17.; presuda od 6. ožujka 2002., Territorio Histórico de Álava i drugi protiv Komisije, spojeni predmeti T-92/00 i 103/00, EU:T:2002:61, točka 57.
([55]) Presuda Suda od 17. srpnja 2008., Essent Netwerk Noord, C-206/06, EU:C:2008:413, točka 70.; presuda Suda od 16. svibnja 2000., Francuska protiv Ladbroke Racing Ltd i Komisije („Ladbroke Racing”), C-83/98 P, EU:C:2000:248, točka 50.
([56]) Air France, točke 65., 66. i 67.; Ladbroke Racing, točka 50.
([57]) Stardust Marine, točka 51. i dalje.
([58]) Stardust Marine, točke 52. i 55.
([59]) Stardust Marine, točka 56.

sredstava na financiranje specifičnih prednosti u korist drugih poduzetnika. Nadalje, kad su odobreni AIP iz 2007. i AIP iz 2008. ([60]), rumunjska država bila je jedini dioničar upravitelja zračne luke. Na temelju članka 7. Statuta iz 1998. (uvodna izjava 28.) Rumunjska je upisala cijeli početni kapital i u cijelosti ga uplatila na dan osnivanja Međunarodne zračne luke Temišvar. Stoga se sredstva upravitelja zračne luke moraju smatrati državnim sredstvima za potrebe članka 107. stavka 1. UFEU-a.

(277) Kad je riječ o pripisivosti rumunjskoj državi, rumunjska tijela tvrde da upravitelj zračne luke posluje kao ulagač u tržišnom gospodarstvu i da je utjecaj države strogo ograničen na njezinu ulogu dioničara društva u skladu s osnivačkim aktom društva i Zakonom br. 31/1990 o trgovačkim društvima. Odluku o politici cijena upravitelja zračne luke donose upravni odbor i izvršni direktori upravitelja zračne luke u skladu sa statutom društva.

(278) Kad je riječ o državnom nadzoru djelatnosti upravitelja zračne luke, Komisija primjećuje da Glavnu skupštinu dioničara čine predstavnici dioničara, rumunjska država, koju predstavlja Ministarstvo prometa, kao jedini dioničar na temelju Statuta iz 1998. i većinski dioničar (s 80 % dionica) na temelju Statuta iz 2008., te da ona može odlučivati o djelatnostima i ekonomskoj politici upravitelja zračne luke. Na temelju članka 19. Statuta iz 2008. odluke Glavne skupštine dioničara donose se glasovima dioničara koji čine najmanje polovinu temeljnog kapitala, bez glasova manjinskih dioničara s pravom veta.

(279) U skladu s člankom 20. Statuta iz 2008. upraviteljem zračne luke upravlja Uprava koja ima sedam članova, od kojih su dva predstavnici Ministarstva prometa i jedan predstavnik Ministarstva financija. Nadalje, Komisija primjećuje da Upravu odabire Glavna skupština dioničara (u kojoj je država bila jedini dioničar na temelju Statuta iz 1998. i u kojoj trenutačno drži većinu). Uprava i njezin predsjednik imenuju se nalogom Ministarstva prometa.

(280) Sastanci Uprave mogu se održati ako sudjeluje najmanje polovina plus jedan član Uprave ([61]). Uprava vijeća u prisutnosti najmanje dvije trećine svojih članova te donosi odluke većinom članova Uprave ([62]).

(281) Predsjednik Uprave obavlja dužnosti i glavnog direktora upravitelja zračne luke. Organska struktura i lanac utjecaja daljnji su pokazatelj pripisivosti odobrenja cjenika naknada i popusta državi. U svakom slučaju, i u najmanju ruku, ti su članovi Uprave državu stalno obavještavali o razvoju cjenika naknada i popusta.

(282) Nadalje, na temelju članka 2. točke 2. Statuta iz 1998. glavna svrha upravitelja zračne luke djelatnosti su od nacionalnog javnog interesa. U skladu s člankom 5. Statuta iz 1998. upravitelj zračne luke specijalizirano je tehničko tijelo koje je Ministarstvo prometa odredilo uglavnom za obavljanje djelatnosti od nacionalnog javnog interesa kako bi, u skladu sa svojim opisom posla, osiguravalo pogodnosti, usluge i radove u svrhu upravljanja i korištenja imovinom koja pripada ili koja je u vlasništvu države ili koju je ona dala u zakup, s obzirom na nacionalni i međunarodni zračni promet, osiguravajući prijevoz osoba i robe.

(283) S obzirom na ta razmatranja Komisija smatra da postoji dovoljno pokazatelja kako bi se utvrdilo da se AIP iz 2007., AIP iz 2008. i AIP iz 2010. mogu pripisati državi.

([60]) Rumunjska je pojasnila da je Upravni odbor upravitelja zračne luke AIP iz 2007. i AIP iz 2008. odobrio otprilike dva mjeseca prije stupanja na snagu svakog pojedinog AIP-a.

([61]) Članak 20. točka 9. Statuta iz 1998.

([62]) Članak 20. točka 10. Statuta iz 1998.

8.1.3 *Selektivnost*

8.1.3.1 Načela

(284) Kako bi bila u okviru područja primjene članka 107. stavka 1. UFEU-a, državnom mjerom mora se u povoljniji položaj stavljati „određene poduzetnike ili proizvodnju određene robe”. Stoga su pojmom državnih potpora obuhvaćene samo one mjere kojima se poduzetnicima na selektivan način dodjeljuje prednost.

(285) Prema ustaljenoj sudskoj praksi ocjena uvjeta selektivnosti zahtijeva da se utvrdi može li neka nacionalna mjera, u okviru određenog pravnog sustava, staviti određene poduzetnike ili proizvodnju određene robe u povoljniji položaj u usporedbi s drugima koji se, u odnosu na cilj koji se tim sustavom želi postići, nalaze u usporedivoj činjeničnoj i pravnoj situaciji. Ispitivanje selektivnosti pretpostavlja prethodno definiranje referentnog okvira u kojem se nalazi odnosna mjera ([63]). Mjera je selektivna „samo ako u okviru određenog pravnog sustava ima za učinak pogodovati određenim poduzetnicima u odnosu na druge koji pripadaju drugim sektorima ili istom sektoru te se nalaze u usporedivoj činjeničnoj i pravnoj situaciji s obzirom na cilj koji se želi postići tim sustavom.” ([64]) Pojam državne potpore ne odnosi se na državne mjere koje uvode razliku između poduzetnika kada ta razlika potječe iz prirode ili strukture sustava kojeg su one dio ([65]).

(286) Mjera kojom javni poduzetnik utvrđuje uvjete korištenja svojom robom ili uslugama nije nužno uvijek selektivna za potrebe članka 107. stavka 1. UFEU-a ([66]). Članak 107. stavak 1. UFEU-a ne razlikuje državne intervencije prema uzrocima ili ciljevima, nego ih definira ovisno o njihovim učincima i stoga neovisno o tehnikama koje se primjenjuju ([67]).

8.1.3.2 Primjena na ovaj predmet

(287) AIP-om iz 2007., AIP-om iz 2008. i AIP-om iz 2010. predviđen je sustav osnovnih stopa naknada zračne luke (uvodna izjava 41. odnosno 44.). Nadalje, AIP iz 2007., AIP iz 2008. i AIP iz 2010. uključivali su i popuste i rabate na naknade ovisno o broju slijetanja u određenom razdoblju, broju putnika, masi zrakoplova i/ili vrsti zračne linije (uvodne izjave od 42. do 43., od 46. do 48. odnosno 49.).

(288) AIP iz 2007., AIP iz 2008. i AIP iz 2010. predložili su, ocijenili i utvrdili izvršni direktori Međunarodne zračne luke Temišvar te ih je odobrio Upravni odbor (uvodna izjava 40.). To je u skladu sa zahtjevom da operator zračne luke, izvršavajući nadležnost koja mu je svojstvena, sastavlja popis pristojbi koje se primjenjuju na tu zračnu luku ([68]). Stoga su primjenjivi pravni okvir bile naknade zračne luke, popusti i rabati primjenjivi na Međunarodnu zračnu luku Temišvar koji su utvrđeni u AIP-u iz 2007., AIP-u iz 2008. odnosno AIP-u iz 2010.

(289) Stoga je relevantan referentni okvir za ispitivanja jesu li AIP iz 2007., AIP iz 2008. i AIP iz 2010. imali učinak stavljanja određenih zračnih prijevoznika u povoljniji položaj u usporedbi s drugima koji se nalaze u usporedivoj činjeničnoj i pravnoj situaciji bio sustav koji se primjenjivao samo na Međunarodnu zračnu luku Temišvar.

(290) Sustav naknada zračne luke te popusti i rabati primjenjivali su se na sve zračne prijevoznike koji se koriste, ili će se vjerojatno koristiti, Međunarodnom zračnom lukom Temišvar te koji ispunjavaju uvjete opisane u AIP-u iz 2007., AIP-u iz 2008. odnosno AIP-u iz 2010.

(291) Komisija je dodatno analizirala jesu li popusti predviđeni u AIP-u iz 2007., AIP-u iz 2008. odnosno AIP-u iz 2010. bili selektivni i je li se njima određene zračne prijevoznike na Međunarodnoj zračnoj luci Temišvar stavljalo u povoljniji položaj na štetu drugih zračnih prijevoznika koji se njome koriste.

([63]) Presuda Suda (Veliko vijeće) od 21. prosinca 2016., Komisija protiv Hansestadt Lübeck („Lübeck”), C-524/14 P, EU:C:2016:971, točke 40.–67.
([64]) Lübeck, točka 58.
([65]) Lübeck, točke 40.–67. i ondje navedena sudska praksa.
([66]) Vidjeti prethodnu bilješku.
([67]) Vidjeti prethodnu bilješku. Presuda od 15. studenoga 2011., Komisija i Španjolska protiv Vlade Gibraltara i Ujedinjene Kraljevine, C-106/09 P i C-107/09 P, EU:C:2011:732, točka 87. i ondje navedena sudska praksa.
([68]) Lübeck, točka 61.

(292) Primjenjivi popusti određivali su se prema broju slijetanja, pri čemu je najmanji iznosio 10 % za 250–500 slijetanja godišnje, tj. otprilike pet slijetanja tjedno. Komisija napominje da je u razdoblju za koje se provodi ocjena, uz Wizz Air, na Međunarodnoj zračnoj luci Temišvar postojao niz drugih zračnih prijevoznika s flotom zrakoplova koji su bili relevantnih veličina i/ili letjeli dovoljno često te su, stoga, ostvarili koristi ili su mogli ostvariti koristi od relevantnih popusta.

(293) Iz toga proizlazi da su se sustav naknada zračne luke i popusti primjenjivali na nediskriminirajući način.

(294) Stoga osnovna stopa, popusti i rabati utvrđeni u AIP-u iz 2007., AIP-u iz 2008. i AIP-u iz 2010. nisu bili selektivni.

(295) Komisija napominje da ovaj zaključak vrijedi samo za naknade, popuste i rabate koji izravno proizlaze iz AIP-a iz 2007., AIP-a iz 2008. i AIP-a iz 2010. Ne primjenjuje se ni na kakve naknade, popuste ili rabate koji su osigurani na temelju pojedinačnih ugovora sa zračnim prijevoznicima, ako su postojali.

8.1.3.3 Zaključak o selektivnosti

(296) Iz toga proizlazi da mjera 2. ne ispunjava uvjet selektivnosti iz članka 107. stavka 1. UFEU-a.

(297) Uvjeti iz članka 107. stavka 1. UFEU-a kumulativni su. Ako mjera za koju se provodi ocjena ne ispunjava neki od tih uvjeta, ta mjera ne čini državnu potporu.

(298) Komisija, stoga, zaključuje da mjera 2. nije činila državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a jer nije bila selektivna.

(299) Komisija napominje da je u odluci o pokretanju postupka istaknuto pitanje moguće nespojivosti AIP-a s unutarnjim tržištem zbog mogućeg diskriminirajućeg postupanja prema različitim vrstama putnika. To se načelo primjenjuje na mjere koje čine državnu potporu i zbog kojeg se ne mogu smatrati spojivima na temelju pravila o dodjeli državne potpore ([69]). Budući da je u ovom predmetu utvrđeno da AIP-i ne čine državnu potporu, nije potrebno dodatno analizirati element neraskidive poveznice istaknut u odluci o pokretanju postupka.

9. OCJENA MJERE 3. – UGOVORI IZ 2008. S PODUZETNIKOM WIZZ AIR

9.1 Postojanje potpore

(300) Načela iz članka 107. stavka 1. UFEU-a, kako su utvrđena u uvodnim izjavama 171. i 172., primjenjuju se i na ocjenu mjere 3., koja se odnosi na ugovore između upravitelja zračne luke i poduzetnika Wizz Air iz 2008.

9.1.1 *Gospodarska djelatnost i pojam poduzetnika*

(301) Wizz Air je zračni prijevoznik. Pruža usluge redovnog zračnog prijevoza putnika i obavlja gospodarsku djelatnost. On je, stoga, poduzetnik u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

9.1.2 *Državna sredstva i pripisivost državi*

9.1.2.1 Načela

(302) Načela objašnjena u uvodnim izjavama od 271. do 275. primjenjuju se i na ovu mjeru.

9.1.2.2 Primjena na ovaj predmet

(303) Kad je riječ o državnim sredstvima, primjenjuje se isto što je navedeno u uvodnoj izjavi 276.

([69]) Presuda Suda od 15. lipnja 1993., Matra protiv Komisije, C-225/91, EU:C:1993:239.

(304) Kad je riječ o pripisivosti ugovora iz 2008. koji su potpisani tijekom valjanosti Statuta zračne luke iz 1998., obrazloženje iz uvodnih izjava od 277. do 279. za AIP iz 2007., AIP iz 2008. i AIP iz 2010. primjenjuje se *mutatis mutandis*.

(305) S obzirom na ta razmatranja Komisija smatra da se sklapanje ugovora iz 2008. između poduzetnika Wizz Air i upravitelja zračne luke može pripisati državi.

9.1.3 *Selektivnost*

9.1.3.1 Načela

(306) Načela objašnjena u uvodnoj izjavi 199. primjenjuju se i na ovu mjeru.

9.1.3.2 Primjena na ovaj predmet

(307) U ovom su predmetu ugovori iz 2008. sklopljeni s jednim poduzetnikom, odnosno samo s poduzetnikom Wizz Air. Mjera 3. stoga je bila selektivna u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

9.1.4 *Gospodarska prednost*

9.1.4.1 Načela

(308) Načela u pogledu gospodarske prednosti u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a utvrđena u uvodnim izjavama od 202. do 206. primjenjuju se na dogovore između zračnih luka i zračnih prijevoznika. Primjena načela subjekta u tržišnom gospodarstvu na te dogovore dodatno je objašnjena u Smjernicama za zračni prijevoz iz 2014. ([70])

(309) U specifičnoj situaciji između zračne luke i zračnih prijevoznika Komisija će ocijeniti predstavlja li dostupnost javnih sredstava zračnoj luci prednost za zračne prijevoznike koji se koriste tom zračnom lukom. U načelu se ta potpora zračnom prijevozniku koji se koristi zračnom lukom može isključiti ako odnos između zračne luke i tog zračnog prijevoznika zadovoljava test subjekta u tržišnom gospodarstvu.

(310) Prema Smjernicama za zračni prijevoz iz 2014., u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu, potpora zračnom prijevozniku koji se koristi zračnom lukom može biti u načelu isključena u sljedećim slučajevima:

(1) cijena naplaćena za usluge zračne luke odgovara tržišnoj cijeni ili

(2) *ex ante* analizom, odnosno analizom utemeljenom na podacima dostupnima u trenutku kada se odlučivalo o predmetnim mjerama, može se dokazati da će dogovor sa zračnom lukom/zračnim prijevoznikom dovesti do pozitivnog dodatnog doprinosa dobiti za zračnu luku.

(311) Kad je riječ o prvom pristupu opisanom u uvodnoj izjavi 310. (tj. usporedbi cijene naplaćene za usluge zračne luke s tržišnom cijenom), u skladu sa Smjernicama za zračni prijevoz iz 2014. određivanje referentne točke prvo zahtijeva mogućnost odabira usporedivih zračnih luka koje pružaju usporedive usluge pod uobičajenim tržišnim uvjetima. U tom smislu Komisija napominje da trenutačno velika većina zračnih luka u Uniji prima javna sredstva za pokrivanje ulaganja i operativnih troškova. Zračne luke u javnom vlasništvu javna tijela tradicionalno smatraju infrastrukturama za poticanje lokalnog razvoja, a ne poduzetnicima koji rade prema tržišnim uvjetima. Stoga postoji tendencija da se cijene tih zračnih luka ne određuju uzimajući u obzir tržišne uvjete, a posebno zdrave *ex ante* izglede za profitabilnošću, već uzimajući u obzir socijalne ili regionalne okolnosti. Čak i kada su neke zračne luke u privatnom vlasništvu ili pod privatnom upravom i ne uzimaju u obzir socijalne ili regionalne okolnosti, na cijene koje te zračne luke naplaćuju snažno mogu utjecati cijene koje naplaćuje većina zračnih luka s javnim subvencijama jer zračni prijevoznici uzimaju te druge cijene u obzir tijekom pregovora s privatnim ili privatno upravljanim zračnim lukama. U tim je okolnostima Komisija u Smjernicama za zračni prijevoz iz 2014. izrazila sumnju u to da se trenutačno može odrediti odgovarajuća referentna točka radi definiranja pravih tržišnih cijena usluga koje pružaju zračne luke ([71]).

([70]) Smjernice za zračni prijevoz iz 2014., točka 53.
([71]) Smjernice za zračni prijevoz iz 2014., točka 59.

(312) U svakom slučaju Komisija smatra da bi se postupak određivanja referentne točke trebao temeljiti na usporedbi naknada zračnih luka, bez pogodnosti koje se pružaju zračnom prijevozniku (poput marketinške podrške, popusta ili bilo kakvih drugih poticaja) na dovoljnom broju odgovarajućih „zračnih luka koje služe za usporedbu" i čiji se upravitelji ponašaju kao upravitelji zračnih luka u tržišnom gospodarstvu. Konkretno, treba primijeniti sljedeće pokazatelje: intenzitet prometa; vrstu prometa (poslovni ili turistički ili odlazno odredište); relativnu važnost prijevoza tereta i relativnu važnost prihoda od nezrakoplovnih djelatnosti zračne luke; vrstu i razinu pruženih zrakoplovnih usluga; blizinu zračne luke velikom gradu; broj stanovnika u prihvatnom području zračne luke; prosperitet okolnog područja (BDP po stanovniku); različita geografska područja iz kojih bi se mogli privući putnici.

(313) Na temelju prethodno navedenog *ex ante* analizu dodatne profitabilnosti Komisija trenutačno smatra najrelevantnijim kriterijem za ocjenu dogovora koje zračne luke sklapaju s pojedinačnim zračnim prijevoznicima.

(314) Usto, Komisija smatra da se dogovori sklopljeni između zračnih prijevoznika i zračne luke mogu smatrati usklađenima s testom načela subjekta u tržišnom gospodarstvu kada, sa stajališta *ex ante*, barem dugoročno dodatno pridonose profitabilnosti zračne luke ([72]). Zračna luka trebala bi pokazati da je, kad sklapa dogovor sa zračnim prijevoznikom (npr. poseban ugovor ili ukupan cjenik naknada zračne luke) sposobna tijekom trajanja dogovora pokriti sve troškove koji proizlaze iz dogovora uz razumnu profitnu maržu na temelju razumnih srednjoročnih izgleda ([73]).

(315) U tom smislu Komisija smatra da je diferencijacija cijena standardna poslovna praksa pod uvjetom da je sukladna sa svim relevantnim zakonima povezanima s tržišnim natjecanjem i poslovnim sektorima. Usprkos tome, politike takvih diferenciranih cijena trebale bi biti komercijalno opravdane kako bi bile sukladne s testom načela subjekta u tržišnom gospodarstvu ([74]).

9.1.4.2 Zajednička ocjena ugovorâ iz 2008.

(316) Komisija smatra da se za potrebe primjene načela subjekta u tržišnom gospodarstvu ugovori iz 2008. trebaju zajedno ocijeniti kao jedna mjera. Nekoliko je naznaka zašto bi to trebalo biti tako.

(317) Prvo, ugovore su sklopile iste stranke.

(318) Drugo, u memorandumu o razumijevanju od 25. lipnja 2008. navedeni su opseg usluga koje će pružati upravitelj zračne luke te marketinške usluge koje će pružati Wizz Air. U memorandumu o razumijevanju predviđaju se ista formula za izračun naknade za marketinške aktivnosti te isti zadržani iznos po putniku u odlasku kao u ugovoru o marketinškim uslugama od 30. srpnja 2008. Stoga su memorandum o razumijevanju i ugovor o marketinškim uslugama usko i izravno povezani u smislu sadržaja. Memorandum o razumijevanju sadržava i opća načela suradnje upravitelja zračne luke i poduzetnika Wizz Air koja su kasnije operativnije razrađena u ugovoru o marketinškim uslugama, ugovoru o uslugama zračne luke i ugovoru o zemaljskim uslugama. Usto, u uvodnom dijelu ugovora o marketinškim uslugama izravno se upućuje na memorandum o razumijevanju (uvodna izjava 55.). Memorandum o razumijevanju na kraju je zamijenjen ugovorom o marketinškim uslugama, ugovorom o uslugama zračne luke i ugovorom o zemaljskim uslugama.

(319) Treće, ugovor o uslugama zračne luke i ugovor o zemaljskim uslugama potpisani su istog dana (1. kolovoza 2008.) za isto razdoblje, tj. od 11. prosinca 2008. do 10. prosinca 2009., uz automatsko produljenje za dodatnih 12 mjeseci svake godine na svaku obljetnicu njihova stupanja na snagu te bez mogućnosti raskida prije treće obljetnice ugovora o marketinškim uslugama. Istog dana, tj. 11. prosinca 2008., stupio je na snagu i ugovor o marketinškim uslugama (uvodna izjava 54.).

([72]) Smjernice za zračni prijevoz iz 2014., točka 66.
([73]) Smjernice za zračni prijevoz iz 2014., točka 63.
([74]) Smjernice za zračni prijevoz iz 2014., točka 62.

(320) Četvrto, ugovori iz 2008. bili su međusobno povezani. U ugovoru o marketinškim uslugama nekoliko se puta upućuje na ugovor o uslugama zračne luke i ugovor o zemaljskim uslugama: i. u ugovoru o marketinškim uslugama predviđeno je da stranke mogu odmah raskinuti ugovor o marketinškim uslugama ako je ugovor o uslugama zračne luke istekao bez produljenja ili ako je raskinut; ii. ugovorom o marketinškim uslugama propisano je da stranke mogu odmah i bez naknade štete raskinuti ugovor o uslugama zračne luke i ugovor o zemaljskim uslugama kad ugovor o marketinškim uslugama istekne ili se raskine; iii. u ugovoru o marketinškim uslugama propisano je da bi se u slučaju povećanja naknada uređenih ugovorom o uslugama zračne luke ili ugovorom o zemaljskim uslugama naknada za marketinške aktivnosti trebala promijeniti jednako promjeni naknada zračne luke (uvodna izjava 59.).

(321) Na temelju prethodno navedenih argumenata Komisija smatra da se memorandum o razumijevanju, ugovor o marketinškim uslugama, ugovor o uslugama zračne luke i ugovor o zemaljskim uslugama ne mogu razdvojiti. Stoga Komisija smatra da je ugovore iz 2008. potrebno zajedno analizirati kako bi se utvrdilo čini li ta transakcija državnu potporu.

9.1.4.3 Primjena načela na ovaj predmet

(322) Kako bi u ovom predmetu utvrdila je li ugovorima iz 2008. poduzetniku Wizz Air dodijeljena prednost koju ne bi ostvario u uobičajenim tržišnim uvjetima, Komisija treba ispitati bi li u sličnim okolnostima zračna luka koja posluje u uobičajenim uvjetima tržišnoga gospodarstva i vođena izgledima dugoročne profitabilnosti ([75]) sklopila jednak ili sličan komercijalni dogovor sa zračnim prijevoznikom. Komisija se treba vratiti u vrijeme donošenja odluke o sklapanju ugovora iz 2008. između upravitelja zračne luke i poduzetnika Wizz Air te svoju ocjenu temeljiti na informacijama i pretpostavkama koje su upravitelju zračne luke bile na raspolaganju u to vrijeme.

(323) Kad je riječ o primjenjivoj analizi subjekta u tržišnom gospodarstvu, Wizz Air naveo je da bi se na ovaj predmet usporedba s pristupom tržišne cijene, tj. prvim pristupom objašnjenim u uvodnoj izjavi 310. točki 1. trebala primijeniti uz drugi pristup (tj. analizu profitabilnosti) iz uvodne izjave 310. točke 2.

(324) Wizz Air dostavio je izvješće „Ekonomska ocjena načela ulagača u tržišnom gospodarstvu" koje je Oxera izradila 27. listopada 2011., u kojem su naknade koje je Wizz Air platio na Međunarodnoj zračnoj luci Temišvar uspoređene s naknadama koje je Wizz Air platio na trima zračnim lukama u Ujedinjenoj Kraljevini, za koje je Oxera smatrala da su usporedive: zračnim lukama Liverpool, Prestwick i Doncaster. Analiza iz te studije temelji se na podacima koje su dostavili upravitelj zračne luke i Wizz Air. U studiji koju je izradila Oxera navodi se da će se te zračne luke zbog svoje strukture vlasništva i financiranja vjerojatno ponašati kao zračne luke koje su „privatni ulagač". U studiji je predstavljena i usporedba općih značajki Međunarodne zračne luke Temišvar te triju usporedivih zračnih luka (npr. broj stanovnika matičnoga grada, udaljenost do tog grada, broj stanovnika najvećega grada u krugu od 150 km, najbliža zračna luka), iznosa prihoda mjerenih prema BDP-u po stanovniku te prosječnih tjednih plaća, kretanja prometa, prihoda predmetnih zračnih luka i statusa financiranja (tj. jesu li primile javna sredstva). U izvješću su izračunane naknade koje je Wizz Air platio na Međunarodnoj zračnoj luci Temišvar u usporedbi s tim trima zračnim lukama u Ujedinjenoj Kraljevini (u analizi su uzete u obzir različite naknade na tim četirima zračnim lukama umanjene za pogodnosti pružene poduzetniku Wizz Air). U analizi su prikazane ukupne naknade koje je Wizz Air platio na Međunarodnoj zračnoj luci Temišvar i usporedivim zračnim lukama izražene u eurima po prihvatu i otpremi i eurima po putniku. Na temelju toga utvrđeno je da je ukupna razina naknada koje je Wizz Air platio na Međunarodnoj zračnoj luci Temišvar u razdoblju 2008.–2011. izražena i na temelju prihvata i otpreme i na temelju broja putnika u prosjeku viša od usporedive prosječne razine naknada koje je taj zračni prijevoznik platio na usporedivim zračnim lukama. U skladu s izvješćem koje je izradila Oxera niže cijene koje je Wizz Air platio na usporedivim zračnim lukama upućuju na to da bi privatni ulagač vjerojatno sklopio ugovor pod uvjetima koje su dogovorili upravitelj zračne luke i Wizz Air.

(325) Kad je riječ o izvješću koje je izradila Oxera u kojem je Međunarodna zračna luka Temišvar uspoređena s trima zračnim lukama u Ujedinjenoj Kraljevini i koje je dostavio Wizz Air, Komisija podsjeća da postupak određivanja referentne točke nije primjerena metoda za utvrđivanje tržišnih cijena ako dostupne referentne točke nisu utvrđene s obzirom na tržišne uvjete ili ako su postojeći procesi znatno narušeni javnim intervencijama. Čini se da ta narušavanja postoje u industriji zračnog prijevoza zbog razloga objašnjenih u uvodnim izjavama od 311. do 312.

([75]) Alfa Romeo, točka 23.; presuda od 12. prosinca 2000., Alitalia protiv Komisije, T-296/97, EU:T:2000:289, točka 84.

(326) Usto, Komisija smatra da nije ispunjen kriterij dostatnog broja usporedivih zračnih luka koje pružaju usporedive usluge pod uobičajenim uvjetima kako je utvrđeno u točki 55. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014. Budući da u Europi postoji nekoliko stotina zračnih luka ([76]), tri zračne luke ne mogu se smatrati dostatnim brojem na temelju kojeg bi se mogla utvrditi odgovarajuća referentna točka za relevantne tržišne cijene. Nadalje, dvije od tri uspoređene zračne luke (Liverpool i Doncaster) u vlasništvu su iste grupacije, odnosno Grupacije Peel Airport. Time se dodatno umanjuje vrijednost broja i raznolikosti usporedivih zračnih luka potrebnih za određivanje pouzdane referentne točke.

(327) Nadalje, sve tri usporedive zračne luke nalaze se u Ujedinjenoj Kraljevini te su dvije od njih (Liverpool i Doncaster) u blizini istog velikog grada, Manchestera. Nadalje, u izvješću koje je izradila Oxera ne objašnjava se pružaju li tri usporedive zračne luke i Međunarodna zračna luka Temišvar usporedive usluge. U studiji se samo pružaju informacije o trenutku kad je Wizz Air počeo poslovati na svakoj zračnoj luci i s kojim ih je odredištima povezivao te se analiziraju ukupne naknade koje je Wizz Air plaćao tim zračnim lukama (umanjene za plaćanja za marketinške usluge). No na temelju toga ne može se ocijeniti pružaju li te zračne luke usporedive usluge.

(328) Nadalje, u samom izvješću koje je izradila Oxera ističe se da postoji niz razlika između Međunarodne zračne luke Temišvar s jedne strane i drugih dviju zračnih luka u Ujedinjenoj Kraljevini s druge strane (Zračne luke Liverpool i Zračne luke Prestwick). Konkretno, Zračna luka Liverpool znatno je veća od Međunarodne zračne luke Temišvar (oko 5,5 milijuna putnika 2007.), dok je Zračna luka Prestwick zabilježila više od 2 milijuna putnika. Stoga je u smislu intenziteta prometa samo Zračna luka Doncaster bila usporediva (do 1 milijun). Broj putnika koje je Wizz Air sam prevezao od svake od tih zračnih luka razlikuje se.

(329) Kad je riječ o prosperitetu okolnog područja (BDP po stanovniku), postojala je velika razlika između Temišvara (indeks BDP-a po stanovniku ([77]) niži od 50 u 2007.) i Ujedinjene Kraljevine (indeks BDP-a oko 120 u 2007.), gdje se nalaze tri usporedive zračne luke. Nadalje, dio izvješća koje je izradila Oxera s usporedbom sadržava informacije o prosječnim tjednim plaćama na regionalnim tržištima rada u Temišvaru i trima gradovima u Ujedinjenoj Kraljevini u kojima se nalaze usporedive zračne luke (Liverpool, Prestwick i Doncaster) te se i one jako razlikuju (u Temišvaru je manja od 50, dok je u drugim trima gradovima na razini višoj od 500).

(330) Nadalje, u izvješću se ne uzimaju u obzir određeni pokazatelji iz točke 60. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014. (npr. vrsta prometa ili vrsta i razina pruženih zrakoplovnih usluga).

(331) Konačno, čak i ako se na temelju valjane usporedne analize pretpostavi da je „cijena” primijenjena u različitim transakcijama obuhvaćenima ovom ocjenom bila jednaka „tržišnim cijenama” ili viša od njih, Komisija, ipak, nije mogla zaključiti da su te transakcije nužno odgovarale tržišnoj cijeni. Ako je pri sklapanju tih sporazuma operator možda očekivao da će oni dovesti do dodatnih troškova koji će biti veći od dodatnih prihoda, ne bi bila riječ o tržišnoj cijeni. Naime, subjekt u tržišnom gospodarstvu nema nikakav interes ponuditi robu ili usluge po „tržišnoj cijeni” ako bi to rezultiralo dodatnim gubicima.

(332) Komisija u kontekstu te analize smatra prikladnim podsjetiti da su nakon donošenja Smjernica za zračni prijevoz iz 2014. i Rumunjska i zainteresirane strane bile pozvane iznijeti primjedbe na primjenu tih smjernica na ovaj predmet. Osim poduzetnika Wizz Air, ni Rumunjska ni zainteresirane strane nisu osporile pristup Komisije prema kojem, ako nije moguće utvrditi primjerenu referentnu vrijednost koja omogućuje određivanje istinske tržišne cijene usluga koje zračne luke pružaju zračnim prijevoznicima, najrelevantniji kriterij za procjenu dogovora koje te dvije strane zaključuju jest *ex ante* analiza dodatne profitabilnosti.

([76]) U točki 1. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014. navodi se da sustav zračnog prijevoza u Europskoj uniji čini mreža od više od 460 zračnih luka.

([77]) Kako je objašnjeno u izvješću koje je izradila Oxera, indeks BDP-a po stanovniku za Rumunjsku i Ujedinjenu Kraljevinu izražen je u standardima kupovne moći u odnosu na prosjek za Europsku uniju (EU-27). Prosjek za Europsku uniju (EU-27) iznosi 100.

(333) Stoga, s obzirom na prethodno navedeno, Komisija smatra da se na ovaj predmet mora primijeniti pristup koji se u Smjernicama za zračni prijevoz iz 2014. općenito preporučuje za primjenu testa načela subjekta u tržišnom gospodarstvu na odnose između zračnih luka i zračnih prijevoznika, to jest *ex ante* analiza dodatne profitabilnosti ([78]).

9.1.4.4 Vremenski okvir za ocjenu profitabilnosti ugovorâ iz 2008.

(334) Pri donošenju odluke o sklapanju ugovora sa zračnim prijevoznikom, subjekt u tržišnom gospodarstvu za svoju će procjenu odabrati vremenski okvir na temelju uvjeta predmetnih ugovora ili uvjeta svakog pojedinačnog ugovora. Drugim riječima, procijenit će dodatne troškove i prihode tijekom razdoblja primjene ugovora. Razuman subjekt u tržišnom gospodarstvu na datum sklapanja ugovora neće računati na produljenje ugovora po njihovu isteku, pod istim ili novim uvjetima.

(335) Na temelju pristupa opisanog u uvodnoj izjavi 334. Komisija će ocijeniti dodatne troškove i prihode na temelju ugovora iz 2008. za razdoblje od 11. prosinca 2008. do 10. prosinca 2011., odnosno početno razdoblje primjene ugovora o marketinškim uslugama. Moguće produljenje ugovora o marketinškim uslugama za dodatnih 12 mjeseci nakon isteka prvih triju godina neće se uzeti u obzir. Riječ je bila samo o mogućnosti produljenja tako da se tržišni subjekt nije se mogao pouzdati da će se ta mogućnost izvršiti.

(336) Ugovor o uslugama zračne luke i ugovor o zemaljskim uslugama vrijedili su tijekom početnog razdoblja od godinu dana, tj. od 11. prosinca 2008. do 10. prosinca 2009. U svakom je od njih predviđeno automatsko produljenje za dodatnih 12 mjeseci na svaku obljetnicu njihova stupanja na snagu. Upravitelj zračne luke nije mogao jednostrano raskinuti ta dva ugovora prije trećeg produljenog razdoblja ([79]). Budući da su se ugovor o uslugama zračne luke i ugovor o zemaljskim uslugama automatski produljivali sa stajališta upravitelja zračne luke, Komisija smatra da bi razumni subjekt u tržišnom gospodarstvu pretpostavio da će ugovor o uslugama zračne luke i ugovor o zemaljskim uslugama vrijediti najmanje tijekom valjanosti ugovora o marketinškim uslugama, ako ne dulje.

(337) S druge strane, ne bi bilo logično pretpostaviti da će početno razdoblje valjanosti ugovora o marketinškim uslugama trajati tri godine, a ugovora o uslugama zračne luke godinu jer bi ugovor o marketinškim uslugama bio bespredmetan ako zračni prijevoznik ne bi poslovao u zračnoj luci. Slično tome, trajanje primjene ugovora o zemaljskim uslugama trebalo bi uskladiti s trajanjem ugovora o uslugama zračne luke jer su zemaljske usluge moguće samo ako zračni prijevoznik posluje u zračnoj luci. Usto, kako je objašnjeno u uvodnoj izjavi 319., trajanje ugovora o marketinškim uslugama, s jedne strane, i trajanje ugovora o uslugama zračne luke i ugovora o zemaljskim uslugama, s druge strane, povezani su.

(338) Komisija napominje da je memorandum o razumijevanju potpisan 25. lipnja 2008. bio okvir za utvrđivanje općih načela suradnje upravitelja zračne luke i poduzetnika Wizz Air. Oni su zatim operativno razrađeni u ugovoru o marketinškim uslugama, ugovoru o uslugama zračne luke i ugovoru o zemaljskim uslugama. Stoga Komisija smatra da bi se razdoblje prije potpisivanja memoranduma o razumijevanju, odnosno prije 25. lipnja 2008., trebalo smatrati *ex ante* referentnom točkom za potrebe analize profitabilnosti.

(339) Ugovor o uslugama zračne luke i ugovor o zemaljskim uslugama izmijenjeni su 25. lipnja 2010. novim programom popusta koje su dogovorili Wizz Air i upravitelj zračne luke i kojima je obuhvaćeno razdoblje do 6. veljače 2011. („ugovori o izmjenama iz 2010."). Taj novi program popusta odgovara AIP-u iz 2010. Uzimajući u obzir činjenicu da su tim izmjenama promijenjeni uvjeti tih dvaju ugovora, Komisija će načelo subjekta u tržišnom gospodarstvu primijeniti zasebno na ugovore o izmjenama iz 2010. kako bi ocijenila bi li subjekt u tržišnom gospodarstvu sklopio te ugovore o izmjenama. Stoga će se u ocjeni u nastavku razlikovati analiza profitabilnosti za početno razdoblje ugovora iz 2008. i analiza profitabilnosti ugovora o izmjenama iz 2010.

([78]) Smjernice za zračni prijevoz iz 2014., točke 59. i 61.

([79]) Osim u slučaju standardnih razloga povrede ugovora.

9.1.4.5 Analiza profitabilnosti ugovorâ iz 2008.

Ocjena dodatnih troškova i prihoda na temelju ugovora iz 2008.

(340) Ugovori iz 2008. bili su pojedinačno dogovoreni sporazumi koji su se primjenjivali samo na dvije ugovorne stranke. Nije riječ o općem cjeniku naknada zračne luke koji se primjenjuje na sve zračne prijevoznike koji se koriste tom zračnom lukom ([80]). Relevantni troškovi i prihodi koji su dodatno nastali na temelju ugovora iz 2008. oni su koje je upravitelj zračne luke očekivao zbog poslovanja poduzetnika Wizz Air na Međunarodnoj zračnoj luci Temišvar.

(341) Ključno je pitanje premašuju li dodatni prihodi, koji proizlaze iz poslovanja zračnog prijevoznika, dodatne troškove. Stoga ulaganja provedena u zračnoj luci prije sklapanja ugovora i fiksni operativni troškovi nisu relevantni.

(342) Dodatni prihodi koje bi privatni ulagač razumno očekivao od ugovora iz 2008. proizišli bi iz dodatnih prihoda od zrakoplovnih djelatnosti ostvarenih od naknada zračne luke koje plaća Wizz Air i dodatnih prihoda od nezrakoplovnih djelatnosti ostvarenih od, na primjer, parkirališta za automobile, trgovina koje posluju u franšizama ili trgovina kojima se izravno upravlja.

(343) Dodatni troškovi u ovom predmetu odnose se na operativne, marketinške i sve investicijske troškove koji se mogu pripisati prisutnosti poduzetnika Wizz Air na Međunarodnoj zračnoj luci Temišvar.

Ex ante analiza profitabilnosti koju je Rumunjska dostavila za ugovore iz 2008.

(344) Na Komisijin zahtjev Rumunjska je 9. prosinca 2014. dostavila *ex ante* analizu profitabilnosti izrađenu *ex post* na temelju podataka dostupnih prije sklapanja ugovora iz 2008. s poduzetnikom Wizz Air. Analiza je uključivala pregled dodatnih prihoda koji su se mogli očekivati u vrijeme sklapanja ugovora.

(345) Procijenjeno je da će se ugovorima iz 2008. ostvariti sljedeći prihodi:

Tablica 12.: *Ex ante* procijenjeni prihodi ostvareni na temelju ugovora iz 2008. (isključujući ugovor o marketinškim uslugama)

Godina **(1)**	**Broj putnika (procjena)** **(2)**	**Prihodi od zrakoplovnih djelatnosti po putniku poduzetnika Wizz Air (EUR)** **(3)**	**Prihodi od nezrakoplovnih djelatnosti po putniku (EUR)** **(4)**	**Prihodi od zrakoplovnih djelatnosti (EUR)** **(5) = (2) x (3)**	**Prihodi od nezrakoplovnih djelatnosti (EUR)** **(6) = (2) x (4)**	**Ukupni prihodi (procjena) (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) U analizi su upotrijebljene prognoze poduzetnika Wizz Air u pogledu broja putnika koji će se prevesti 2009., 2010. i 2011.

(347) Prihodi od zrakoplovnih djelatnosti po putniku u odlasku izračunani su kako je prikazano u tablici 13. Prihodi od zrakoplovnih djelatnosti po putniku poduzetnika Wizz Air izračunani su kao prihodi od zrakoplovnih djelatnosti po putniku u odlasku poduzetnika Wizz Air (približno 24 EUR) podijeljeni s dva jer su samo polovina putnika poduzetnika Wizz Air putnici u odlasku. Jedinični troškovi predstavljaju pune naknade (tj. bez ikakvih popusta) kako je utvrđeno u ugovoru o uslugama zračne luke i ugovoru o zemaljskim uslugama.

([80]) Smjernice za zračni prijevoz iz 2014., točka 63.

Tablica 13.: Prihodi od zrakoplovnih djelatnosti po letu i putniku u odlasku poduzetnika Wizz Air

		MTOW	**72**
		Kapacitet	**180**
		Faktor opterećenja	**82 %**
	Jedinična mjera	Jedinična naknada (EUR)	Po letu (EUR)
Naknada za slijetanje	MTOW	7	504
Naknada za boravak zrakoplova	MTOW	0,15	10,80
Naknada za osvjetljenje	MTOW	2,10	151,20
Naknada za rukovanje na stajanci	Let	150	150
Naknada za ukrcane putnike	Dpax	8	1 180,80
Naknada za zaštitu	Dpax	10	1 476
Naknada za putnike sa smanjenom pokretljivošću	Dpax	0,20	29,52
Ukupno po letu	**Let**		**3 502,32**
Ukupno po putniku u odlasku (Dpax)	**Dpax**		**23,73**

(348) Rumunjska je navela da su, na temelju iskustva zračne luke proteklih godina, prihodi od nezrakoplovnih djelatnosti činili samo 15 %–20 % ukupnih prihoda upravitelja zračne luke, što je iznosilo 2,5 EUR prihoda od nezrakoplovnih djelatnosti po putniku. Taj je iznos pretpostavljen i za putnike poduzetnika Wizz Air (kako je prikazano u stupcu 4. tablici 12.).

(349) Kad su se plaćanja za marketinške aktivnosti utvrđena u ugovoru o marketinškim uslugama uključile u procjene, očekivali su se sljedeći prihodi. Rumunjska je plaćanja za marketinške aktivnosti u tablici navela kao „ulaganje zračne luke u marketing".

Tablica 14.: *Ex ante* procijenjeni neto prihodi ostvareni na temelju ugovora iz 2008. (uključujući ugovor o marketinškim uslugama)

Godina	**Broj putnika godišnje**	**Broj ukrcanih putnika godišnje (2)/2**	**Prihodi od zrakoplovnih djelatnosti po ukrcanom putniku (EUR)**	**Prihodi od nezrakoplovnih djelatnosti po putniku (EUR)**	**Tarifa koju je upravitelj zračne luke zadržao po ukrcanom putniku (EUR)**	**Iznos koji je zadržala zračna luka (3) x (7) (EUR)**	**Prihodi od zrakoplovnih djelatnosti (2) x (4) (EUR)**	**Naknada za marketinške aktivnosti zračne luke (8) – (7) (EUR)**	**Prihodi nezrakoplovnih djelatnosti (2) x (5) (EUR)**	**Konačni prihodi zračne luke (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) Iznos koji je upravitelj zračne luke zadržao po ukrcanom putniku (stupac 6. tablica 14.) izračunan je na temelju ugovora o marketinškim uslugama. U ugovoru o marketinškim uslugama predviđen je sljedeći iznos koji će upravitelj zračne luke ([81]) zadržati ovisno o mjesečnom broju putnika koje Wizz Air preveze do zračne luke ili od nje.

([81]) Zadržani iznos bila je metodologija primijenjena u izračunu plaćanja za marketinške aktivnosti u odnosu na naknade zračne luke.

Tablica 15. Zadržani iznos po putniku u odlasku

Mjesečni broj putnika (u odlasku i dolasku) koje je Wizz Air prevezao do zračne luke ili od nje			Zadržani iznos po putniku u odlasku u 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) Uzimajući u obzir da je procijenjeni godišnji broj putnika poduzetnika Wizz Air iznosio 200 000 u 2009., 300 000 u 2010. i 350 000 u 2011., procijenjeno je da je mjesečni broj putnika poduzetnika Wizz Air iznosio 16 666 u 2009., 25 000 u 2010. i 29 166 u 2011. Na temelju toga smatralo se da bi upravitelj zračne luke zadržao 5 EUR po ukrcanom putniku u 2009. te 4 EUR u 2010. i 2011.

(352) Analiza koju je dostavila Rumunjska ne uključuje izračune dodatnih troškova. Rumunjska tijela navela su da je većina troškova zračne luke fiksna (otprilike 80 %). Usto, procijenjeno je da će troškovi zračne luke ostati nepromijenjeni ili da će se samo u manjoj mjeri mijenjati zbog povećane potrošnje goriva i energije te možda zbog fizičkog trošenja opreme povezane s poslovanjem poduzetnika Wizz Air u zračnoj luci. Rumunjska je objasnila da se nisu očekivali nikakvi dodatni troškovi povezani s opremom, materijalima ili infrastrukturom jer bi Wizz Air u svojem poslovanju upotrebljavao postojeću imovinu i infrastrukturu tijekom intervala u kojima se dosad nisu upotrebljavale. Poslovanje Međunarodne zračne luke Temišvar bilo je usmjereno samo na poslovanje poduzetnika Carpatair koji ih je upotrebljavao samo u određenim intervalima tijekom dana. Zbog sličnih razloga nisu se očekivali ni dodatni troškovi osoblja. Rumunjska je navela da poduzetniku Wizz Air nisu pripisani nikakvi investicijski troškovi jer su se sva ulaganja u zračnu luku planirala prije početka pregovora s poduzetnikom Wizz Air. Stoga bi, u skladu s tom analizom i s obzirom na visok udio fiksnih troškova, upravitelj zračne luke ostvario veću profitabilnost zbog povećanja broja putnika, čak i kad se primijene snižene tarife.

(353) Komisija smatra da je pristup u pogledu broja procijenjenih putnika razuman jer je u skladu s Planom razvoja. U Planu razvoja predviđeno je povećanje za 244 348 putnika od 2008. do 2009. Budući da je ugovor o uslugama koje zračna luka pruža poduzetniku Wizz Air stupio na snagu 11. prosinca 2008., okvirno se može reći da je Wizz Air doveo 200 000 putnika od povećanja od 244 348 putnika predviđenog u Planu razvoja. U Planu razvoja procijenjeno je i povećanje putničkog prometa za 253 423 putnika od 2009. do 2010. te za 215 973 putnika od 2010. do 2011. Stoga se povećanje za 100 000 putnika od 2009. do 2010. odnosno 50 000 od 2010. do 2011. za Wizz Air predviđeno u *ex ante* analizi rumunjskih tijela čini razumnim.

(354) Komisija smatra da su prihodi od zrakoplovnih djelatnosti precijenjeni jer nisu uzeti u obzir popusti za naknade zračne luke predviđeni u govoru o uslugama zračne luke. Neovisno o tome, zbog formule za izračun plaćanja za marketinške aktivnosti niži prihodi od zrakoplovnih djelatnosti doveli bi do nižeg plaćanja za marketinške aktivnosti za točno isti iznos ([82]). Stoga bi se prihodi i troškovi smanjili za isti iznos te to ne bi utjecalo na profitabilnost.

(355) No Komisija smatra da u *ex post* izrađenoj *ex ante* analizi koju je dostavila Rumunjska postoji nekoliko nedostataka kako slijedi:

([82]) Na primjer, ako bi prihodi od zrakoplovnih djelatnosti po putniku u odlasku iznosili 20 EUR umjesto 24 EUR, ti bi prihodi bili niži za 400 000 EUR, tj. iznosili bi 2 milijuna EUR. Plaćanje za marketinške aktivnosti tada bi iznosilo 1 500 000 EUR (2 milijuna EUR prihoda od zrakoplovnih djelatnosti umanjenih za iznos od 500 000 EUR koji zadržava upravitelj zračne luke). Tako je plaćanje za marketinške aktivnosti u tom slučaju niže za 400 000 EUR u usporedbi s naknadom po putniku od 24 EUR.

(a) naknada za zaštitu ([83]) u cijelosti je uključena kao prihod od zrakoplovnih djelatnosti zračne luke. Tu je naknadu trebalo ili isključiti jer služi za financiranje nezrakoplovnih djelatnosti ([84]) ili ju je trebalo uključiti u prihode od zrakoplovnih djelatnosti uz uključivanje odgovarajućih troškova zaštite na troškovnoj strani (stoga uključivanje naknade za zaštitu i troškova zaštite ne bi utjecalo na profitabilnost) ([85]);

(b) analiza ne sadržava nikakav izračun dodatnih operativnih troškova iako je utvrđeno da će upravitelj zračne luke zabilježiti neke dodatne operativne troškove (iako male) povezane s prisutnošću poduzetnika Wizz Air na Međunarodnoj zračnoj luci Temišvar (uvodna izjava 352.);

(c) u analizi se ne navode neto sadašnja vrijednost i diskontna stopa.

(356) Na temelju prethodno navedenog Komisija smatra da *ex ante* analiza profitabilnosti koju je Rumunjska izradila *ex post* nije dokaz usklađenosti ugovora iz 2008. s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu.

Ex ante analiza profitabilnosti koju je Oxera izradila za ugovore iz 2008.

(357) Wizz Air dostavio je izvješće od 10. veljače 2015. koje je izradila Oxera (zajedno s kasnijom izmjenom „izvješća koje je izradila Oxera"), u kojem je ocijenjena očekivana profitabilnost ugovora s poduzetnikom Wizz Air iz 2008. i koje je *ex post* izrađeno na temelju podataka koji bi bili dostupni u trenutku potpisivanja ugovora. Izvješće koje je izradila Oxera pod nazivom „Ekonomska ocjena načela ulagača u tržišnom gospodarstvu: Zračna luka Temišvar. Analiza profitabilnosti" temelji se na podacima iz analize koju je dostavila Rumunjska (uvodna izjava 344.) te je dopunjeno dodatnim podacima koje je poduzetniku Oxera dostavio upravitelj zračne luke.

(358) Za ugovore iz 2008. uzet je u obzir vremenski okvir od tri godine, tj. početni vremenski okvir predviđen u ugovoru o marketinškim uslugama bez njegova mogućeg produljenja.

(359) Oxera je 14. svibnja 2015. ponovno dostavila izračune očekivane profitabilnosti kako bi ispravila pogrešku u podacima utvrđenu u izvješću od 10. veljače 2015. Ispravak se odnosio na preveliku procjenu ukupnih investicijskih troškova koja je rezultat dvostrukog računanja ulaganja koja je financirala država iz prvotnog podneska. Ta je pogreška u podacima utjecala na očekivanu profitabilnost ugovora iz 2008., čija je procjena prvotno umanjena.

(360) U skladu s izmijenjenim izvješćem koje je izradila Oxera rezultati dodatnih troškova, prihoda i dobiti koji su se mogli očekivati u vrijeme potpisivanja ugovora iz 2008. sažeto su prikazani u tablici 16. u nastavku. Oxera je zaključila da se od ugovora iz 2008. očekivala neto sadašnja vrijednost („NPV") od 7,62 milijuna RON.

([83]) U skladu s točkom 35. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014. te djelatnosti potrebne za zaštitu civilnog zrakoplovstva od nezakonitih radnji te ulaganja povezana s infrastrukturom i opremom potrebnom za provođenje tih djelatnosti smatraju se negospodarskima i, stoga, nisu obuhvaćen područjem primjene pravila o državnim potporama.

([84]) Komisija shvaća da se u skladu s Pravilnikom Ministarstva prometa br. 2190/2005 naknadom za zaštitu isključivo financiraju ulaganje, održavanje i oprema koji su izravno povezani sa zaštitom. U mjeri u kojoj se naknadom financira i infrastruktura ili oprema koja se upotrebljava i u komercijalne svrhe (te je stoga svojstvena poslovanju zračne luke) isključivanje cjelokupne naknade iz izračuna bilo bi konzervativno i time bi se procijenili manji prihodi. Neovisno o tome, to bi dovelo do povećanja plaćanja za marketinške aktivnosti za točno isti iznos te, stoga, ne utječe na izračun profitabilnosti.

([85]) Pravilnikom Ministarstva prometa br. 2190/2005 o upotrebi naknade za zaštitu zračne luke, koji je bio na snazi u vrijeme potpisivanja ugovora, predviđeno je da bi se naknadu za zaštitu isključivo trebalo upotrebljavati i. za izvršenje ulaganja, kapitalnih popravaka i održavanja za svaku stavku koja je izravno povezana sa zaštitom djelatnosti zračne luke; ii. za nabavu opreme koja se upotrebljava za zaštitu djelatnosti zračne luke, iii. za posebnu obuku osoblja uključenog u zaštitu zračne luke, iv. za financiranje zaštitarskih službi na području zračne luke i drugih službi za zaštitu zračne luke; v. za plaćanje svih kamata, premija osiguranja i svih naknada povezanih sa zajmovima ugovorenima za financiranje prethodno objašnjenih djelatnosti.

Tablica 16.: Dodatni prihodi, dodatni troškovi i dodatna dobit očekivani od ugovora iz 2008. prema izvješću poduzeća Oxera

(tis. RON)		**2008.**	**2009.**	**2010.**	**2011.**
Broj putnika u odlasku poduzetnika Wizz Air	[A]	5 587	100 000	150 000	164 932
Prihodi od zrakoplovnih djelatnosti	[B]	255	4 565	6 824	7 507
Prihodi od nezrakoplovnih djelatnosti	[C]	112	2 085	3 241	3 694
Ukupni dodatni prihodi	*[D] = [B] + [C]*	*367*	*6 649*	*10 066*	*11 201*
Operativni troškovi	[E]	47	879	1 367	1 558
Marketinški troškovi	[F]	165	2 956	4 411	4 854
Amortizacija	[G]	9	171	617	688
Ukupni dodatni troškovi	*[H] = [E] + [F] + [G]*	*222*	*4 006*	*6 394*	*7 099*
Dodatna dobit	*[I] = [D] – [H]*	*146*	*2 643*	*3 671*	*4 102*
Diskontni faktor		1,0	0,8	0,7	0,6
Neto sadašnja vrijednost		**7,620**			

(361) Rezultati iz tablice 16. temelje se na sljedećim razmatranjima:

(a) budući da u ugovorima iz 2008. nisu navedene prognoze prometa, prognoze prometa poduzetnika Wizz Air na Međunarodnoj zračnoj luci Temišvar za 2009., 2010. i 2011. temeljile su se na prognozama poduzetnika Wizz Air utvrđenima u *ex ante* analizi koju je dostavila Rumunjska. Prognoze prometa za 2008. dobivene su iz razine očekivanog prometa za 2009. umanjene za godišnji rast europskog zračnog prometa prema procjenama Eurocontrola (2008.) ([86]);

(b) prognoze prihvata i otpreme zrakoplova poduzetnika Wizz Air temeljile su se na informacijama koje je upravitelj zračne luke izravno dostavio poduzetniku Oxera. Oxera shvaća da su se procjene koje je dobila od upravitelja zračne luke temeljile na podacima dostupnima prije početka valjanosti ugovora iz 2008. U tim se prognozama podrazumijeva faktor opterećenja od otprilike 79 %–80 % (u skladu s faktorom opterećenja od 82 % utvrđenim u *ex ante* analizi koju je dostavila Rumunjska);

(c) prognoze prihoda od zrakoplovnih djelatnosti temelje se na naknadama za putnike u odlasku i naknadama za prihvat i otpremu zrakoplova te popustima koji su na jednakim razinama kao u ugovorima iz 2008. U ugovorima iz 2008. propisan je popust od 10 % do 70 % za naknadu za slijetanje ovisno o broju slijetanja godišnje te popust od 10 % do 30 % za naknadu za putnike ovisno o broju putnika u odlasku godišnje. Na temelju razgovora s poduzetnikom Wizz Air Oxera pretpostavlja popust od 50 % za naknade za slijetanje. Pretpostavlja i 10-postotni popust na naknade za putnike. Analiza ne uključuje naknadu za zaštitu jer je Oxera smatrala da je to izvan opsega ocjene načela subjekta u tržišnom gospodarstvu jer se tim naknadama financiraju djelatnosti koje su u opsegu odgovornosti države pri izvršenju službenih ovlasti. To se temeljilo na točki 35. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014.;

(d) prognoza prihoda od nezrakoplovnih djelatnosti temelji se na procjenama prihoda od nezrakoplovnih djelatnosti po putniku u odlasku poduzetnika Wizz Air koje su uključene u *ex ante* analizu koju je dostavila Rumunjska (tj. 2,5 EUR po putniku poduzetnika Wizz Air). Te su procjene izražene u RON i povećane za očekivanu inflaciju te primijenjene na projekcije prometa kako je objašnjeno u prethodnim uvodnim izjavama (a) i (b);

([86]) Eurocontrol (2008.), Challenges of Growth 2008 (Izazovi rasta 2008.), sažeto izvješće, stranica 14.

(e) kad je riječ o dodatnim operativnim troškovima (npr. za usluge osoblja, energiju i materijale), upravitelj zračne luke smatra da se oko 20 % operativnih troškova može smatrati dodatnima, tj. troškovima koji ovise o broju putnika. U izvješću koje je izradila Oxera dodatni operativni troškovi po putniku procjenjuju se na temelju podataka o stvarnim operativnim troškovima prije potpisivanja svakog ugovora ([87]), uz pretpostavku da je 20 % troškova dodatno i da su uvećani za očekivanu inflaciju. Ti se dodatni operativni troškovi po putniku primjenjuju na projekcije prometa poduzetnika Wizz Air kako je objašnjeno u prethodnim uvodnim izjavama (a) i (b). Isključeni su troškovi zaštite;

(f) u izvješću koje je izradila Oxera dodatni marketinški troškovi upravitelja zračne luke procjenjuju se na temelju odredaba ugovora o marketinškim uslugama te uzimajući u obzir iznos zrakoplovnih pristojbi procijenjenih kako je objašnjeno u prethodnoj uvodnoj izjavi (c).

(362) Kad je riječ o dodatnim investicijskim troškovima, primijenjene su sljedeće pretpostavke:

(a) budući da nije bilo prognoza očekivanih ulaganja, u izvješću koje je izradila Oxera godišnji investicijski troškovi za razdoblje 2007.–2011. procjenjuju se na temelju realiziranih ulaganja u zračnoj luci koja su se financirala i državnim i vlastitim sredstvima;

(b) državna sredstva koja je upravitelj zračne luke dobio za zgradu terminala i zaštitnu opremu isključena su jer se smatralo da se ne mogu pripisati prisutnosti poduzetnika Wizz Air u Međunarodnoj zračnoj luci Temišvar. Rumunjska je navela da je ta ulaganja država financirala zbog ulaska u schengenski prostor te da nisu bila potrebna za poslovanje poduzetnika Wizz Air. U izvješću se pretpostavlja da se nikakva dodatna ulaganja nisu očekivala zbog poslovanja poduzetnika Wizz Air u Međunarodnoj zračnoj luci Temišvar;

(c) amortizacija ostalih ulaganja koja je upravitelj zračne luke financirao vlastitim sredstvima pripisana je ugovorima s poduzetnikom Wizz Air na temelju očekivanog udjela prometa poduzetnika Wizz Air u kapacitetu zračne luke;

(d) linearna amortizacija uzeta je u obzir pri izračunu troškova amortizacije, tj. godišnja amortizacija izračunana je jednakom raspodjelom investicijskih troškova svake godine tijekom cijelog vijeka trajanja imovine ([88]);

(e) procijenjena dobit diskontirana je primjenom Komisijinih referentnih stopa i uvećana za maržu od 100 baznih bodova, što dovodi do diskontne stope od 16,87 %.

(363) U izvješću koje je izradila Oxera navodi se da rezultati analize profitabilnosti ugovora iz 2008. upućuju na to da su naknade koje je Wizz Air platio Međunarodnoj zračnoj luci Temišvar na temelju ugovora iz 2008. bile usporedive s razinom naknada koje bi u sličnim okolnostima subjekt u tržišnom gospodarstvu koji je vlasnik zračne luke ponudio poduzetniku Wizz Air.

(364) Komisija smatra da je procijenjen broj putnika iz studije koju je izradila Oxera razuman. Čini se da su te procjene prometa u skladu s prognozom prometa predviđenom u Planu razvoja. Procijenjeni broj putnika poduzetnika Wizz Air iz izvješća koje je izradila Oxera povećao se za 188 826 putnika ([89]) od 2008. do 2009., 100 000 putnika od 2009. do 2010. ([90]) i 29 864 putnika od 2010. do 2011. ([91]) U Planu razvoja predviđeno je povećanje za 244 348 putnika od 2008. do 2009., 253 423 putnika od 2009. do 2010. te za 215 973 putnika od 2010. do 2011. Stoga se, u usporedbi s prognozom povećanja iz Plana razvoja, procijenjeno povećanje broja putnika poduzetnika Wizz Air pretpostavljeno u izvješću koje je izradila Oxera čini razumnim i konzervativnim.

([87]) Za 2008. uzeti su u obzir stvarni podaci za cijelu godinu. Neovisno o tome, Oxera je potvrdila da ta pretpostavka ne utječe znatno na rezultate analize jer su ugovori iz 2008. stupili na snagu tek 11. prosinca 2008. Oxera je potvrdila da bi, ako bi se dodatni operativni troškovi za ocjenu ugovora iz 2008. umjesto toga temeljili na stvarnim operativnim troškovima samo za 2007., to dovelo do nižih procjena dodatnih operativnih troškova (tj. od 8,0 RON do 8,9 RON po putniku u odlasku, u usporedbi s od 8,5 RON do 9,4 RON po putniku u odlasku) tijekom valjanosti ugovora iz 2008.

([88]) Komisija napominje da ta linearna amortizacija nije u skladu s praksom NPV-a te da se, stoga, ne može podržati.

([89]) Od 5 587 putnika u odlasku 2008. do 100 000 putnika u odlasku 2009. pomnoženo s dva kako bi se dobio ukupan broj putnika (u odlasku i dolasku).

([90]) Od 100 000 putnika u odlasku 2009. do 150 000 putnika u odlasku 2010. pomnoženo s dva.

([91]) Od 150 000 putnika u odlasku 2010. do 164 932 putnika u odlasku 2011. pomnoženo s dva.

(365) Komisija smatra da su popusti pretpostavljeni za izračun prihoda od zrakoplovnih djelatnosti razumni. U ugovoru o uslugama zračne luke dopušten je 50-postotni popust na naknade za slijetanje za nove zračne prijevoznike ili nova odredišta ili povećanje učestalosti letova prema postojećim odredištima ili iz njih. Budući da je Wizz Air tek trebao početi poslovati u Međunarodnoj zračnoj luci Temišvar, bilo je razumno pretpostaviti da će dodati nova odredišta i/ili povećati učestalost letova tijekom razdoblja trajanja ugovora iz 2008. te da će stoga ostvariti 50-postotni popust.

(366) U izvješću koje je izradila Oxera pretpostavlja se i 10-postotni popust na naknadu za putnike tijekom cijelog razdoblja valjanosti ugovora iz 2008. Za 2010. i 2011. pretpostavljeni 10-postotni popust u skladu je s popustom predviđenim u ugovoru o uslugama zračne luke za procijenjeni godišnji broj ukrcanih putnika poduzetnika Wizz Air. Neovisno o tome, za 2008. i 2009. nije trebalo pretpostaviti nikakav popust jer je procijenjeni godišnji broj ukrcanih putnika bio manji od 150 000 (popust se primjenjivao samo iznad tog broja). No pretpostavljenim popustom od 10 % za 2008. i 2009. snižavaju se prihodi za te godine te se, stoga, pristup može smatrati konzervativnim i time prihvatljivim.

(367) Komisija se slaže i s isključivanjem naknade za zaštitu. Naknadom za zaštitu financiraju se djelatnosti koje se smatraju negospodarskima i koje stoga nisu obuhvaćene područjem primjene pravila o državnim potporama, što je jedna od mogućnosti opisanih u prethodnoj uvodnoj izjavi 354. Komisija shvaća da se u skladu s rumunjskim zakonodavstvom naknadom za zaštitu isključivo financiraju ulaganje, održavanje i oprema koji su izravno povezani sa zaštitom. U mjeri u kojoj se naknadom financira i infrastruktura ili oprema koja se upotrebljava i u komercijalne svrhe (te je stoga svojstvena poslovanju zračne luke), isključivanje naknade iz izračuna prihoda konzervativno je i time bi se stoga podcijenili prihodi.

(368) Komisija smatra da je procjena dodatnih prihoda od nezrakoplovnih djelatnosti prihvatljiva. To se temelji na *ex ante* ocjeni upravitelja zračne luke koja se odnosi na prihode od nezrakoplovnih djelatnosti po putniku i koja je uvećana za očekivanu inflaciju.

(369) Komisija se slaže i s diskontnom stopom primijenjenom na izračun jer je u skladu s Komisijinim referentnim stopama.

(370) Kad je riječ o dodatnim marketinškim troškovima upravitelja zračne luke, procjene se temelje na odredbama ugovora o marketinškim uslugama, uzimajući u obzir procijenjeni iznos naknada zračne luke. Stoga ih Komisija smatra prihvatljivima.

(371) Kad je riječ o dodatnim operativnim troškovima, izvješće koje je izradila Oxera temelji se na pretpostavci koju je dostavila Rumunjska i prema kojoj je 80 % operativnih troškova fiksno, a samo 20 % ovisi o broju putnika. Komisija smatra da je ta pretpostavka razumna ([92]). U izvješćima koje je izradila Oxera dodatni operativni troškovi procjenjuju se primjenom stvarnih podataka za operativne troškove po putniku u odlasku prije potpisivanja ugovora iz 2008. koji su uvećani za očekivanu inflaciju. Zatim se ti operativni troškovi po putniku primjenjuju na procijenjeni broj putnika poduzetnika Wizz Air. Stoga Komisija smatra da je pristup u procjeni dodatnih operativnih troškova utemeljen.

(372) Kad je riječ o dodatnim investicijskim troškovima, Komisija prihvaća pretpostavku prema kojoj se nikakva dodatna ulaganja nisu trebala očekivati zbog poslovanja poduzetnika Wizz Air na Međunarodnoj zračnoj luci Temišvar. U memorandumu o razumijevanju upravitelj zračne luke obvezao se učiniti sljedeće:

i. proširiti putnički terminal kako bi mogao primiti do tri milijuna putnika godišnje najkasnije do 1. siječnja 2011.;

ii. unaprijediti kategoriju slijetanja i uzlijetanja u zračnoj luci na kategoriju III u oba smjera do kraja 2009.;

iii. osigurati dovoljan broj parkirnih mjesta za putnike;

iv. staviti na raspolaganje jedno parkirno mjesto za zrakoplove od veljače 2009. te od dva do tri parkirna mjesta od listopada 2009.

([92]) U skladu s procjenom učinka uz Smjernice za zračni prijevoz iz 2014. do 90 % operativnih troškova zračnih luka fiksno je i u maloj mjeri ovisi o opsegu poslovanja. http://ec.europa.eu/smart-regulation/impact/ia_carried_out/docs/ia_2014/swd_2014_0042_en.pdf, stranica 26.

(373) Usto, u naknadno potpisanom ugovoru o uslugama zračne luke predviđeno je da upravitelj zračne luke mora dovršiti proces unapređenja kategorije slijetanja i uzlijetanja u zračnoj luci samo na kategoriju II do kraja 2009.

(374) Kad je riječ o obvezi proširenja putničkog terminala (uvodna izjava 372. točka i.), Komisija napominje da je odluka o proširenju terminala donesena u dva koraka i to prije potpisivanja memoranduma o razumijevanju. Prvo proširenje Međunarodne zračne luke Temišvar potaknuto je potrebom za povećanjem kapaciteta terminala s obzirom na očekivano povećanje prometa u narednim godinama. To je proširenje predviđeno u Planu razvoja iz ožujka 2006. i službeno odobreno Odlukom Vlade br. 1212 od 4. listopada 2007. U Odluci Vlade proširenje terminala predviđeno je u razdoblju 2008.–2009. Drugo proširenje potaknuto je potrebom za ispunjenjem zahtjeva za zaštitu schengenskog prostora. U skladu s informacijama koje je dostavila Rumunjska studija izvedivosti za to proširenje pokrenuta je u siječnju 2008. na temelju ugovora s konzultantom iz ožujka 2008. te je dovršena u lipnju 2008., tj. prije potpisivanja memoranduma o razumijevanju.

(375) Komisija napominje da je ugovorom o uslugama zračne luke revidirana obveza iz memoranduma o razumijevanju tako da je obveza unapređenja kategorije slijetanja i uzlijetanja u zračnoj luci na kategoriju III u oba smjera do kraja 2009. zamijenjena obvezom unapređenja na kategoriju II do kraja 2009. (uvodna izjava 372. točka ii.) ([93]). U skladu s javno dostupnim informacijama ([94]), kategorija slijetanja i uzlijetanja u zračnoj luci unaprijeđena je 2015. na kategoriju III za smjer slijetanja istok unapređenjem sustava radionavigacije. Trenutačno Međunarodna zračna luka Temišvar ima kategoriju III za smjer slijetanja istok i kategoriju II za smjer slijetanja zapad. U skladu s informacijama koje je dostavila Rumunjska zračna luka unaprijeđena je 2008. u kategoriju II iz kategorije I u jednom smjeru ulaganjem u rasvjetu zračne luke (drugi smjer već je imao kategoriju II). Odluka o ulaganju u sustav rasvjete donesena je u Planu ulaganja te je u kolovozu 2007. pokrenuta studija izvedivosti na temelju ugovora od 22. kolovoza 2007. Ugovor o nabavi rasvjetne opreme potpisan je u listopadu 2008. Stoga je odluka o unapređenju rasvjetne opreme donesena prije potpisivanja ugovora iz 2008. Na temelju toga razumno je pretpostaviti da se obveza dovršetka unapređenja na kategoriju II do kraja 2009. iz ugovora o uslugama zračne luke odnosila na unapređenje na kategoriju II s pomoću rasvjetne opreme o čemu je već bila donesena odluka.

(376) Kad je riječ o obvezi osiguranja dovoljnog broja parkirnih mjesta za putnike (uvodna izjava 372. točka iii.), Komisija napominje da je ulaganje u parkiralište izvršeno 2007. te da nakon potpisivanja Memoranduma o razumijevanju i tijekom njegove primjene nisu provedena nikakva druga ulaganja.

(377) Kad je riječ o obvezi osiguranja raspoloživosti jednog parkirnog mjesta za zrakoplove od veljače 2009. te od dva do tri parkirna mjesta od listopada 2009. (uvodna izjava 372. točka iv.), radovi na proširenju stajanke zračne luke poduzeti su u listopadu 2007. te su obavljani 2007., 2008. i 2009.

(378) Stoga Komisija smatra da se obveze iz memoranduma o razumijevanju i ugovora o uslugama zračne luke nisu ostvarile ili da je odluka o njima donesena prije sklapanja ugovora iz 2008. Nikakva ulaganja nisu izvršena zbog prisutnosti poduzetnika Wizz Air na Međunarodnoj zračnoj luci Temišvar.

(379) Komisija napominje da je izvješće koje je izradila Oxera uključivalo dodatne troškove amortizacije ulaganja koja je upravitelj zračne luke financirao vlastitim sredstvima na temelju očekivanog udjela poduzetnika Wizz Air u kapacitetima zračne luke. Neovisno o tome i kako je prethodno objašnjeno, Komisija smatra da upravitelj zračne luke nije zabilježio nikakve investicijske troškove zbog prisutnosti tog zračnog prijevoznika na Međunarodnoj zračnoj luci Temišvar. Stoga Komisija smatra da analiza ne bi trebala uključivati troškove amortizacije povezane s ugovorima iz 2008.

(380) Na temelju prethodno navedenog, dodatni troškovi, prihodi i dobit koji su se mogli očekivati u vrijeme potpisivanja ugovora iz 2008., koje je Komisija ponovno izračunala na temelju izvješća koje je izradila Oxera, sažeto su prikazani u tablici 17.

([93]) Rumunjska je navela da su u ugovoru o uslugama zračne luke, kojim je revidirana obveza iz memoranduma o razumijevanju, predviđene pravno obvezujuće mjere, dok je memorandum o razumijevanju samo dobrovoljne prirode (nisu predviđene nikakve sankcije).

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

Tablica 17.: Dodatni prihodi, dodatni troškovi i dodatna dobit očekivani od ugovora iz 2008. prema izvješću poduzeća Oxera – ponovni izračun Europske komisije

(tis. RON)		2008.	2009.	2010.	2011.
Broj putnika u odlasku poduzetnika Wizz Air	[A]	5 586,9	100 000	150 000	164 931,5
Prihodi od zrakoplovnih djelatnosti	[B]	255	4 564,7	6 824,4	7 507,3
Prihodi od nezrakoplovnih djelatnosti	[C]	112,4	2 084,7	3 241,1	3 693,8
Ukupni dodatni prihodi	[D] = [B] + [C]	367,4	6 649,4	10 065,5	11 201,1
Operativni troškovi	[E]	47,4	879,1	1 366,8	1 557,7
Marketinški troškovi	[F]	29,6	2 955,7	4 410,9	4 853,6
Ukupni dodatni troškovi	[G] = [E] + [F]	76,9	3 834,8	5 777,7	6 411,2
Dodatna dobit	[H] = [D] – [G]	290,4	2 814,6	4 287,8	4 789,9
Diskontni faktor		1	0,8	0,7	0,6
Neto sadašnja vrijednost		**8 786,8**			

(381) Zaključno na podatke iz izvješća koje je izradila Oxera koje je Komisija ponovno izračunala, očekivalo se da će ugovori iz 2008. upravitelju zračne luke donijeti dodatnu dobit.

Ex ante analiza profitabilnosti koju je Carpatair izradio za ugovore iz 2008.

Studija poduzetnika Carpatair

(382) Carpatair je 10. studenoga 2014. Komisiji dostavio studiju sa stajalištem poduzetnika Carpatair o *ex ante* analizi i ocjeni usklađenosti upravitelja zračne luke s testom subjekta u tržišnom gospodarstvu u vrijeme utvrđivanja sporazuma s poduzetnikom Wizz Air 25. lipnja 2008.

(383) U studiji je predstavljen osnovni scenarij, odnosno scenarij u kojem ne postoji ugovor s poduzetnikom Wizz Air, te tri scenarija u kojima se pretpostavlja postojanje ugovora s poduzetnikom Wizz Air (optimistični, realistični i pesimistični).

(384) Carpatair pretpostavlja da u slučaju nepostojanja obveze zračnog prijevoznika u pogledu zadržavanja poslovanja tijekom određenog razdoblja taj ugovor nema fiksno trajanje te je odgovarajuće razdoblje za analizu profitabilnosti vremenski okvir iz Plana razvoja kojim je obuhvaćeno razdoblje do 2015. Na temelju tog razmatranja vremenski okvir analize uključen u toj studiji razdoblje je od 2009. do 2015.

Tablica 18.: „Osnovni” scenarij: prihodi, troškovi, novčani tokovi

	Bazna godina	Godina 1.	Godina 2.	Godina 3.	Godina 4.	Godina 5.	Godina 6.	Godina 7.
	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.
	Procjena	Prognoza	Prognoza	Prognoza	Prognoza	Prognoza	Prognoza	Prognoza
Stopa rasta		*4 %*	*10 %*	*10 %*	*10 %*	*10 %*	*10 %*	*10 %*
Putnici, uklj.	**887 630**	**921 082**	**1 013 190**	**1 114 509**	**1 225 960**	**1 348 556**	**1 483 412**	**1 631 753**
Putnici u odlasku i dolasku na Temišvaru	579 032	600 854	660 939	727 033	799 736	879 710	967 681	1 064 449
Putnici u transferu	308 598	320 228	352 251	387 476	426 224	468 846	515 731	567 304
Putnici prema prijevozniku:								
Carpatair – putnici u odlasku i dolasku na Temišvaru	257 739	267 452	294 198	323 617	355 979	391 577	430 735	473 808
Carpatair – putnici u transferu	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
Ostali prijevoznici	77 614	80 539	88 593	97 452	107 197	117 917	129 709	142 680
Sveobuhvatna naknada, EUR/PAX								
Putnici u odlasku i dolasku na Temišvaru	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0
Putnici u transferu	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
Napomena: Naknada za putnike u odlasku i dolasku na Temišvaru odnosi se na naknade za zrakoplove (naknadu za slijetanje, osvjetljenje, parkiranje, prihvat i otpremu) i ostale prihode od nezrakoplovnih djelatnosti								
Ukupni neto prihodi, EUR	**8 615 136**	**8 939 814**	**9 833 793**	**10 817 172**	**11 898 891**	**13 088 780**	**14 397 662**	**15 837 426**
Neto prihodi prema prijevozniku:								
Carpatair – putnici u odlasku i dolasku na Temišvaru	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 – putnici u transferu	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
Ostali prijevoznici	1 123 757	1 166 108	1 282 719	1 410 991	1 552 090	1 707 299	1 878 029	2 065 832
Ukupni troškovi kao % ukupnih prihoda	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %
Ukupni troškovi, 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**
Troškovi prema prijevozniku:								
Carpatair – putnici u odlasku i dolasku na Temišvaru	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 – putnici u transferu	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
Ostali prijevoznici	921 589	956 321	1 051 953	1 157 148	1 272 863	1 400 150	1 540 165	1 694 182
Dobit prije oporezivanja, 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**
Kapitalni izdaci, EUR	0	0	0	5 679 646		0	0	0
Novčani tok u scenariju status quo, 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) U osnovnom scenariju, odnosno u scenariju u kojem ne postoji sporazum s poduzetnikom Wizz Air, ulaganje u ojačanje kolničke konstrukcije (PCN) na zračnoj strani smatralo se potrebnim samo 2011. te se nisu smatrala potrebnim nikakva ulaganja u povećanje kapaciteta terminala (vidjeti uvodnu izjavu 388. za dodatna objašnjenja).

(386) U osnovnom scenariju nije primijenjena diskontna stopa i nije izračunan nikakav NPV.

(387) Kako je prethodno objašnjeno, u studiji poduzetnika Carpatair prikazana su tri scenarija pod pretpostavkom da je sklopljen sporazum s poduzetnikom Wizz Air. Komisija će detaljnije prikazati realistični scenarij ([95]).

Tablica 19.: Realistični scenarij u kojem je sklopljen sporazum s poduzetnikom Wizz Air: dobit, troškovi, novčani tokovi

	Bazna godina	**Godina 1.**	**Godina 2.**	**Godina 3.**	**Godina 4.**	**Godina 5.**	**Godina 6.**	**Godina 7.**
	2008.	**2009.**	**2010.**	**2011.**	**2012.**	**2013.**	**2014.**	**2015.**
	Procjena	**Prognoza**	**Prognoza**	**Prognoza**	**Prognoza**	**Prognoza**	**Prognoza**	**Prognoza**
Dodatna dobit od poduzetnika Wizz Air, EUR	**0**	**- 375 518**	**- 558 394**	**- 733 496**	**- 813 040**	**- 914 694**	**- 1 042 962**	**- 1 194 727**
Dodatni kapitalni izdaci zbog poduzetnika Wizz Air, EUR	**5 679 646**	**3 000 000**	**10 000 000**	**11 320 354**	**0**	**0**	**0**	**0**

([95]) Jedina je razlika među tim trima scenarijima razina procijenjenih prihoda od zrakoplovnih djelatnosti. Na temelju razmatranja da za 50 % stvarnog odlaznog i dolaznog prometa poduzetnika Carpatair na Međunarodnoj zračnoj luci Temišvar postoji rizik da će s poduzetnika Carpatair prijeći na Wizz Air, u studiji se u realističnom scenariju smatralo da će 50 % tog prometa s poduzetnika Carpatair prijeći na Wizz Air, u optimističnom 25 % i u pesimističnom 75 %.

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

		Uvjet	**Zaključak**
Neto sadašnja vrijednost (NPV), EUR	**- 30 000 471**	**0**	**NIJE U REDU**
Unutarnja stopa povrata (IRR)	**#NUM!**	**>=8 %**	**NIJE U REDU**
Razdoblje povrata, godine	**Nikad**	**< 7 godina**	**NIJE U REDU**
Diskontirano razdoblje povrata, godine	**Nikad**	**< = 7 godina**	**NIJE U REDU**

(388) Rezultati iz tablice 19. temeljili su se na sljedećim razmatranjima:

- očekivani broj putnika poduzetnika Wizz Air pretpostavljen je na temelju sljedećeg:

  (a) u studiji su prikazane prognoza prometa zračne luke iz Plana razvoja za razdoblje 2005.–2015. predstavljenog u ožujku 2005. te ažurirane prognoze prometa iz Plana razvoja za razdoblje 2005.–2015. predstavljenog u ožujku 2006. Budući da se u kasnijem planu razvoja spominjala mogućnost privlačenja niskotarifnih zračnih prijevoznika, u studiji poduzetnika Carpatair pretpostavljeno je da bi se dodatni rast prometa pretpostavljen u kasnijem planu razvoja u usporedbi s planom razvoja iz ožujka 2005. trebao pripisati očekivanom dolasku niskotarifnih zračnih prijevoznika/poduzetnika Wizz Air;

  (b) u studiji se pretpostavlja da će 25 % ukupnog odlaznog i dolaznog prometa poduzetnika Carpatair prijeći na Wizz Air ([96]);

- na temelju procijenjenog broja putnika, uzet je u obzir zadržani iznos od 4 EUR po putniku u odlasku 2009. i 3,5 EUR po putniku u odlasku od 2010. do 2015.;

- procijenjeno je da prihodi od nezrakoplovnih djelatnosti iznose 1 EUR po ukrcanom putniku jer je, u skladu sa studijom, to bio iznos koji je zračna luka kao prihod od nezrakoplovnih djelatnosti primila od drugih zračnih prijevoznika koji su 2007. obavljali izravne letove;

- iako je Carpatair smatrao da bi se naknade za zaštitu trebale smatrati prihodom od nezrakoplovnih djelatnosti te da bi se trebale isključiti iz prihoda od zrakoplovnih djelatnosti koji proizlaze iz gospodarskih djelatnosti, u studiji se pretpostavlja da naknade za zaštitu i troškovi zaštite iznose 2 EUR po putniku;

- u studiji se pretpostavljaju dodatni varijabilni troškovi od 70 EUR po kretanju zrakoplova za osnovne usluge prihvata i otpreme zrakoplova (gorivo, potrošni materijal) i troškove električne energije za osvjetljenje;

- u studiji se smatra da je prije početka poslovanja poduzetnika Wizz Air zračna luka morala izvršiti ojačanje kolničke konstrukcije (PCN) uzletno-sletne staze, staze za vožnju i stajanke kako bi omogućila dolazak teških zrakoplova (MTOW od 71 t) poduzetnika Wizz Air na Međunarodnu zračnu luku Temišvar. Carpatair smatra da bi se ta ulaganja u radove ojačanja kolničke konstrukcije (PCN) trebala smatrati dodatnim troškovima povezanima s prisutnošću poduzetnika Wizz Air na Međunarodnoj zračnoj luci Temišvar. Prema navodima poduzetnika Carpatair, razlog je tome činjenica da su svi ostali zračni prijevoznici na Međunarodnoj zračnoj luci Temišvar tada poslovali sa znatno lakšim zrakoplovima za koje nije bilo potrebno ojačanje kolničke konstrukcije (PCN) infrastrukture na zračnoj strani. Carpatair navodi da je u izvješću koje je upravitelj zračne luke zaprimio u ožujku 2007. ([97]) izračunano da bi za prihvat težih zrakoplova ulaganja u ojačanje kolničke konstrukcije (PCN) iznosila 19 137 000 RON (5 679 646 EUR). U studiji poduzetnika Carpatair taj se iznos smatra dodatnim troškom zbog prisutnosti poduzetnika Wizz Air na zračnoj luci 2008. (jer smatra da se to poboljšanje kolničke konstrukcije (PCN) trebalo izvršiti prije početka poslovanja poduzetnika Wizz Air);

([96]) Vidjeti i bilješku 17.

([97]) Studija o infrastrukturi Zračne luke Temišvar na zračnoj strani iz 2006. koju je izradila IPTANA.

- uzimajući u obzir obveze iz Memoranduma o razumijevanju u pogledu povećanja kapaciteta terminala na tri milijuna putnika godišnje, i ulaganje u terminal smatra se dodatnim troškom povezanim s prisutnošću poduzetnika Wizz Air (to je ulaganje procijenjeno na 3 milijuna EUR u 2009., 10 milijuna EUR u 2010. i 17 milijuna EUR u 2011.). U studiji se objašnjava da su se te procjene kapitalnih izdataka za izgradnju putničkog terminala temeljile na Odluci Vlade 1212/2007 od 4. listopada 2007. o odobrenju strateškog plana razvoja zračne luke iz ožujka 2006.;

- pretpostavljena je diskontna stopa od 8 % ([98]).

(389) Na temelju tih razmatranja NPV tijekom sedam godina procijenjen je na −30 000 471 EUR ([99]). Stoga je u studiji na temelju realističnog scenarija utvrđeno da ugovor s poduzetnikom Wizz Air nije profitabilan te da, stoga, nije u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu ([100]).

Komisijina ocjena studije poduzetnika Carpatair

(390) Komisija smatra da se studija poduzetnika Carpatair temelji na nizu pretpostavki koje se ne čine razumnima, uključujući sljedeće:

- zbog razloga objašnjenih u uvodnoj izjavi 335. Komisija smatra da bi se vremenski okvir za ocjenu analize profitabilnosti trebao ograničiti na početno trajanje ugovora iz 2008. te da bi, stoga, trebao biti kraći od sedam godina. Nadalje, razdoblje od 2009. do 2015. upotrijebljeno u studiji poduzetnika Carpatair navodno se temelji na Planu razvoja kojim je, pak, obuhvaćeno razdoblje od 2006. do 2015. Stoga se razdoblje uzeto u obzir u studiji čini proizvoljnim te ne odražava ni trajanje Plana razvoja ni trajanje ugovora iz 2008.;

- pretpostavlja se da će se broj putnika poduzetnika Wizz Air povećati za 292 590 putnika od 2009. do 2010. u realističnom scenariju, za 276 743 u pesimističnom scenariju i za 300 513 u optimističnom scenariju. Ta povećanja prometa poduzetnika Wizz Air veća su od povećanja ukupnog prometa na zračnoj luci predviđenog u Planu razvoja iz ožujka 2006. (odnosno povećanja za 253 423 putnika od 2009. do 2010.). Čini se da se u studiji upućuje na to da je to povećanje djelomično posljedica prelaska putnika poduzetnika Carpatair na Wizz Air na konkurentskim zračnim linijama. Neovisno o tome, u svim trima scenarijima ukupno povećanje broja procijenjenih putnika na Međunarodnoj zračnoj luci Temišvar iznosi 359 490 u razdoblju od 2009. do 2010., što je, isto tako, više od povećanja prognoziranog u Planu razvoja za ukupan promet na Međunarodnoj zračnoj luci Temišvar (koje je, kako je već spomenuto, iznosilo 253 423 putnika). Usto, Komisija napominje da je u Planu razvoja kao glavni pokretač povećanja prometa predviđen pozitivan utjecaj pristupanja Rumunjske EU-u 2007. Komisija, stoga, izražava sumnju da bi se povećanje prognoze prometa utvrđeno u prvotnom Planu razvoja iz ožujka 2005. u usporedbi s Planom razvoja iz ožujka 2006. u cijelosti moglo pripisati niskotarifnim zračnim prijevoznicima ili, konkretno, poduzetniku Wizz Air. Stoga Komisija smatra da se tom pretpostavkom dovodi u pitanje pouzdanost izračuna uključenih u studiji;

- osnovna pretpostavka u studiji odnosi se na procjenu koji bi se dio investicijskih troškova, ako uopće, trebao pripisati poduzetniku Wizz Air. Ta je pretpostavka ključna za cjelokupne izračune profitabilnosti predmetnog sporazuma. Zbog razloga objašnjenih u uvodnim izjavama od 372. do 378., Komisija smatra da se nikakvi dodatni investicijski troškovi ne bi trebali pripisati prisutnosti poduzetnika Wizz Air na Međunarodnoj zračnoj luci Temišvar. Stoga nije prihvatljiv pristup u studiji prema kojem se ulaganja u novu zgradu terminala i ojačanje kolničke konstrukcije (PCN) na zračnoj strani trebaju smatrati dodatnim troškovima. Usto, Rumunjska je navela da je i zračni prijevoznik TAROM upotrebljavao zrakoplove veće od 70 MTOW (u tonama). Stoga se pretpostavka iz studije prema kojoj se ulaganja u ojačanje kolničke konstrukcije (PCN) uzletno-sletne staze, staze za vožnju i stajanke trebaju pripisati poduzetniku Wizz Air ne čini razumnom;

([98]) U studiji se navodi da su prosječni troškovi kapitala u industriji zračnog prijevoza od 2002. do 2009. iznosili od 7 % do 10 %.

([99]) NPV je procijenjen na −32 061 035 EUR u pesimističnom scenariju i −25 879 341 EUR u optimističnom scenariju.

([100]) Budući da je ex ante utvrđeno da sporazum s poduzetnikom Wizz Air nije profitabilan, u studiji poduzetnika Carpatair kao alternativa tom sporazumu uzeo se u obzir scenarij u kojem je poduzetniku Wizz Air odobrena potpora za pokretanje novih zračnih linija (na temelju Smjernica za zračni prijevoz iz 2005.). U tom se scenariju, među ostalim, pretpostavilo da se potpora za marketinške usluge treba dodijeliti samo za nove zračne linije za razdoblje od tri godine, da putnici neće prijeći s poduzetnika Carpatair na Wizz Air i da će potrebni kapitalni izdaci biti znatno niži. Na temelju tih pretpostavki, u scenariju u kojem bi se dodijelila potpora za započinjanje poslovanja, u studiji je izračunan NPV od 1 977 176 tijekom sedam godina.

(391) nadalje, Komisija napominje i da se u studiji dodatni novčani tokovi pretpostavljaju kao razlika između novčanog toka iz osnovnog scenarija i novčanih tokova iz triju scenarija u kojima se pretpostavlja sporazum s poduzetnikom Wizz Air. Neovisno o tome, u studiji se dodatni novčani tok ne računa na taj način te svaki scenarij u kojem se pretpostavlja sporazum s poduzetnikom Wizz Air ima vlastite izračune dodatnih novčanih tokova (bez usporedbe s osnovnim scenarijem). Time se, stoga, dodatno dovode u pitanje zaključci iz studije koji se temelje na podacima.

(392) Stoga Komisija smatra da se *ex ante* analiza profitabilnosti koju je dostavio Carpatair ne može upotrijebiti kao dokaz nespojivosti ugovora iz 2008. s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu.

Ex post studije profitabilnosti ugovora iz 2008.

(393) Očekivana profitabilnost ugovora iz 2008. s poduzetnikom Wizz Air potkrijepljene u *ex post* studijama koje su Komisiji dostavili:

— Oxera,

— Politehničko sveučilište u Temišvaru, i

— RBB.

(394) Komisija će u nastavku navesti kratak opis tih *ex post* studija kao dodatni dokaz uz nalaze *ex ante* studija. Neovisno o tome, *ex ante* analiza profitabilnosti i dalje je odlučujući dokaz u Komisijinoj ocjeni usklađenosti s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu.

Oxera

(395) Oxera je 27. listopada 2011. dostavila *ex post* izvješće izrađeno za Wizz Air. U izvješću koje je izradila Oxera izračunani su sljedeći dodatni troškovi i prihodi povezani s ugovorima iz 2008.:

Tablica 20.: Prihodi po putniku u odlasku poduzetnika Wizz Air 2008.–2010. (EUR)

Kategorija	2008.	2009.	2010.
Prihodi od zrakoplovnih djelatnosti[1]			
Naknade za slijetanje[2]	2,50	2,00	2,00
Naknade za prihvat i otpremu zrakoplova[2]	0,99	0,99	0,99
Naknade za ukrcane putnike	8,00	6,40	5,04
Naknade za osobe sa smanjenom pokretljivošću	0,20	0,20	0,20
Naknade za zaštitu	10,00	10,00	10,00
Prihodi od nezrakoplovnih djelatnosti	**0,78**	**1,16**	**1,74**
Ukupni prihodi	**22,47**	**20,75**	**20,70**

Napomena: [1] Prihodi od zrakoplovnih djelatnosti prikazani su nakon popusta i povrata naknada te prije plaćanja za marketinške aktivnosti. Pretpostavlja se da 50 % prihoda od naknada za slijetanje podliježe popustima iz AIP-a. [2] Prihodi od zrakoplovnih djelatnosti iz naknada koje se odnose na kretanje ili masu zrakoplova (tj. naknada za slijetanje i naknada za zemaljske usluge) procijenjeni su na temelju stvarnog broja putnika te uz pretpostavke da se upotrebljava zrakoplov Airbus A320-200 sa 72 tone MTOW-a i kapacitetom od 180 sjedala te da faktor opterećenja iznosi 84 %. To je prosječni faktor opterećenja poduzetnika Wizz Air 2010. (za dodatne pojedinosti vidjeti http://wizzair.com/about_us/news/#wizen068).

Izvor: analiza poduzeća Oxera na temelju podataka zaprimljenih od upravitelja zračne luke.

Tablica 21.: Očekivani troškovi povezani s ugovorima iz 2008. (EUR)

Kategorija	2008.	2009.	2010.
Operativni troškovi			
Osoblje	1,56	1,56	1,56
Energija	0,70	0,70	0,70
Materijali	- 0,45	- 0,45	- 0,45
Usluge i ostali operativni troškovi	1,65	1,65	1,65

Marketinški troškovi	**13,70**	**15,59**	**14,95**
Investicijski troškovi	**0,89**	**0,87**	**2,06**
Ukupni trošak	**18,04**	**19,92**	**20,47**

Izvor: analiza poduzeća Oxera na temelju podataka zaprimljenih od upravitelja zračne luke.

(396) Rezultati iz tablice 20. i tablice 21. temelje se na sljedećim razmatranjima:

- prihodi od zrakoplovnih djelatnosti procjenjuju se na temelju kombinacije *ex post* i *ex ante* pristupa. Temelje se na stvarnim podacima o putnicima i prihvatu i otpremi zrakoplova poduzetnika Wizz Air (sa stajališta *ex post*). Popusti se procjenjuju primjenom *ex ante* pristupa. U prihodima od zrakoplovnih djelatnosti pretpostavlja se popust od 25 % za naknade za slijetanje ([101]) i popust od 20 % za naknade za ukrcane putnike 2009. te popust od 30 % u 2010. (popust na naknade za slijetanje nije pretpostavljen za 2008. zbog malog broja prihvata i otpreme zrakoplova poduzetnika Wizz Air te godine). Naknade za osvjetljenje i parkiranje zrakoplova isključene su jer je Oxera smatrala da se ne može utvrditi opseg u kojem je privatni ulagač mogao uzeti u obzir prihode od tih dviju vrsti naknada. Uključene su naknade za zaštitu;

- za procjenu prihoda od nezrakoplovnih djelatnosti primijenjen je *ex ante* pristup (npr. za prihode koji se odnose na parkiralište za automobile, iznajmljivanje automobila i restorane). Pretpostavljeno je da su oni u prvoj godini, tj. 2008., bili otprilike jednaki prihodima od nezrakoplovnih djelatnosti ostvarenima iste godine od ostalih zračnih prijevoznika ([102]) osim poduzetnika Wizz Air (tj. oko 0,78 EUR po putniku u odlasku). Za 2009. i 2010. pretpostavljeno je da će se prihodi od nezrakoplovnih djelatnosti po putniku povećati za 50 % godišnje, u skladu sa stvarnim rastom prihoda od nezrakoplovnih djelatnosti na toj zračnoj luci 2008.;

- kad je riječ o dodatnim operativnim troškovima, troškovi koji se razlikuju ovisno o broju putnika ([103]) (troškovi osoblja, troškovi energije, troškovi materijala i troškovi kupljenih usluga te ostali operativni izdaci) pripisani su poduzetniku Wizz Air razmjerno udjelu tog zračnog prijevoznika u broju putnika u odlasku. Oxera je navela da su troškovi zaštite uključeni u dodatne operativne troškove. Izračun se temelji na podacima o realiziranim operativnim troškovima i stoga je *ex post*;

- plaćanja za marketinške aktivnosti izračunana su u skladu s ugovorom o marketinškim uslugama na temelju stvarnog broja putnika poduzetnika Wizz Air te uzimajući u obzir iznos naknada zračne luke koje su procijenjene kako je prethodno objašnjeno;

- *ex post* pristup primijenjen je za izračun dodatnih investicijskih troškova, koji se temelje na podacima o ulaganjima za razdoblje od 2007. do 2010. navedenima u izvješću. Ulaganja u zgradu terminala i zaštitnu opremu koja je financirala država nisu pripisani poduzetniku Wizz Air. Oxera je navela da bi ti troškovi nastali neovisno o prisutnosti poduzetnika Wizz Air jer je Rumunjska morala ispuniti zahtjev za pristupanje schengenskom prostoru. Troškovi amortizacije ulaganja koja su financirana vlastitim sredstvima zračne luke uzeti su u obzir i raspodijeljeni razmjerno udjelu putnika poduzetnika Wizz Air u putničkom kapacitetu zračne luke. Putnički kapacitet procijenjen je kao najveći broj putnika prihvaćenih i otpremljenih u zračnoj luci u razdoblju od 2007. do 2010. jer je Oxera od upravitelja zračne luke saznala da je Međunarodna zračna luka Temišvar u trenutku izrade studije (listopad 2011.) poslovala punim kapacitetom kad je riječ o kretanjima zrakoplova.

(397) Na temelju prethodno navedenih troškova i prihoda Oxera je utvrdila da su ugovori iz 2008. doveli do dodatne dobiti. Dobit po putniku (tj. dodatni doprinos po putniku izračunan kao razlika između procjena dodatnih prihoda i troškova) prikazana je u tablici 22.:

([101]) Oxera je navela da je to jednako pretpostavci da se 50 % prometa poduzetnika Wizz Air odnosi na nove zračne linije i da, stoga, on ostvaruje koristi od popusta od 50 % na naknade za slijetanje, pri čemu se za preostalih 50 % prometa naplaćuju pune naknade za slijetanje.

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

([103]) Oxera je primijenila regresijsku analizu kako bi utvrdila udio troškova koji bi se mogli smatrati fiksnima neovisno o promjenama broja putnika i udjelu troškova koji se razlikuju.

Tablica 22.: Očekivani doprinos povezan s ugovorima iz 2008. (EUR)

Kategorija	2008.	2009.	2010.
Prosječni dodatni prihodi po putniku u odlasku	22,47	20,75	20,70
Prosječni dodatni trošak po putniku u odlasku	18,04	19,92	20,47
Dodatni doprinos po putniku u odlasku	4,43	0,84	0,23
Ukupni dodatni doprinos	**19 404**	**107 198**	**37 833**

Izvor: analiza poduzeća Oxera na temelju podataka zaprimljenih od upravitelja zračne luke.

(398) Na temelju prethodno navedenih izračuna Oxera je utvrdila da ugovori iz 2008. imaju pozitivan NPV od 145 249 EUR tijekom trogodišnjeg razdoblja valjanosti ugovora iz 2008., uzimajući u obzir diskontnu stopu od 12,02 %.

(399) Komisija napominje da se u *ex post* ocjeni profitabilnosti koju je provela Oxera *ex ante* i *ex post* podaci kombiniraju za izračun dodatnih prihoda, dok se za izračune dodatnih troškova upotrebljavaju samo *ex post* podaci.

(400) Komisija napominje da su uključeni i naknade i troškovi za zaštitu te pretpostavlja da to neće utjecati na ukupan izračun profitabilnosti.

(401) Kad je riječ o prihodima od zrakoplovnih djelatnosti, Komisija napominje da su naknade za osvjetljenje i parkiranje (2,10 EUR po toni MTOW-a po korištenju odnosno 0,15 EUR po toni MTOW-a po korištenju) isključene iz izračuna, zbog čega je pristup konzervativan. Usto, čini se da je popust od 20 % za naknadu za ukrcane putnike za 2009. i 30 % za 2010. precijenjen jer bi se time pretpostavilo više od 300 000 ukrcanih putnika 2009. i više od 500 000 ukrcanih putnika 2010., što nije u skladu sa stvarnim podacima za putnike poduzetnika Wizz Air. Na temelju stvarnih podataka za putnike poduzetnika Wizz Air Komisija smatra da se za 2008. i 2009. nije trebao pretpostaviti nikakav popust za naknade za putnike te da se za 2010. trebala pretpostaviti diskontna stopa od samo 10 %. No Komisija napominje da bi na temelju formule iz ugovora o marketinškim uslugama ispravak naknada zračne luke (kako bi se uzele u obzir naknade za osvjetljenje i parkiranje te ispravila diskontna stopa koju treba pretpostaviti za naknadu za putnike) doveo do sličnog ispravka plaćanja za marketinške aktivnosti za isti iznos te da to, stoga, ne bi utjecalo na ukupnu profitabilnost.

(402) Na troškovnoj strani:

(a) Komisija smatra da je pristup za izračun dodatnih operativnih troškova, koji se temelji na stvarnim podacima dostupnima prije potpisivanja ugovora iz 2008., razuman;

(b) Komisija napominje da je studija uključivala dodatne troškove amortizacije ulaganja koja je upravitelj zračne luke financirao vlastitim sredstvima na temelju očekivanog udjela poduzetnika Wizz Air u kapacitetima zračne luke. Neovisno o tome i kako je objašnjeno u uvodnoj izjavi 372., Komisija smatra da zračna luka nije zabilježila nikakve investicijske troškove zbog prisutnosti poduzetnika Wizz Air na zračnoj luci. Stoga Komisija smatra da analiza nije trebala uključivati troškove amortizacije povezane s ugovorima.

(403) Zbog razloga objašnjenih u uvodnoj izjavi 401. Komisija smatra da se ukupno troškovi čine precijenjenima.

(404) No to ne bi utjecalo na izračun profitabilnosti jer bi ispravak prihoda od zrakoplovnih djelatnosti doveo do sličnog ispravka plaćanja za marketinške aktivnosti. Nadalje, troškovi se čine precijenjenima. Komisija, stoga, zaključuje da bi ukupan zaključak studije poduzeća Oxera 2011. bio ispravan i da bi NPV ostao pozitivan.

(405) Na temelju uvodnih izjava od 399. do 404. Komisija smatra da su rezultati izvješća poduzeća Oxera od 27. listopada 2011. u pogledu ugovora iz 2008. prihvatljivi.

Politehničko sveučilište u Temišvaru

(406) Upravitelj zračne luke dostavio je analizu troškova i koristi koju je Politehničko sveučilište u Temišvaru provelo u travnju 2011. U analizi se plaćanja zračne luke za marketinške aktivnosti poduzetniku Wizz Air smatraju „ulaganjem" upravitelja zračne luke u postizanje cilja povećanja broja putnika te time i prihoda. U analizi se uzimaju u obzir dva vremenska okvira za to „ulaganje" od pet godina (2008.–2012.) i sedam godina (2008.–2014.). Studija se temelji na njegovim izračunima iz *ex post* podataka od 2008. do 2010. te procjenama za razdoblje od 2011. do 2014. Za ocjenu profitabilnosti „ulaganja" sveučilište je izračunalo NPV uzimajući u obzir četiri elementa:

— trošak upravitelja zračne luke za godišnja plaćanja marketinških aktivnosti iznosio je na temelju ugovora u s poduzetnikom Wizz Air 77 192,01 EUR u 2008., 2 051 031,32 EUR u 2009. i 223 038 EUR u 2010.;

— dodatni trošak upravitelja zračne luke za pružanje usluga poduzetniku Wizz Air procijenjen je kao udio ukupnih troškova (1 % u 2009., 15 % u 2010., 20 % u 2011. i 22 % za razdoblje od 2011. do 2014.). Može se napomenuti da je svake godine udio ukupnih troškova dodijeljen poduzetniku Wizz Air jednak njegovu udjelu u ukupnim letovima na zračnoj luci ili veći od njega;

— kad je riječ o prihodima koje je upravitelj zračne luke ostvario od poduzetnika Wizz Air, stvarni prihodi upotrijebljeni su za razdoblje od 2008. do 2010., pri čemu je AIP iz 2010. primijenjen za prognozu budućih prihoda od naknada zračne luke za razdoblje od 2011. do 2014.;

— primijenjena je diskontna stopa od 5 %.

(407) U analizi je utvrđeno da se tijekom pet godina (2008.–2012.) „ulaganjem" koje čine izdaci za marketinške aktivnosti unaprijed plaćeni za tri godine, odnosno od 2008. do 2010., uz prihode od poduzetnika Wizz Air tijekom petogodišnjeg razdoblja od 2008. do 2012., ostvaruje NPV od 590 389,80 EUR (približno 2,5 milijuna RON). Tijekom sedmogodišnjeg razdoblja (2008.–2014.), uzimajući u obzir prihode u razdoblju od 2008. do 2014., NPV se znatno povećava na 2 282 687,31 EUR (približno 10 milijuna RON).

(408) Komisija uzima u obzir pozitivan NPV koji je izračunalo Politehničko sveučilište u Temišvaru. Komisija smatra da je pristup u raspodjeli ukupnih troškova razuman (jednak udjelu letova poduzetnika Wizz Air u ukupnim letovima na Međunarodnoj zračnoj luci Temišvar ili veći od njega). Neovisno o tome, studija ne uključuje nikakve pojedinosti o načinu izračuna prihoda od poduzetnika Wizz Air (npr. na temelju kojih pretpostavljenih popusta i koji su podaci upotrijebljeni za putnički promet i broj prihvata i otpreme zrakoplova). Stoga Komisija nema potrebne podatke kako bi mogla ocijeniti jesu li procjene prihoda razumne. Usto, čini se da se analiza profitabilnosti ne odnosi samo na ugovore iz 2008. i ugovore o izmjenama iz 2010., nego da je njome obuhvaćeno dulje razdoblje. Stoga se Komisija ne može osloniti na ukupni rezultat te studije.

RBB

(409) Upravitelj zračne luke dostavio je i studiju koju je izradio RBB i koja je sastavljena 27. listopada 2011. RBB je utvrdio da su se ugovori iz 2008. već pokazali profitabilnima do 2010. te da se samo moglo očekivati da će postati još profitabilniji kad se nastave ostvarivati kontinuirane godišnje koristi od poslovanja poduzetnika Wizz Air na Međunarodnoj zračnoj luci Temišvar, dok su izdaci za marketinške aktivnosti plaćeni 2008. prestali do 2010. RBB smatra da dodatni troškovi koji se u razdoblju 2008.–2010. mogu pripisati poduzetniku Wizz Air iznose od 3,5 milijuna EUR (15,2 milijuna RON) do 3,8 milijuna EUR (16,8 milijuna RON), ovisno o raspodjeli operativnih troškova. To je uspoređeno s naknadama zračne luke koje je platio Wizz Air, što je dovelo do dodatnih prihoda od ukupno 5,5 milijuna EUR (23,9 milijuna RON). Iz toga je proizašao višak od 2 milijuna EUR (8,7 milijuna RON) do 1,7 milijuna EUR (7,1 milijun RON). RBB je, stoga, zaključio da su ugovori iz 2008. doveli do pozitivnog povrata za upravitelja zračne luke. U tom se izračunu ne uzimaju u obzir prihodi od nezrakoplovnih djelatnosti.

(410) Nadalje, RBB je utvrdio da se zbog poslovanja poduzetnika Wizz Air povećala efikasnost Međunarodne zračne luke Temišvar jer je Wizz Air prevezao znatno veći broj putnika po kretanju zrakoplova od svih ostalih zračnih prijevoznika koji su poslovali na Međunarodnoj zračnoj luci Temišvar. Tvrdio je da je to pridonijelo ukupnoj profitabilnosti zračne luke u razdoblju od 2008. do 2010. jer su se ukupni operativni prihodi povećali za 39 %, dok su se ukupni operativni troškovi povećali za 22 %. Slično tome, operativna dobit po putniku povećala se za 74 % s 1,4 EUR (5,9 RON) na 2,4 EUR (10,25 RON) tijekom razdoblja od 2008. do 2010.

(411) Konačno, RBB je izračunao da je udio poduzetnika Wizz Air u prihodima od zrakoplovnih djelatnosti razmjeran ili veći od njegova udjela i u broju putnika i u broju kretanja zrakoplova na zračnoj luci.

(412) Kad je riječ o analizi dodatnih troškova i prihoda, Komisija napominje da se RBB oslanjao samo na prihode od naknada zračne luke koje je platio Wizz Air te da se ona, stoga, može smatrati konzervativnom jer ne uključuje naknade za nezrakoplovne djelatnosti. Komisija smatra da je u izračunu dodatnih troškova i dodatnih prihoda za potrebe utvrđivanja dodatne profitabilnosti od ugovora iz 2008. s poduzetnikom Wizz Air u razdoblju 2008.–2010. primijenjen razuman pristup.

Zaključak o gospodarskoj prednosti za ugovore iz 2008.

(413) Na temelju *ex ante* studije koju je Oxera izradila *ex post* 10. veljače 2015. i u skladu s ponovnim izračunima Komisije (uvodna izjava 380.) očekivalo se da će sporazum upravitelja zračne luke i poduzetnika Wizz Air dovesti do dodatne dobiti za upravitelja zračne luke. Komisija napominje da su *ex post* studije koje su izradili Oxera i RBB dodatan dokaz u potporu nalazima *ex ante* studije poduzeća Oxera.

(414) Nadalje, postoje naznake, osobito na temelju Plana razvoja za razdoblje 2006.–2015., da su ugovori s poduzetnikom Wizz Air iz 2008. bili dio ukupne strategije i dugoročnog rada na ukupnoj profitabilnosti zračne luke.

(415) Komisija, stoga, smatra da bi razuman subjekt u tržišnom gospodarstvu sklopio taj sporazum. Stoga zaključuje da ugovorima iz 2008. između upravitelja zračne luke i poduzetnika Wizz Air nije dodijeljena gospodarska prednost poduzetniku Wizz Air koju on ne bi ostvario u uobičajenim tržišnim uvjetima.

9.1.4.6 Analiza profitabilnosti ugovorâ o izmjenama iz 2010.

(416) U izvješću koje je izradila Oxera od 10. veljače 2015. izračunani su i dodatni troškovi, prihodi i dobit koji su se mogli očekivati u vrijeme potpisivanja ugovora o izmjenama od 25. lipnja 2010. (sažeto prikazani u tablici 23. u nastavku). Oxera je 14. svibnja 2015. ponovno dostavila izračune očekivane profitabilnosti kako bi ispravila pogrešku u podacima utvrđenu u izvješću od 10. veljače 2015. Ispravak se odnosio na preveliku procjenu ukupnih investicijskih troškova koja je rezultat dvostrukog računanja ulaganja koja je financirala država iz prvotnog podneska. Ta je pogreška u podacima utjecala na očekivanu profitabilnost ugovora o izmjenama iz 2010., čija je procjena prvotno umanjena.

(417) Oxera je zaključila da se od ugovora o izmjenama od 25. lipnja 2010. očekivao NPV od 2 326 milijuna RON.

Tablica 23.: Dodatni prihodi, dodatni troškovi i dodatna dobit očekivani od ugovora o izmjenama iz 2010. prema izvješću poduzeća Oxera

(tis. RON)		**2010.**	**2011.**
Broj putnika u odlasku poduzetnika Wizz Air	[A]	71 925	13 665
Prihodi od zrakoplovnih djelatnosti	[B]	1 253	238
Prihodi od nezrakoplovnih djelatnosti	[C]	1 713	336
Ukupni dodatni prihodi	*[D] = [B] + [C]*	*2 967*	*574*
Operativni troškovi	[E]	801	157
Amortizacija	[F]	120	23
Ukupni dodatni troškovi	*[G] = [E] + [F]*	*921*	*181*
Dodatna dobit	*[H] = [D] – [G]*	*2 046*	*394*
Diskontni faktor		1,0	0,9
Neto sadašnja vrijednost		**2 326**	

(418) Rezultati iz tablice 23. temelje se na sljedećim razmatranjima:

(a) prognoze putničkog prometa poduzetnika Wizz Air izračunane su na temelju stvarnog putničkog prometa poduzetnika Wizz Air 2009., uvećanog za očekivani rast europskog zračnog prometa prema procjenama Eurocontrola (2008.) ([104]);

(b) prognoze prihvata i otpreme zrakoplova poduzetnika Wizz Air izračunane su na temelju činjenice da je Wizz Air letio zrakoplovom Airbus 320-200 s najvećom dopuštenom masom zrakoplova pri uzlijetanju (MTOW) od 72 tone, kapacitetom od 180 sjedala i faktorom opterećenja od 82 %. Te se pretpostavke temelje na pretpostavkama u *ex ante* analizi profitabilnosti koju je Rumunjska dostavila za ugovore iz 2008;

(c) prognoze prihoda od zrakoplovnih djelatnosti temelje se na naknadama za putnike u odlasku i naknadama za prihvat i otpremu zrakoplova te popustima propisanima u ugovorima o izmjenama iz 2010. Analiza ne uključuje naknadu za zaštitu jer je Oxera zaključila da je to izvan opsega ocjene načela subjekta u tržišnom gospodarstvu jer se tim naknadama financiraju djelatnosti koje su u opsegu odgovornosti države pri izvršenju službenih ovlasti (točka 35. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014.);

(d) kao i u slučaju ugovora iz 2008., prognoza prihoda od nezrakoplovnih djelatnosti proizlazi iz procjena prihoda od nezrakoplovnih djelatnosti po putniku u odlasku iz *ex ante* analize koju je dostavila Rumunjska, uvećanih za očekivanu inflaciju i uz primjenu projekcija prometa kako je objašnjeno u prethodnoj uvodnoj izjavi (a);

(e) kako je prethodno objašnjeno, kad je riječ o dodatnim operativnim troškovima (za usluge osoblja, energiju i materijale), upravitelj zračne luke smatra da se oko 20 % operativnih troškova može smatrati dodatnima, tj. troškovima koji ovise o broju putnika. U izvješću koje je izradila Oxera dodatni operativni troškovi procjenjuju se na temelju stvarnih podataka za razdoblje 2007.–2009. uvećanih za očekivanu inflaciju i uz pretpostavku da je 20 % troškova dodatno. Isključeni su troškovi zaštite;

(f) procjene iz izvješća koje je izradila Oxera ne uključuju nikakve dodatne marketinške troškove upravitelja zračne luke jer je ugovor o marketinškim uslugama raskinut 10. veljače 2010.;

(g) kako je prethodno objašnjeno za ugovore iz 2008., kad je riječ o dodatnim investicijskim troškovima, u izvješću koje je izradila Oxera uzimaju se u obzir podaci koje je upravitelj zračne luke dostavio za ulaganja koja je on proveo i koja su se financirala i državnim i vlastitim sredstvima u razdoblju 2007.–2011. U izvješću koje je izradila Oxera pretpostavlja se da se nikakva dodatna ulaganja nisu očekivala zbog poslovanja poduzetnika Wizz Air. državna sredstva koja je upravitelj zračne luke dobio za zgradu terminala i zaštitnu opremu isključena su jer se smatralo da se ne mogu pripisati prisutnosti poduzetnika Wizz Air u Međunarodnoj zračnoj luci Temišvar. Amortizacija ostalih ulaganja koja je upravitelj zračne luke financirao vlastitim sredstvima raspodijeljena je prema očekivanom udjelu prometa poduzetnika Wizz Air u kapacitetu zračne luke. Pretpostavljeno je da je kapacitet zračne luke tri milijuna putnika godišnje tijekom valjanosti ugovora. Ta se pretpostavka temelji na memorandumu o razumijevanju iz 2008. u kojem je propisano da se očekuje da će kapacitet zračne luke do 2011. dosegnuti tri milijuna putnika godišnje. Pri izračunu troškova amortizacije uzeta je u obzir linearna amortizacija;

(h) procijenjena dobit diskontirana je primjenom Komisijinih referentnih stopa i uvećana za maržu od 100 baznih bodova, što dovodi do diskontne stope od 8,82 %.

(419) Komisija smatra da je pristup koji je Oxera primijenila u procjeni broja putnika i izračunu očekivanih prihoda od zrakoplovnih djelatnosti na temelju toga uzimajući u obzir rabate predviđene u ugovorima o izmjenama iz 2010. razuman. Komisija se slaže i s isključivanjem naknade za zaštitu zbog razloga objašnjenih u uvodnoj izjavi 365.

(420) Komisija prihvaća procjenu dodatnih prihoda od nezrakoplovnih djelatnosti. To se temelji na procjeni upravitelja zračne luke, na temelju podataka za prethodnu godinu, prema kojoj prihodi od nezrakoplovnih djelatnosti čine od 15 % do 20 % prihoda upravitelja zračne luke, što se čini razumnim.

(421) Komisija se slaže i s diskontnom stopom primijenjenom u izračunu, osobito s obzirom na to da je razdoblje obuhvaćeno analizom kraće od godine dana.

([104]) Eurocontrol (2008.), Challenges of Growth 2008 (Izazovi rasta 2008.), sažeto izvješće, str. 14.

(422) Komisija se slaže da se u izračune ne trebaju uključiti nikakvi dodatni marketinški troškovi.

(423) Kad je riječ o dodatnim operativnim troškovima, izvješće koje je izradila Oxera temelji se na pretpostavci koju je dostavila Rumunjska i prema kojoj je 80 % operativnih troškova fiksno, a samo 20 % ovisi o broju putnika. Komisija smatra da je ta pretpostavka razumna ([105]). Oxera dodatne operativne troškove procjenjuje upotrebom stvarnih podataka za operativne troškove po putniku u odlasku prije potpisivanja ugovora i uvećanjem za očekivanu inflaciju te primjenom tih operativnih troškova po putniku na procijenjeni broj putnika poduzetnika Wizz Air. Stoga Komisija smatra da su procjene dodatnih operativnih troškova prihvatljive.

(424) Kad je riječ o dodatnim investicijskim troškovima, Komisija smatra da je pristup iz izvješća koje je izradila Oxera razuman. Točnije, u izvješću koje je izradila Oxera ne očekuju se nikakva dodatna ulaganja zbog poslovanja poduzetnika Wizz Air na Međunarodnoj zračnoj luci Temišvar. Ugovorom o izmjenama upravitelj zračne luke nije preuzeo nikakve dodatne obveze prema poduzetniku Wizz Air u smislu dodatne infrastrukture u usporedbi s ugovorima iz 2008. koji su ocijenjeni u prethodnoj uvodnoj izjavi 372. Stoga se Komisija slaže da nikakva ulaganja nisu izvršena zbog prisutnosti poduzetnika Wizz Air. Nadalje, Komisija napominje da je studija poduzeća Oxera uključivala dodatne troškove amortizacije ulaganja koja je upravitelj zračne luke financirao vlastitim sredstvima na temelju očekivanog udjela poduzetnika Wizz Air u kapacitetima zračne luke. Neovisno o tome i kako je objašnjeno u uvodnoj izjavi 372., Komisija smatra da upravitelj zračne luke nije zabilježio nikakve investicijske troškove zbog prisutnosti poduzetnika Wizz Air. Stoga Komisija smatra da analiza nije trebala uključivati troškove amortizacije povezane s ugovorima o izmjenama iz 2010. ([106])

(425) Na temelju prethodno navedenog, dodatni troškovi, prihodi i dobit koji su se mogli očekivati u vrijeme potpisivanja ugovora o izmjenama iz 2010., koje je Komisija ponovno izračunala na temelju izvješća koje je izradila Oxera, sažeto su prikazani u tablici 24.

Tablica 24.: Dodatni prihodi, dodatni troškovi i dodatna dobit očekivani od ugovora o izmjenama iz 2010. prema izvješću poduzeća Oxera i u skladu s ponovnim izračunima Europske komisije

(tis. RON)		**2010.**	**2011.**
Broj putnika u odlasku poduzetnika Wizz Air	[A]	71 925	13 665
Prihodi od zrakoplovnih djelatnosti	[B]	1 253	238
Prihodi od nezrakoplovnih djelatnosti	[C]	1 713	336
Ukupni dodatni prihodi	*[D] = [B] + [C]*	*2 967*	*574*
Operativni troškovi	[E]	801	157
Ukupni dodatni troškovi	*[F] = [E]*	*801*	*157*
Dodatna dobit	*[G] = [D] – [F]*	*2 165*	*417*
Diskontni faktor		1,0	0,9
Neto sadašnja vrijednost		**2 462**	

Ex post studija profitabilnosti ugovora o izmjenama iz 2010.

(426) Oxera je 27. listopada 2011. dostavila *ex post* izvješće izrađeno za Wizz Air. U izvješću poduzeća Oxera izračunani su sljedeći dodatni troškovi i prihodi koji proizlaze iz ugovora o izmjenama iz 2010.

([105]) Vidjeti bilješku 92.

([106]) U opsegu u kojem su troškovi amortizacije uključeni ta je pretpostavka konzervativna i u njoj se precjenjuju dodatni troškovi. U tom scenariju Komisija ima istu napomenu kao u uvodnoj izjavi 379.

Tablica 25.: Prihodi po putniku u odlasku poduzetnika Wizz Air 2010.-2011. (EUR)

Kategorija	2008.	2009.	2010.
Prihodi od zrakoplovnih djelatnosti[1]			
Naknade za slijetanje[2]	2,50	2,00	2,00
Naknade za prihvat i otpremu zrakoplova[2]	0,99	0,99	0,99
Naknade za ukrcane putnike	8,00	6,40	5,04
Naknade za osobe sa smanjenom pokretljivošću	0,20	0,20	0,20
Naknade za zaštitu	10,00	10,00	10,00
Prihodi od nezrakoplovnih djelatnosti	**0,78**	**1,16**	**1,74**
Ukupni prihodi	**22,47**	**20,75**	**20,70**

Napomena: [1] Prihodi od zrakoplovnih djelatnosti prikazani su nakon popusta i povrata naknada te prije plaćanja za marketinške aktivnosti. Pretpostavlja se da 50 % prihoda od naknada za slijetanje podliježe popustima iz AIP-a. [2] Prihodi od zrakoplovnih djelatnosti iz naknada koje se odnose na kretanje ili masu zrakoplova (tj. naknada za slijetanje i naknada za zemaljske usluge) procijenjeni su na temelju stvarnog broja putnika te uz pretpostavke da se upotrebljava zrakoplov Airbus A320-200 sa 72 tone MTOW-a i kapacitetom od 180 sjedala te da faktor opterećenja iznosi 84 %. To je prosječni faktor opterećenja poduzetnika Wizz Air 2010. (za dodatne pojedinosti vidjeti http://wizzair.com/about_us/news/#wizen068). Izvor: analiza poduzeća Oxera na temelju podataka zaprimljenih od upravitelja zračne luke.

Tablica 26.: Procijenjeni troškovi povezani s ugovorima iz 2010. (EUR)

Kategorija	2008.	2009.	2010.
Operativni troškovi			
Osoblje	1,56	1,56	1,56
Energija	0,70	0,70	0,70
Materijali	- 0,45	- 0,45	- 0,45
Usluge i ostali operativni troškovi	1,65	1,65	1,65
Marketinški troškovi	13,70	15,59	14,95
Investicijski troškovi	0,89	0,87	2,06
Ukupni trošak	**18,04**	**19,92**	**20,47**

Izvor: analiza poduzeća Oxera na temelju podataka zaprimljenih od upravitelja zračne luke.

(427) Rezultati iz tablice 25. i tablice 26. temelje se na sljedećim razmatranjima:

- obuhvaćeno je razdoblje od lipnja 2010. do veljače 2011., odnosno razdoblje valjanosti ugovora o izmjenama iz 2010.;
- prihodi od zrakoplovnih djelatnosti procjenjuju se na temelju kombinacije *ex post* i *ex ante* pristupa. Temelje se na stvarnom broju putnika i operacija prihvata i opreme zrakoplova poduzetnika Wizz Air za 2010. (sa stajališta *ex post*) te procjenama poduzeća Oxera za siječanj i veljaču 2011. na temelju podataka iz prosinca 2010. (sa stajališta *ex ante*). Popusti se procjenjuju *ex ante* te se u njima uzimaju u obzir osnovne tarife i rabati utvrđeni u ugovorima o izmjenama iz 2010. Pretpostavljaju se 10-postotni popust na naknade za slijetanje i 10-postotni popust na naknadu za ukrcane putnike. Uključene su naknade za zaštitu;
- prihodi od nezrakoplovnih djelatnosti po putniku u odlasku procijenjeni su u skladu s prosječnim realiziranim prihodima od nezrakoplovnih djelatnosti za 2010. za Wizz Air, tj. 3,04 EUR po putniku;
- kad je riječ o dodatnim troškovima, troškovi koji se razlikuju ovisno o broju putnika (troškovi osoblja, troškovi energije, troškovi materijala i troškovi kupljenih usluga te ostali operativni troškovi) pripisani su poduzetniku Wizz Air razmjerno udjelu tog zračnog prijevoznika u broju putnika u odlasku. Izračun se temelji na podacima o realiziranim operativnim troškovima i stoga je *ex post*;
- u analizu nisu uključena plaćanja za marketinške aktivnosti jer je ugovor o marketinškim uslugama raskinut u veljači 2010.;

- dodatni investicijski troškovi procijenjeni su uzimajući u obzir ulaganje izvršeno 2010. Ulaganja u zgradu terminala i zaštitnu opremu koja je financirala država nisu pripisani poduzetniku Wizz Air. Oxera je navela da bi ti troškovi nastali neovisno o prisutnosti poduzetnika Wizz Air jer je Rumunjska morala ispuniti zahtjev za pristupanje schengenskom prostoru. Ulaganja koja je upravitelj zračne luke financirao vlastitim sredstvima uzeta su u obzir. Investicijski troškovi financirani vlastitim sredstvima upravitelja zračne luke, uključujući amortizaciju i kamate, raspodijeljeni su razmjerno udjelu putnika poduzetnika Wizz Air u putničkom kapacitetu zračne luke. Putnički kapacitet procijenjen je kao najveći broj putnika prihvaćenih i otpremljenih 2010. jer je Oxera od upravitelja zračne luke saznala da je Međunarodna zračna luka Temišvar u trenutku izrade studije (listopad 2011.) poslovala punim kapacitetom kad je riječ o kretanjima zrakoplova.

(428) Na temelju prethodno navedenih troškova i prihoda Oxera je s *ex post* stajališta (uz neke *ex ante* elemente) utvrdila da su ugovori o izmjenama iz 2010. doveli do dodatne dobiti. Dobit po putniku (tj. dodatni doprinos po putniku izračunan kao razlika između procjena dodatnih prihoda i troškova) prikazana je u tablici 27.:

Tablica 27.: Očekivani doprinos povezan s ugovorima iz 2010. (EUR)

Kategorija	2008.	2009.	2010.
Prosječni dodatni prihodi po putniku u odlasku	22,47	20,75	20,70
Prosječni dodatni trošak po putniku u odlasku	18,04	19,92	20,47
Dodatni doprinos po putniku u odlasku	4,43	0,84	0,23
Ukupni dodatni doprinos	**19 404**	**107 198**	**37 833**

Izvor: analiza poduzeća Oxera na temelju podataka zaprimljenih od upravitelja zračne luke.

(429) Na temelju prethodno navedenih izračuna Oxera je utvrdila da ugovori o izmjenama iz 2010. imaju pozitivan NPV od 483 147 EUR tijekom devetomjesečnog razdoblja valjanosti ugovora o izmjenama iz 2010. Novčani tokovi za ugovore o izmjenama iz 2010. nisu diskontirani jer su ugovori o izmjenama iz 2010. trajali manje od godinu dana.

(430) Komisija napominje da se u *ex post* ocjeni profitabilnosti koju je provela Oxera *ex ante* i *ex post* podaci kombiniraju za izračun dodatnih prihoda, dok se za izračune dodatnih troškova upotrebljavaju samo *ex post* podaci.

(431) Kad je riječ o prihodima od zrakoplovnih djelatnosti, Komisija napominje da su naknade za osvjetljenje i parkiranje isključene iz izračuna, zbog čega je pristup konzervativan.

(432) Komisija napominje da su uključeni i naknade i troškovi za zaštitu te pretpostavlja da to neće utjecati na izračun profitabilnosti.

(433) Na troškovnoj strani:

(a) Komisija smatra da je pristup za izračun dodatnih operativnih troškova koji se temelji na stvarnim podacima dostupnima prije potpisivanja ugovora razuman;

(b) Komisija napominje da na temelju formule iz ugovora o marketinškim uslugama i ponovni izračun naknada zračne luke kako bi se u obzir uzele naknade za osvjetljenje i parkiranje dovodi do precjenjivanja plaćanja za marketinške aktivnosti za isti iznos;

(c) Komisija napominje da je studija uključivala dodatne troškove amortizacije ulaganja koja je zračna luka financirala vlastitim sredstvima na temelju očekivanog udjela poduzetnika Wizz Air u kapacitetima zračne luke. Neovisno o tome i kako je objašnjeno u uvodnoj izjavi 372., Komisija smatra da upravitelj zračne luke nije zabilježio nikakve investicijske troškove zbog prisutnosti tog zračnog prijevoznika na Međunarodnoj zračnoj luci Temišvar. Stoga Komisija smatra da analiza nije trebala uključivati troškove amortizacije povezane s ugovorima.

(434) Zbog razloga objašnjenih u uvodnoj izjavi 433. Komisija smatra da se ukupno troškovi čine precijenjenima.

(435) Na temelju činjenice da bi ispravak prihoda od zrakoplovnih djelatnosti doveo do sličnog ispravka plaćanja za marketinške aktivnosti, što ne bi utjecalo na izračun profitabilnosti te na temelju činjenice da se troškovi čine precijenjenima, Komisija zaključuje da bi ukupan zaključak iz studije poduzeća Oxera iz 2011. vrijedio i da bi NPV ostao pozitivan.

(436) Na temelju uvodnih izjava od 430. do 435. Komisija smatra da su rezultati izvješća poduzeća Oxera od 27. listopada 2011. u pogledu ugovora o izmjenama iz 2010. prihvatljivi.

Zaključak o gospodarskoj prednosti

(437) Na temelju *ex ante* studije koju je Oxera izradila *ex post* 10. veljače 2015. i u skladu s ponovnim izračunima Komisije (uvodna izjava 425.) očekivalo se da će ugovori o izmjenama iz 2010. dovesti do dodatne dobiti za upravitelja zračne luke. Komisija, stoga, smatra da bi razuman subjekt u tržišnom gospodarstvu sklopio te sporazume. Komisija napominje da *ex post* izvješće koje je izradila Oxera sadržava dodatne dokaze u potporu nalazima *ex ante* studije poduzeća Oxera.

(438) Nadalje, postoje naznake, osobito na temelju Plana razvoja, da su ugovori o izmjenama iz 2010. s poduzetnikom Wizz Air bili dio ukupne strategije i dugoročnog rada na ukupnoj profitabilnosti zračne luke.

(439) Stoga Komisija zaključuje da ugovorima o izmjenama iz 2010. nije dodijeljena gospodarska prednost poduzetniku Wizz Air koju on ne bi ostvario u uobičajenim tržišnim uvjetima.

9.1.5 *Zaključak o mjeri 3.*

(440) Zbog razloga opisanih u uvodnim izjavama od 301. do 439. Komisija smatra da ugovori iz 2008. i ugovori o izmjenama iz 2010. ne čine državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

10. MJERA 4. – OTPIS NAKNADA ZRAČNE LUKE FAKTURIRANIH PODUZETNIKU WIZZ AIR ZA RAZDOBLJE OD LISTOPADA 2009. DO VELJAČE 2010.

(441) U svojoj odluci o pokretanju postupka Komisija je napomenula da se ne može isključiti da se otpisom plaćanja naknada zračne luke poduzetniku Wizz Air ne dodjeljuje gospodarska prednost. Komisija je napomenula da u vrijeme donošenja odluke o pokretanju postupka Wizz Air nije platio naknade zračne luke za razdoblje od listopada 2009. do veljače 2010. u iznosu od 2,6 milijuna EUR. Iako su dospjela plaćanja u financijskom izvješću upravitelja zračne luke prikazana kao potraživanja od poduzetnika Wizz Air, nije pokrenut nikakav sudski postupak.

(442) Rumunjska je navela da je upravitelj zračne luke tužio poduzetnika Wizz Air radi ovrhe. Istodobno je Wizz Air tužio upravitelja zračne luke radi ovrhe dospjelih plaćanja za marketinške aktivnosti koje je izvršio Wizz Air. Rumunjska je navela da su u oba sudska/arbitražna postupka donesene konačne odluke u kojima su potvrđena oba zahtjeva za plaćanje. Rumunjska je izjavila da su međusobni dugovi prebijeni u skladu s odredbama rumunjskog Građanskog zakonika na temelju Ugovora o nagodbi (uvodna izjava 109.).

(443) Komisija podsjeća da su ugovori iz 2008. između upravitelja zračne luke i poduzetnika Wizz Air bili u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu, tj. da njima nije dodijeljena prednost poduzetniku Wizz Air, te da, stoga, ne čine državnu potporu.

Zaključak

(444) Stoga Komisija zaključuje da, s obzirom na to da su dospjele naknade zračne luke prebijene potraživanjima poduzetnika Wizz Air za plaćanja za marketinške aktivnosti u skladu s primjenjivim zakonima, navodna državna potpora postala je bespredmetna.

11. **ZAKLJUČAK**

(445) S obzirom na prethodno navedeno Komisija smatra da financiranje izgradnje terminala za neschengenski promet, poboljšanja uzletno-sletne staze i proširenja stajanke za zrakoplove te rasvjetne opreme čini nezakonitu državnu potporu koja je spojiva s unutarnjim tržištem na temelju članka 107. stavka 3. točke (c) UFEU-a.

(446) Nadalje, Komisija smatra da sljedeće mjere ne čine državnu potporu: i. javno financiranje pristupne ceste i izgradnje parkirališta 2007.; ii. javno financiranje zaštitne opreme 2008.; iii. naknade zračne luke iz AIP-a iz 2007., AIP-a iz 2008. i AIP-a iz 2010. te iv. ugovori iz 2008. s poduzetnikom Wizz Air (uključujući ugovore o izmjenama iz 2010.),

DONIJELA JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

1. Javno financiranje koje je Rumunjska pružila upravitelju zračne luke u razdoblju 2007.–2009. za izgradnju terminala za neschengenski promet, poboljšanje staze za vožnju i proširenje stajanke te za rasvjetnu opremu u iznosu od 29 194 600 RON čini državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije. Provedeno je protivno članku 108. stavku 3. Ugovora o funkcioniranju Europske unije.

2. Državna potpora iz stavka 1. spojiva je s unutarnjim tržištem u smislu članka 107. stavka 3. točke (c) Ugovora o funkcioniranju Europske unije.

Članak 2.

Javno financiranje pristupne ceste i razvoja parkirališta 2007. te zaštitne opreme 2008., naknade zračne luke iz AIP-a iz 2007., AIP-a iz 2008. i AIP-a iz 2010. te ugovori iz 2008. s poduzetnikom Wizz Air (uključujući ugovore o izmjenama iz 2010.) ne čine državnu potporu u smislu u članka 107. stavka 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije.

Članak 3.

Ova je Odluka upućena Rumunjskoj.

Sastavljeno u Bruxellesu 24. veljače 2020.

Za Komisiju
Margrethe VESTAGER
Izvršna potpredsjednica