II

(Nelegislatívne akty)

ROZHODNUTIA

ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2021/1428

z 24. februára 2020

o štátnej pomoci SA. 31662 – C/2011 (ex NN/2011), ktorú poskytlo Rumunsko medzinárodnému letisku Timişoara – Wizz Air

[oznámené pod číslom C(2021) 1065]

(Iba rumunské znenie je autentické)

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 108 ods. 2 prvý pododsek,

so zreteľom na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore, a najmä na jej článok 62 ods. 1 písm. a),

po vyzvaní zainteresovaných strán, aby predložili pripomienky v súlade s uvedenými ustanoveniami ([1]) a so zreteľom na tieto pripomienky,

Keďže:

1. **POSTUP**

(1) Listom z 30. septembra 2010 predložila spoločnosť Carpatair ([2]), ktorá je aktívna na európskom trhu leteckej dopravy (ďalej len „sťažovateľ" alebo „Carpatair"), sťažnosť (ďalej len „sťažnosť") na údajnú neoprávnenú štátnu pomoc poskytnutú rumunskými orgánmi na medzinárodnom letisku Timişoara (ďalej len „medzinárodné letisko Timişoara" alebo „letisko") v prospech spoločnosti Wizz Air Hungarian Airlines Ltd. (ďalej len „Wizz Air") ([3]). Táto sťažnosť bola zaregistrovaná pod číslom prípadu štátnej pomoci SA.31662 (ex CP 237/2010).

(2) Komisia uviedla, že sťažnosť podľa všetkého súvisí s notifikáciou rumunských orgánov zo 17. mája 2010 (ďalej len „notifikácia") o plánovanom poskytnutí verejnej podpory v prospech regionálnych letísk. Notifikácia bola zaregistrovaná ako vec číslo N 185/2010. Rumunské orgány 15. septembra 2010 oznámili Komisii, že medzinárodné letisko Timişoara nebude zaradené medzi oprávnené letiská v rámci notifikovanej schémy. Keďže Komisia však získala informácie o určitom verejnom financovaní medzinárodného letiska Timişoara v rokoch 2007 až 2009, verejné financovanie v tomto období sa v tomto prípade analyzuje.

(3) Listom z 21. októbra 2010 Komisia postúpila túto sťažnosť Rumunsku a požiadala o informácie. Rumunské orgány poskytli odpoveď listom z 15. decembra 2010.

([1]) Rozhodnutie Komisie SA.31662 (11/C) (ex CP 237/10) – Timişoara International Airport – Wizz Air (Ú. v. EÚ C 270, 13.9.2011, s. 11).

([2]) Carpatair je regionálna letecká spoločnosť v súkromnom vlastníctve založená v roku 1999. V roku 2000 si spoločnosť Carpatair zriadila centrálu na medzinárodnom letisku Timişoara, ktoré poskytuje služby hviezdicového letiska.

([3]) Wizz Air je maďarská nízkonákladová letecká spoločnosť. Skupinu Wizz Air tvoria tri prevádzkové spoločnosti, konkrétne Wizz Air Maďarsko, Wizz Air Bulharsko a Wizz Air Ukrajina.

(4) Sťažovateľ poskytol doplňujúce informácie listami z 24. novembra 2010, 25. novembra 2010, zo 14. januára 2011 a z 3. februára 2011. Listami z 9. februára 2011 a 2. marca 2011 Komisia informovala sťažovateľa o stave prípadu a požiadala o doplňujúce informácie. Sťažovateľ poskytol odpoveď listami z 22. februára 2011, 9. marca 2011 a 28. marca 2011 a poskytol doplňujúce informácie.

(5) Komisia požiadala rumunské orgány o doplňujúce informácie listami zo 16. februára 2011, z 3. marca 2011 a zo 16. marca 2011. Rumunské orgány poskytli odpoveď listom z 10. marca 2011 a 5. apríla 2011. Dňa 16. marca 2011 Komisia oznámila rumunským orgánom, že sú ešte potrebné ďalšie informácie, a požiadala o ich odoslanie do 15. apríla 2011. Rumunské orgány poskytli odpoveď listom z 21. apríla 2011.

(6) Listom z 12. mája 2011 sťažovateľ súhlasil so zverejnením svojej identity a finančnej situácie a poskytol doplňujúce informácie v tejto súvislosti.

(7) Listom z 24. mája 2011 Komisia oznámila Rumunsku svoje rozhodnutie začať formálne vyšetrovacie konanie v súvislosti s financovaním týkajúcim sa medzinárodného letiska Timişoara, dohodou z roku 2008 medzi prevádzkovateľom uvedeného letiska a spoločnosťou Wizz Air, neplatením letiskových poplatkov spoločnosťou Wizz Air, ako aj so zľavami a rabatmi podľa sadzobníka letiskových poplatkov na roky 2007, 2008 a 2010 (ďalej len „rozhodnutie o začatí konania“).

(8) Listom zo 16. júna 2011 rumunské orgány oznámili, ktoré informácie chcú odstrániť z rozhodnutia o začatí konania pred jeho zverejnením.

(9) Dňa 23. júna 2011 poslala Komisia Rumunsku návrh verzie rozhodnutia o začatí konania, ktorá nemá dôverný charakter. Komisia oznámila Rumunsku, ktoré informácie neuznala ako dôverné.

(10) Rumunsko poskytlo Komisii odpoveď listom z 27. júna 2011, pričom trvalo na svojej žiadosti o vymazanie určitých informácií.

(11) Komisia na základe korešpondencie s Rumunskom prijala konečné rozhodnutie v súvislosti s textom, ktorý zamýšľala zverejniť v súlade s bodom 33 oznámenia Komisie o služobnom tajomstve v rozhodnutiach o štátnej pomoci ([4]). Komisia oznámila Rumunsku svoje rozhodnutie zamietnuť žiadosť o vymazanie určitých informácií listom z 25. júla 2011. Rumunsku bola poskytnutá 15-dňová lehota na vyjadrenie k rozhodnutiu a poskytnutie doplňujúcich argumentov na odôvodnenie svojej žiadosti.

(12) Listom z 11. augusta 2011 Rumunsko oznámilo Komisii, že naďalej zastáva rovnaký názor, pokiaľ ide o vymazanie určitých informácií, ale že už nenamieta proti uverejneniu rozhodnutia o začatí konania.

(13) Rozhodnutie o začatí konania bolo uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* ([5]) 13. septembra 2011. Komisia vyzvala zainteresované strany, aby predložili svoje pripomienky k predmetnému opatreniu do jedného mesiaca od dátumu uverejnenia.

(14) Komisii boli doručené pripomienky k rozhodnutiu o začatí konania od Rumunska listami z 27. júna 2011 a zo 14. októbra 2011. Rumunsko poskytlo ďalšie informácie 27. júla 2011 a 12. júna 2012.

(15) Komisii boli doručené pripomienky k rozhodnutiu o začatí konania od spoločnosti Societatea Nationala Aeroportul International Timişoara – Traian Vuia – S. A. (ďalej len „prevádzkovateľ letiska“) 27. októbra 2011, od spoločnosti Carpatair 8. augusta 2011 a od spoločnosti Wizz Air 24. júna 2011 a 27. októbra 2011. Komisii boli takisto doručené pripomienky k rozhodnutiu o začatí konania od Rumunskej asociácie letísk, bývalého riaditeľa prevádzkovateľa letiska, spoločnosti Eurojet, spoločnosti Austrian Airlines a Európskej asociácie regionálnych leteckých spoločností.

(16) Komisia zaslala pripomienky tretích strán k rozhodnutiu o začatí konania Rumunsku 4. septembra 2012 a 20. septembra 2012. Odpoveď Rumunska na tieto pripomienky bola Komisii poskytnutá listami z 5. októbra 2012 a zo 17. októbra 2012.

([4]) Oznámenie Komisie o služobnom tajomstve v rozhodnutiach o štátnej pomoci (Ú. v. EÚ C 297, 9.12.2003, s. 6).

([5]) Pozri poznámku pod čiarou č. 1.

(17) Komisia požiadala rumunské orgány o doplňujúce informácie listami z 12. októbra 2011, 24. februára 2012, 27. júla 2012, 9. augusta 2012, 3. novembra 2012, 30. októbra 2014 a 28. júla 2015. Rumunské orgány poskytli odpoveď listami zo 16. novembra 2011, z 13. apríla 2012, 3. mája 2012, 3. septembra 2012, 5. októbra 2012, 12. decembra 2012, 2. decembra 2014, 9. decembra 2014 a 21. septembra 2015.

(18) Komisia požiadala sťažovateľa o doplňujúce informácie listom z 27. júla 2012. Ten doplňujúce informácie poskytol 3. septembra 2012. Sťažovateľ poskytol informácie aj 7. júna 2011, 30. júna 2011, 8. augusta 2011, 14. októbra 2011, 19. marca 2012, 14. mája 2012, 13. júla 2012, 19. októbra 2012, 3. decembra 2012, 1. júla 2013, 6. júna 2014, 10. júla 2014, 10. októbra 2014, 15. a 16. októbra 2014, 10. novembra 2014, 12. novembra 2014, 14. novembra 2014, 25. februára 2015, 25. mája 2015, 28. mája 2015, 29. septembra 2015, 10. decembra 2015, 22. decembra 2015, 13. apríla 2016, 28. apríla 2016, 27. februára 2018 a 20. apríla 2018.

(19) Spoločnosť Wizz Air poskytla doplňujúce informácie 11. februára 2015 a 3. júla 2015. Tieto informácie zahŕňali aj správu, ktorú pre spoločnosť Wizz Air vypracovala spoločnosť Oxera, ktorá na jednotlivé dohody medzi spoločnosťou Wizz Air a prevádzkovateľom letiska uplatnila zásadu súkromného subjektu v trhovom hospodárstve. Spoločnosť Oxera predložila aktualizované správy a ďalšie poznámky 14. mája 2015, 10. augusta 2015, 21. septembra 2015, 20. októbra 2015, 15. septembra 2017 a 22. septembra 2017. Dňa 10. novembra 2017 Komisia požiadala o verziu odpovedí spoločnosti Oxera z 15. a 22. septembra 2017, ktorá nemá dôverný charakter. Dňa 15. novembra 2017 spoločnosť Oxera oznámila Komisii, že spoločnosť Wizz Air nepožiadala o odstránenie žiadnych informácií. Komisia po ďalšom objasnení so spoločnosťou Oxera, ktoré sa uskutočnilo 23. novembra 2017 postúpila odpovede spoločnosti Oxera z 15. a 22. septembra 2017 Rumunsku 1. decembra 2017. Rumunské orgány predložili svoje pripomienky k štúdii spoločnosti Oxera 1. februára 2018.

(20) Dňa 14. marca 2014 Komisia informovala Rumunsko a zainteresované strany o prijatí oznámenia s názvom Usmernenia o štátnej pomoci pre letiská a letecké spoločnosti ([6]) (ďalej len „usmernenia o leteckej doprave z roku 2014“) a požiadala ich, aby predložili svoje pripomienky do 20 pracovných dní od uverejnenia usmernení o leteckej doprave z roku 2014. Usmernenia o leteckej doprave z roku 2014 boli uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* 4. apríla 2014. Komisii boli doručené pripomienky od spoločnosti Carpatair 25. marca 2014, od spoločnosti Wizz Air 30. apríla 2014 a od prevádzkovateľa letiska 8. mája 2014.

(21) Komisia zaslala pripomienky tretích strán k usmerneniam o leteckej doprave z roku 2014 Rumunsku 28. mája 2014. Pripomienky Rumunska k pripomienkam zainteresovaných strán boli Komisii doručené listom z 3. júla 2014.

(22) Prevádzkovateľ letiska predložil doplňujúce informácie 11. novembra 2011, 24. novembra 2016 a 16. decembra 2016. Komisii boli doručené aj doplňujúce pripomienky od prevádzkovateľa letiska 18. januára 2016, 31. januára 2016 a 7. marca 2016. Dňa 11. marca 2016 Komisia tieto pripomienky zaslala Rumunsku, ktoré sa k nim nevyjadrilo.

(23) Listom zo 17. júla 2015 Komisia zaslala ďalšie pripomienky sťažovateľa a spoločnosti Wizz Air Rumunsku, ktoré sa k nim vyjadrilo 21. septembra 2015.

(24) Listom z 11. marca 2016 Komisia zaslala ďalšie pripomienky spoločnosti Oxera Rumunsku, ktoré sa k nim vyjadrilo 15. apríla 2016.

(25) Komisia požiadala rumunské orgány o doplňujúce informácie 30. októbra 2017. Preložené znenie žiadosti do rumunčiny bolo rumunským orgánom zaslané 9. novembra 2017. Rumunské orgány odpovedali po dvoch schválených predĺženiach lehoty 15. januára 2018. Komisia poslala rumunským orgánom žiadosť o ďalšie objasnenie 26. marca 2018 a 31. októbra 2018. Rumunské orgány poskytli odpoveď 4. júna 2018, resp. 21. novembra 2018. Dňa 8. apríla 2019 poskytli rumunské orgány preklad svojej odpovede zo 4. júna 2018.

(26) Dňa 17. mája 2019 poslala spoločnosť Wizz Air Komisii list, v ktorom sa domáhala práva na prístup k spisu a práva na vypočutie, na ktorý Komisia poskytla odpoveď 11. júna 2019.

([6]) Oznámenie Komisie – Usmernenia o štátnej pomoci pre letiská a letecké spoločnosti (Ú. v. EÚ C 99, 4.4.2014, s. 3 – 34).

2. **MEDZINÁRODNÉ LETISKO TIMIŞOARA**

2.1. **Letisko**

(27) Medzinárodné letisko Timişoara sa nachádza v západnej časti Rumunska.

(28) Letisko prevádzkuje prevádzkovateľ letiska (odôvodnenie 15), akciová spoločnosť, v ktorej vlastní rumunský štát v deň tohto rozhodnutia 80 % akcií ([7]). Zvyšnú časť akcií vlastní fond Fondul Proprietatea ([8]). Počiatočné základné imanie bolo predtým v plnom rozsahu upísané Rumunskom a bolo vyplatené v plnej výške v deň založenia prevádzkovateľa letiska ([9]).

(29) Prevádzkovateľ letiska vlastní letiskovú infraštruktúru okrem vzletovej a pristávacej dráhy, rolovacej dráhy a odbavovacej plochy, ktoré sú vo vlastníctve rumunského štátu, ktorý dáva koncesiu na ich prevádzkovanie prevádzkovateľovi letiska.

(30) Medzinárodné letisko Timişoara má jednu vzletovú a pristávaciu dráhu, ktorá je dlhá 3 500 metrov a široká 45 metrov. Na odbavovacej ploche je k dispozícii 22 stojísk. Celková kapacita letiska je 1 300 cestujúcich medzinárodným letom za hodinu a 500 cestujúcich vnútroštátnym letom za hodinu. Na letisku sa nachádza aj nákladný terminál.

(31) V rokoch 2007 až 2009, t. j. v posudzovanom období, bolo medzinárodné letisko Timişoara druhým najväčším letiskom v Rumunsku z hľadiska objemu cestujúcich (tabuľka 1). Tabuľka 1 zahŕňa aj následný vývoj objemu cestujúcich do roku 2017.

Tabuľka 1: Objem cestujúcich na medzinárodnom letisku Timişoara v rokoch 2007 až 2018

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

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

Zdroj: Rumunské orgány.

(32) V čase tohto rozhodnutia poskytuje medzinárodné letisko Timişoara pravidelné letecké dopravné služby pre cestujúcich prostredníctvom niekoľkých nízkonákladových leteckých spoločností. Spoločnosť Wizz Air pokrýva najvyšší počet európskych destinácií, pričom spoločnosti Ryanair a Blue Air majú obmedzenejšiu ponuku. Na letisku pôsobia aj dvaja dopravcovia poskytujúci komplexné služby: spoločnosti Tarom a Lufthansa. Letisko slúži aj na sezónne charterové lety a pôsobí na ňom niekoľko prevádzkovateľov nákladnej dopravy.

(33) V rokoch 2007 až 2009 mala na medzinárodnom letisku Timişoara regionálnu centrálu spoločnosť Carpatair, regionálny dopravca poskytujúci komplexné služby, ktorý prevádzkoval lety do približne 32 vnútroštátnych a európskych destinácií. Medzi ďalšie letecké spoločnosti, ktoré v uvedenom období pôsobili na letisku, patrili Tarom, Lufthansa, Austrian Airlines, Malev, Alitalia a Moldavian Airlines.

(34) Najbližšie letiská k medzinárodnému letisku Timişoara sú:

— Letisko Arad, ktoré je od neho vzdialené 50 km, čo predstavuje 40 minút jazdy. Na letisku Arad sa nachádza najväčší nákladný terminál v západnom Rumunsku. Tok cestujúcich na tomto letisku klesol z počtu 67 183 cestujúcich v roku 2007 na 11 367 cestujúcich v roku 2018, a

([7]) Statutul Societății Naționale „Aeroportul Internațional Timişoara – Traian Vuia" – S.A. din 18. 09. 2008 – Štatút prevádzkovateľa medzinárodného letiska Timişoara z 15. októbra 2008 (ďalej len „štatút z roku 2008"), článok 8.

([8]) Fondul Proprietatea je majetkový fond zriadený rumunskou vládou s cieľom odškodniť osoby, ktoré prišli o majetok počas komunistického režimu a ktorých vlastnícke nároky nebolo možné vysporiadať v naturáliách. Rumunská vláda sa vo fonde Fondul Proprietatea stala menšinovým akcionárom (0,04 %), keďže prerozdelila akcie so svojej pôvodnej účasti oprávneným žiadateľom.

([9]) Statutul Societății Naționale „Aeroportul Internațional Timişoara" – S.A. din 24. 08. 1998 – Štatút prevádzkovateľa medzinárodného letiska Timişoara účinný od 7. októbra 1998 do 14. októbra 2008 (ďalej len „štatút z roku 1998") schválený rozhodnutím vlády č. 521/1998, článok 7.

— letisko Caransebeș, ktoré je od neho vzdialené 107 km, čo predstavuje 1 hodinu a 14 minút jazdy. Toto letisko je súkromné a neposkytujú sa na ňom žiadne pravidelné služby. Používa sa pre všeobecné letectvo a na záchranné a policajné lety.

(35) Tabuľka 2 poskytuje súhrn finančnej situácie ([10]) prevádzkovateľa letiska počas posudzovaného obdobia:

Tabuľka 2: Kľúčové finančné ukazovatele (v tis. RON)

Tisíc RON	2007	2008	2009
Príjmy	23 473	30 545	41 067
Rast predaja	neuv.	+ 30,1 %	+ 34,4 %
EBITDA	7 318	10 646	12 212
Rozpätie EBITDA	31,2 %	34,9 %	29,7 %
EBIT	3 249	5 809	5 655
Čistý zisk	2 417	4 874	3 508
Čisté ziskové rozpätie	10,3 %	16,0 %	8,5 %

2.2. Plán rozvoja medzinárodného letiska Timișoara na roky 2006 až 2015

(36) Plán rozvoja na roky 2006 až 2015 (ďalej len „plán rozvoja“) predpokladal nárast v toku cestujúcich zo 611 705 v roku 2005 na 1 661 332 v roku 2010 a 2 565 494 cestujúcich v roku 2015. Očakávalo sa, že po vstupe Rumunska do EÚ v roku 2007 narastie objem cestujúcich o 16 až 18 %.

(37) V pláne rozvoja sa uvádzalo, že v rokoch 2001 až 2005 sa zvýšil tok cestujúcich a počet pohybov lietadiel o 250 %. Takisto sa v ňom zistilo, že existujúca kapacita dosiahla v roku 2006 kritickú úroveň, pokiaľ ide o terminál pre cestujúcich, odbavovaciu plochu, vzletovú a pristávaciu dráhu, prístupovú cestu a parkovanie, čo ohrozilo možnosť otvoriť nové trasy a zvýšiť počet cestujúcich na existujúcich trasách. Práce na rozšírení terminálu pre cestujúcich sa začali v roku 2003 a práce na rozšírení odbavovacej plochy v roku 2004. V pláne rozvoja sa potvrdila potreba pokračovať v rozširovaní a rozvoji infraštruktúry, aby zvládla plánovaný nárast objemu cestujúcich.

3. SPORNÉ OPATRENIA

3.1. Opatrenie 1 – Ročné financovanie poskytnuté prevádzkovateľovi letiska

(38) Prevádzkovateľ letiska dostával ročné dotácie od štátu (ďalej len „opatrenie 1“). Podľa Rumunska súviselo financovanie, ktoré bolo poskytnuté prevádzkovateľovi letiska v rokoch 2007 až 2009, s týmito druhmi investícií v uvedenej výške (tabuľka 3).

Tabuľka 3: Verejné financovanie poskytnuté prevádzkovateľovi letiska v rokoch 2007 až 2009

Rok	Číslo položky	Suma (tis. RON)	Investičný projekt	Vlastník infraštruktúry
2007	1	500	rozvoj prístupovej cesty a parkoviska	letisko
	2	1 758	rozvoj terminálu pre lety mimo schengenského priestoru (pôvodne terminál pre vnútroštátne lety)	letisko
	3	6 846	vylepšenie vzletovej a pristávacej dráhy a rozšírenie odbavovacej plochy pre lietadlá	rumunský štát
		9 104	**Medzisúčet**	

([10]) Správa analytikov zo 7. februára 2011 o fonde Fondul Proprietatea, finančných a investičných službách IEBA Trust.

2008	4	10 236,65	vylepšenie vzletovej a pristávacej dráhy a rozšírenie odbavovacej plochy pre lietadlá	rumunský štát
	5	242	rozvoj terminálu pre lety mimo schengenského priestoru (pôvodne terminál pre vnútroštátne lety)	letisko
	6	97,24	detektory kovov pre bezpečnostné brány	letisko
	7	4 598,4	systém na detekciu výbušnín	letisko
	8	703,99	prenosné zariadenia na detekciu výbušnín	letisko
	9	1 344,00	osvetľovacie zariadenia	letisko
	10	1 773,61	systém na röntgenové skenovanie	letisko
	11	511,81	podvozok EMS s vlastným pohonom	letisko
		19 507,7	**Medzisúčet**	
2009	12	2 387,99	vylepšenie vzletovej a pristávacej dráhy a rozšírenie odbavovacej plochy pre lietadlá	rumunský štát
	13	6 379,96	vylepšenie terminálu pre lety mimo schengenského priestoru (pôvodne terminál pre vnútroštátne lety)	letisko
		8 767,95	**Medzisúčet**	
2007 až 2009		**37 379,65**	**Spolu**	

(39) Podľa Rumunska vychádzalo financovanie investícií z týchto právnych základov:

1. V prípade zariadení bezpečnostnej ochrany – vládne rozhodnutie č. 1461/2007 o financovaní programov na nakupovanie zariadení bezpečnostnej ochrany letísk, ktoré zahŕňali aj zariadenia bezpečnostnej ochrany, ktoré sa mali financovať na medzinárodnom letisku Timişoara v roku 2008. Financovanie bolo pridelené v návrhu rozpočtu na rok 2008 schválenom vládnym rozhodnutím č. 666/2008 z 24. júna 2008.

2. V prípade zvyšných investícií – vládne rozhodnutie č. 615/2002, ktorým sa schválil strategický program rozvoja letiskovej infraštruktúry na medzinárodnom letisku Timişoara na roky 2002 až 2015. Toto rozhodnutie bolo zmenené vládnym rozhodnutím č. 1212/2007, ktorým sa schválil strategický program na roky 2007 až 2015. Zoznam investícií bol v strategickom programe osobitne zahrnutý. Sumy pridelené na tieto investície boli zahrnuté v právnych aktoch, ktorými sa schválili rozpočty na roky 2007, 2008 a 2009 ([11]).

3.2. **Opatrenie 2 – AIP na rok 2007, AIP na rok 2008 a AIP na rok 2010**

3.2.1. *AIP na rok 2007 a AIP na rok 2008*

(40) Na základe informácií od Rumunska má každý prevádzkovateľ letiska právomoc stanoviť si svoje letiskové poplatky podľa platného vnútroštátneho právneho rámca. Poplatky stanovené prevádzkovateľom letiska podliehajú formálnemu uverejneniu v leteckej informačnej príručke (ďalej len „AIP“) požadovanému na základe medzinárodných pravidiel v oblasti letectva. Politika spoplatňovania používania medzinárodného letiska Timişoara sa podľa toho stanovila len pre uvedené letisko a nedá sa uplatniť na žiadne iné letisko v rámci regionálneho ani celoštátneho územia. Príručky AIP navrhuje výkonný manažment prevádzkovateľa letiska a schvaľuje ho predstavenstvo v súlade s výsadami, ktoré im boli výslovne zverené na základe štatútu spoločnosti.

(41) Príslušné poplatky boli uverejnené v AIP 7. júna 2007 pod referenčným číslom GEN 4.1-17 (ďalej len „AIP na rok 2007“) takto:

([11]) Vyhláška ministerstva dopravy, ministerstva financií a ministerstva práce č. 289 z 21. februára 2007 o rozpočte na rok 2007, vládne rozhodnutie č. 666 z 24. júna 2008 o rozpočte na rok 2008 a vládne rozhodnutie č. 721 zo 17. júna 2009 o rozpočte na rok 2009.

Tabuľka 4: Letiskové poplatky v AIP na rok 2007 (v EUR)

Poplatok	Minimálny poplatok	Jednotková sadzba
Pristávanie	50	7/tona
Osvetlenie	50	2,10/tona
Parkovanie	15	0,15/tona/hodina
1. Osobná doprava		
— ***medzinárodné lety***		8/cestujúci
— ***vnútroštátne lety***		3/cestujúci
— ***bezpečnosť***		7/cestujúci
— ***2.– tranzit alebo transfer***		5/cestujúci

(42) V AIP na rok 2007 sú stanovené zníženia poplatkov za pristátie na základe počtu pristátí tak, ako je zhrnuté v tejto tabuľke:

Tabuľka 5: Zníženia letiskových poplatkov v AIP na rok 2007

Medzinárodné lety	
Počet pristátí za rok	**Rabat (%)**
250 – 500	10
501 – 1 200	20
1 201 – 2 000	30
2 001 – 2 500	40
2 501 – 3 000	50
3 001 – 3 500	60
3 501 – 4 000	70
> 4 001	85

(43) Okrem toho sa poskytuje zľava 50 % z poplatkov za pristátie na obdobie šiestich mesiacov novým leteckým prevádzkovateľom, ktorí vykonávajú minimálne dva lety za týždeň, a novým destináciám, ktoré ešte nemajú spojenie s medzinárodným letiskom Timișoara.

(44) Príslušné letiskové poplatky boli uverejnené v AIP 23. októbra 2008 pod referenčným číslom GEN 4.1-17 (ďalej len „AIP na rok 2008“) takto:

Tabuľka 6: Príslušné letiskové poplatky (AIP na rok 2008) v EUR

Poplatok	Minimálny poplatok	Jednotková sadzba
Pristávanie	50	7/tona
Osvetlenie	50	2,10/tona
Parkovanie	15	0,15/tona/hodina
4. Osobná doprava		
— ***medzinárodné lety***		8/cestujúci
— ***vnútroštátne lety***		5/cestujúci
— ***bezpečnosť***		10/cestujúci
— ***tranzit alebo transfer***		1,50/cestujúci
— ***5.– osoby so zníženou pohyblivosťou***		0,20/cestujúci

(45) V AIP na rok 2008 sa zvýšili poplatky za bezpečnosť cestujúcich zo 7 EUR v roku 2007 na 10 EUR za cestujúceho. Poplatok za tranzitných alebo transferových cestujúcich sa znížil z 5 EUR za cestujúceho na 1,50 EUR. Prevádzkovateľ letiska okrem toho zaviedol poplatok vo výške 0,20 EUR za osoby so zníženou pohyblivosťou.

(46) V AIP na rok 2008 sú stanovené zníženia poplatkov za pristátie na základe počtu pristátí v uplynulom roku takto:

Tabuľka 7: Zníženia letiskových poplatkov (AIP na rok 2008)

Medzinárodné lety	
Počet pristátí za rok	**Rabat (%)**
250 – 500	10
501 – 1 200	20
1 201 – 2 000	30
2 001 – 2 500	40
2 501 – 3 000	50
3 001 – 3 500	60
> 3 501	70

(47) V AIP na rok 2008 sa takisto stanovuje zľava 50 % z poplatkov za pristátie na obdobie 12 mesiacov pre nových leteckých prevádzkovateľov na medzinárodnom letisku Timișoara, ktorí vykonávajú minimálne tri lety za týždeň lietadlom s kapacitou minimálne 70 sedadiel. Za otvorenie každej novej destinácie sa uplatňuje zľava 50 % z poplatkov za pristátie na obdobie 6 mesiacov.

(48) Prevádzkovateľ letiska okrem predchádzajúcich zliav a znížení takisto poskytuje čiastočné vrátenie prijatých platieb pochádzajúcich z poplatku za nástup (tabuľka 8).

Tabuľka 8: Vrátenie príjmov pochádzajúcich z poplatku za nástup podľa AIP na rok 2008

Počet cestujúcich, ktorí nastúpili za rok, získaných používateľom	**Vrátenie**
150 001 – 300 000	10 %
300 001 – 500 000	20 %
> 500 001	30 %

3.2.2. *AIP na rok 2010*

(49) Dňa 26. augusta 2010 bola uverejnená zmena letiskových poplatkov na medzinárodnom letisku Timișoara (ďalej len „AIP na rok 2010“). Prevádzkovateľ letiska zaviedol novú kategóriu zliav pre lietadlá s maximálnou vzletovou hmotnosťou (ďalej len „MVH“) nad 70 ton:

Tabuľka 9: Zľavy v AIP na rok 2010 pre lietadlá s MVH nad 70 ton

Počet cestujúcich, ktorí nastúpili za mesiac, získaných používateľom	**Zľava (%)**
0 – 10 000	0
10 001 – 18 000	72
18 001 – 36 000	82
> 36 000	85

3.3. **Opatrenie 3 – Dohody z roku 2008 medzi prevádzkovateľom letiska a spoločnosťou Wizz Air**

(50) V polovici roka 2008 prevádzkovateľ letiska a spoločnosť Wizz Air podpísali viaceré dohody, v ktorých sa stanovili zásady ich spolupráce, ako aj podmienky používania letiskovej infraštruktúry a služieb leteckou spoločnosťou. Podpísané dohody pozostávali z i) memoranda o porozumení; ii) marketingovej dohody; iii) prevádzkovej dohody a iv) dohody o pozemnej obsluhe (ďalej spoločne len „dohody z roku 2008“). Na základe dohôd z roku 2008 začala spoločnosť Wizz Air svoju prevádzku z medzinárodného letiska Timişoara na konci roku 2008. V roku 2009 spoločnosť postupne zvýšila počet medzinárodných destinácií, v ktorých pôsobila s lietadlami typu A320 (kapacita 280 sedadiel).

3.3.1. *Memorandum o porozumení z 25. júna 2008*

(51) Prevádzkovateľ letiska a spoločnosť Wizz Air podpísali memorandum o porozumení (ďalej len „memorandum o porozumení“ alebo „MoP“) 25. júna 2008. Memorandum bolo podpísané na počiatočné obdobie troch rokov plus jeden rok, počas ktorého ho mohli zmluvné strany ukončiť pre porušenie zmluvy. V MoP sa stanovili všeobecné zásady ich spolupráce a podmienky používania letiskovej infraštruktúry a služieb letiska spoločnosťou Wizz Air.

(52) Prevádzkovateľ letiska súhlasil, že najneskôr do 1. januára 2011 rozšíri terminál pre cestujúcich tak, aby bolo možné vybaviť až tri milióny cestujúcich za rok. Prevádzkovateľ takisto súhlasil, že zvýši kategóriu vzletovej a pristávacej dráhy na kategóriu III v oboch smeroch pred koncom roka 2009 a že poskytne prevádzkové intervaly podľa žiadosti spoločnosti Wizz Air.

(53) Spoločnosť Wizz Air súhlasila, že bude pre prevádzkovateľa letiska vykonávať marketingovú činnosť. Strany sa dohodli najmä na propagovaní destinácií letov z letiska alebo na letisko s cieľom zvýšiť počet cestujúcich odlietajúcich z letiska a prilietajúcich naň. Prevádzkovateľ letiska súhlasil, že za to bude platiť marketingové poplatky v závislosti od počtu pristátí a získaných cestujúcich.

3.3.2. *Marketingová dohoda z 30. júla 2008*

(54) Zmluvné strany podpísali marketingovú dohodu (ďalej len „marketingová dohoda“) 30. júla 2008 a uzatvorili ju na počiatočné obdobie troch rokov, ktoré sa začalo 11. decembra 2008. Po uplynutí počiatočného obdobia troch rokov sa trvanie marketingovej dohody mohlo predĺžiť o jeden rok.

(55) V marketingovej dohode sa stanovili podmienky marketingových činností vykonávaných spoločnosťou Wizz Air s cieľom zvýšiť počet odlietajúcich a prilietajúcich cestujúcich na letisku.

(56) V marketingovej dohode sa podrobne opisujú tieto marketingové činnosti, ktoré má spoločnosť Wizz Air vykonávať:

— propagácia medzinárodného letiska Timişoara a letov spoločnosti Wizz Air na toto letisko a/alebo odletov z neho vo svojich internetových a palubných časopisoch,

— reklama na medzinárodné letisko Timişoara na svojom webovom sídle,

— vytvorenie marketingovej stratégie pre medzinárodné letisko Timişoara a spoločnosť Wizz Air,

— propagovanie reklám týkajúcich sa služieb leteckej dopravy na medzinárodnom letisku Timişoara a

— iné činnosti na podporu rastu počtu cestujúcich na medzinárodnom letisku Timişoara.

(57) Marketingové činnosti sa mali vykonávať v rumunských aj zahraničných médiách.

(58) Prevádzkovateľ letiska mal spoločnosti Wizz Air za tieto marketingové činnosti platiť marketingový poplatok, ktorý závisel od počtu získaných odlietajúcich cestujúcich.

(59) V marketingovej dohode sa stanovilo, že v prípade zvýšenia poplatkov upravených v prevádzkovej dohode alebo dohode o pozemnej obsluhe sa marketingový poplatok upraví tak, aby zodpovedal zmene letiskových poplatkov.

(60) Prevádzkovateľ letiska mal okrem toho voči spoločnosti Wizz Air tieto povinnosti:

— umožniť spoločnosti Wizz Air využívať infraštruktúru medzinárodného letiska Timişoara na obchodné a marketingové činnosti,

— podporovať kontakty spoločnosti Wizz Air s miestnymi verejnými a obchodnými subjektmi,

— poskytovať spoločnosti Wizz Air svoje skúsenosti, znalosti a kontakty na miestne marketingové služby a médiá,

— zahrnúť spoločnosť Wizz Air do svojich propagačných a marketingových činností,

— poskytnúť spoločnosti Wizz Air reklamný priestor na medzinárodnom letisku Timişoara a

— podporovať spoločnosť Wizz Air činnosťami v oblasti styku s verejnosťou.

(61) V marketingovej dohode sa stanovilo, že spoločnosť Wizz Air mala vystaviť faktúru na marketingový poplatok po doručení *pro-forma faktúry* od prevádzkovateľa letiska týkajúcej sa poplatkov určených v prevádzkovej dohode a dohode o pozemnej obsluhe.

(62) Podľa marketingovej dohody mala spoločnosť Wizz Air povinnosť poskytovať prevádzkovateľovi letiska správy s opisom marketingových činností (t. j. opis marketingových činností, cieľových skupín, reklamy, frekvencie, výberu médií, sumy vynaložené na marketingové činnosti), ktoré vykonala, a to minimálne raz ročne.

3.3.3. *Ukončenie marketingovej dohody a platba marketingových poplatkov prevádzkovateľom letiska*

(63) Dňa 11. februára 2010 sa prevádzkovateľ letiska rozhodol ukončiť marketingovú dohodu.

(64) Pokiaľ ide o pravidlá verejného obstarávania, rumunský Národný úrad pre reguláciu a monitorovanie verejného obstarávania dospel k záveru, že udelenie marketingovej dohody bez uplatnenia postupov na udeľovanie stanovených vo vnútroštátnych právnych predpisoch predstavovalo porušenie týchto pravidiel a potrestá sa pokutou od 70 000 do 100 000 RON.

(65) Prevádzkovateľovi letiska boli doručené faktúry za marketingové služby od spoločnosti Wizz Air za obdobie od októbra 2008 do januára 2010 v celkovej výške 2 560 992,90 EUR. Rumunské orgány tvrdia, že prevádzkovateľ letiska túto sumu nezaplatil a že platobná povinnosť, ktorá mu vyplýva na základe marketingovej dohody, sa splní podľa obchodného práva.

(66) Z faktúr, ktoré vystavila spoločnosť Wizz Air prevádzkovateľovi letiska, vyplýva, že marketingové poplatky boli vyfakturované s niekoľkomesačným meškaním.

3.3.4. *Prevádzková dohoda z 1. augusta 2008*

(67) Prevádzková dohoda bola uzavretá 1. augusta 2008 na obdobie od 11. decembra 2008 do 10. decembra 2009 s automatickým obnovením na ďalšie 12-mesačné obdobia pri príležitosti každého výročia nadobudnutia platnosti tejto dohody (ďalej len „prevádzková dohoda“) ([12]). V prevádzkovej dohode boli podrobne opísané požiadavky na služby, ktoré mal prevádzkovateľ letiska poskytovať spoločnosti Wizz Air (služby osobnej dopravy, bezpečnostné služby, tranzitné/transferové služby), a stanovené príslušné letiskové poplatky, ktoré mala spoločnosť Wizz Air platiť, ako aj zľavy a výnimky z poplatkov.

(68) Poplatky boli v podstate ([13]) rovnaké, ako poplatky stanovené v AIP na rok 2008. Letecká spoločnosť mala okrem toho nárok na 50 % zľavu na šesť mesiacov za zvýšenie frekvencií.

69. Platby za služby boli splatné 30 dní po doručení faktúry *„bez akéhokoľvek odpočtu z dôvodu údajného protinároku alebo z akéhokoľvek iného dôvodu“*. Úrok z omeškania sa stanovil vo výške 6,5 % ročne. Sankcie sa mali stanoviť na faktúre.

([12]) Táto prevádzková dohoda je prevádzková dohoda uvedená v marketingovej dohode.

([13]) S výnimkou poplatku za vnútroštátne lety, keďže spoločnosť Wizz Air neposkytovala žiadne vnútroštátne lety.

(70) Sankcia za porušenie dôvernosti zmluvy bola vo výške 10 000 EUR.

(71) Dňa 25. júna 2010 sa prevádzková dohoda zmenila v dôsledku novej schémy zliav, ktorá sa vzťahovala na obdobie do 6. februára 2011. Táto nová schéma zliav zodpovedá schéme stanovenej v AIP na rok 2010.

3.3.5. *Dohoda o pozemnej obsluhe z 1. augusta 2008*

(72) Dohoda o pozemnej obsluhe (ďalej len „DPO“) predstavovala prílohu k štandardnej dohode o pozemnej obsluhe z apríla 2004 a bola platná od 11. decembra 2008 do 10. decembra 2009 s automatickým obnovením na ďalšie 12-mesačné obdobia pri príležitosti každého výročia nadobudnutia platnosti tejto dohody ([14]).

(73) V DPO sa stanovili poplatky za obsluhu lietadla na prepravu cestujúcich typu Airbus A320 vo výške 150 EUR za jeden prípad pozemnej obsluhy pozostávajúci z príletu a následného odletu. Neboli tu zahrnuté služby „na požiadanie“, ktoré sa mali účtovať samostatne.

(74) Faktúry za služby obsluhy sa mali vystavovať najneskôr v piaty deň nasledujúceho mesiaca. Platby sa mali vykonať do 30 dní odo dňa doručenia faktúry. Úrok z omeškania sa stanovil vo výške 6,5 % ročne.

(75) Dňa 1. februára 2010 sa DPO predĺžila na obdobie jedného roka so začiatkom 6. februára 2010. Ustanovenie marketingovej dohody, ktorým sa umožňovalo okamžité ukončenie DPO a prevádzkovej dohody bez akejkoľvek náhrady škody po uplynutí platnosti alebo ukončení marketingovej dohody, sa vyhlásilo za neplatné.

(76) Dňa 25. júna 2010 sa DPO zmenila v dôsledku novej schémy zliav uplatniteľnej na poplatky za obsluhu a služby na požiadanie, ktorá sa vzťahovala na obdobie do 6. februára 2011. Nová schéma zliav sa zaviedla rozhodnutím predstavenstva prevádzkovateľa letiska 15. júna 2010. Táto nová schéma zliav zodpovedá schéme stanovenej v AIP na rok 2010.

3.4. **Opatrenie 4 – Nevymáhanie letiskových poplatkov fakturovaných spoločnosti Wizz Air za obdobie od októbra 2009 do februára 2010**

(77) Dňa 28. apríla 2010 poslal prevádzkovateľ letiska spoločnosti Wizz Air výzvu na zaplatenie 2 825 360 EUR za faktúry týkajúce sa poplatkov splatných podľa prevádzkovej dohody a DPO za obdobie od októbra 2009 do februára 2010.

(78) V čase rozhodnutia o začatí konania v prvej polovici roka 2010 spoločnosť Wizz Air zaplatila len 264 367,10 EUR a zdalo sa, že prevádzkovateľ letiska neuskutočnil žiadne ďalšie kroky na vybratie dlžnej sumy.

4. **DÔVODY NA ZAČATIE VYŠETROVACIEHO KONANIA**

(79) Komisia v rozhodnutí o začatí konania dospela k záveru, že základná sadzba letiskových poplatkov, ktoré boli súčasťou AIP na rok 2007, AIP na rok 2008 a AIP na rok 2010, nepredstavovala štátnu pomoc.

(80) Rozhodnutie o začatí konania však vyvolalo otázku, či opatrenia uvedené ďalej v texte boli udelené za trhových podmienok, a tak nezahŕňali štátnu pomoc. A v prípade, že neboli, či sa takáto štátna pomoc môže považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom:

— ročné prevádzkové financovanie poskytnuté prevádzkovateľovi letiska v rokoch 2007, 2008 a 2009,

— zľavy a rabaty podľa AIP na rok 2007, AIP na rok 2008 a AIP na rok 2010,

— dohody z roku 2008 medzi spoločnosťou Wizz Air a prevádzkovateľom letiska,

— nevymáhanie letiskových poplatkov fakturovaných spoločnosti Wizz Air za obdobie od októbra 2009 do februára 2010.

([14]) Táto DPO je dohoda o pozemnej obsluhe uvedená v marketingovej dohode.

4.1. **Opatrenie 1 – Ročné prevádzkové financovanie poskytnuté prevádzkovateľovi letiska v rokoch 2007 až 2009**

(81) Komisia zaujala predbežné stanovisko, že ročné financovanie poskytnuté prevádzkovateľovi letiska nie je v súlade so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, keďže nebol poskytnutý žiadny podnikateľský plán ani prognózy ziskovosti, menšinový akcionár (fond Fondul Proprietatea) podľa všetkého neprispel na financovanie za rovnakých podmienok a keďže nebolo jasné, že prevádzkovateľ letiska konzistentne vyplácal akcionárom príslušné dividendy.

4.2. **Opatrenie 2 – Zľavy a rabaty podľa AIP na rok 2007, AIP na rok 2008 a AIP na rok 2010**

(82) Komisia zaujala predbežné stanovisko, že zľavy a rabaty v AIP na rok 2007 predstavovali štátnu pomoc, a nemohla vylúčiť, že AIP na rok 2008 a AIP na rok 2010 zahŕňali štátnu pomoc. Komisia nemohla vylúčiť, že niektorí používatelia medzinárodného letiska Timişoara mali selektívnu výhodu poskytnutú prostredníctvom takýchto rabatov a zliav. Pokiaľ ide o nový rabat pre lietadlá s MVH nad 70 ton stanovený v AIP na rok 2010, Komisia dospela k záveru, že predstavoval štátnu pomoc a nebol *prima facie* dostatočný na pokrytie nákladov prevádzkovateľa letiska. Rozdiel v poplatkoch za vnútroštátnych a medzinárodných cestujúcich, ako aj tranzitných cestujúcich navyše viedol Komisiu k spochybneniu nediskriminačnej povahy schém.

4.3. **Opatrenie 3 – Dohody z roku 2008 medzi spoločnosťou Wizz Air a prevádzkovateľom letiska**

(83) Komisia zaujala predbežné stanovisko, že dohody so spoločnosťou Wizz Air z roku 2008 neboli uzavreté za bežných trhových podmienok, a preto spoločnosť Wizz Air mala selektívnu hospodársku výhodu. Komisia preto zaujala predbežné stanovisko, že dohody z roku 2008 predstavovali štátnu pomoc.

4.4. **Opatrenie 4 – Nevymáhanie letiskových poplatkov fakturovaných spoločnosti Wizz Air za obdobie od októbra 2009 do februára 2010**

(84) Komisia zaujala predbežné stanovisko, že nemôže vylúčiť, že nevymáhanie letiskových poplatkov zahŕňa štátnu pomoc, keďže sa neuskutočnili žiadne kroky na ich vymáhanie.

5. **PRIPOMIENKY RUMUNSKA**

5.1. **Opatrenie 1 – Ročné financovanie poskytnuté prevádzkovateľovi letiska v rokoch 2007 až 2009**

(85) Rumunsko vysvetlilo, že údajná prevádzková pomoc poskytnutá prevádzkovateľovi letiska sa v skutočnosti týkala investičných nákladov a nepredstavovala štátnu pomoc. Investičné projekty sú uvedené v tabuľke 3 tohto rozhodnutia.

(86) Pokiaľ ide o financovanie *vylepšenia vzletovej a pristávacej dráhy a rozšírenia odbavovacej plochy pre lietadlá* v rokoch 2007, 2008 a 2009, Rumunsko argumentovalo, že uvedené financovanie prebehlo v súlade so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve. Podľa Rumunska sa zásada súkromného subjektu v trhovom hospodárstve splní, ak sa investuje do majetku vo vlastníctve štátu, čo vytvára príjmy z dividend a koncesných poplatkov. V tomto prípade Rumunsko vypočítalo koncesný poplatok vo výške 2 % hrubého príjmu získaného prostredníctvom koncesie. Rumunsko uviedlo, že plán rozvoja a posúdenie kapacity medzinárodného letiska Timişoara vypracované v roku 2006 (ďalej len „posúdenie kapacity“) naznačovali hospodársku udržateľnosť investícií. Podľa Rumunska sa dala hospodárska udržateľnosť očakávať, keďže zvýšený počet cestujúcich a zvýšenie efektívnosti by zvýšili príjmy z prevádzky letiskovej infraštruktúry. Podľa Rumunska boli investície potrebné aj na splnenie požiadaviek bezpečnostnej ochrany letectva (najmä na zabránenie neoprávnenému prístupu k lietadlám) a na zvládnutie prevádzkových potrieb vyplývajúcich z rastu objemu cestujúcich. Rumunsko ďalej uviedlo, že infraštruktúra sa okrem obchodných činností používala aj na vojenské činnosti, úradné misie, pátracie a záchranné misie, humanitárnu a núdzovú vzdušnú pomoc, lety OSN, Červeného kríža a Červeného polmesiaca a pod. Rumunsko uviedlo, že činnosti národného záujmu (armáda a národná obrana, humanitárne a záchranné misie a pod.) patria do pôsobnosti verejnej politiky. Rumunsko uviedlo, že podľa rumunského práva bol prevádzkovateľ letiska povinný umožniť voľné používanie letiskovej infraštruktúry na tieto neobchodné činnosti.

(87) Pokiaľ ide o financovanie *zariadení bezpečnostnej ochrany* v roku 2008, Rumunsko argumentovalo, že takéto financovanie sa týka činností, ktoré patria do pôsobnosti verejnej politiky. Rumunsko uviedlo, že tieto investície sa vyžadovali na základe nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2320/2002, nariadenia Európskej komisie (ES) č. 622/2003 a vnútroštátneho práva. Rumunsko ďalej uviedlo, že zariadenia bezpečnostnej ochrany pomohli prevádzkovateľovi letiska splniť požiadavky na bezpečnosť hraníc, ktoré sa ukladajú na základe nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 562/2006.

(88) Pokiaľ ide o financovanie *rozšírenia a vylepšenia terminálu pre lety mimo schengenského priestoru* v rokoch 2007, 2008, 2009 a 2010, Rumunsko argumentovalo, že takéto financovanie sa uskutočňovalo buď v súlade so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, alebo sa týkalo činností, ktoré patria do pôsobnosti verejnej politiky. Podľa Rumunska sa tieto investície zakladali na hospodárskych úvahách s cieľom pripraviť letisko na vyššie počty cestujúcich. Rumunsko uviedlo, že štát sa riadil vyhliadkami ziskovosti z dlhodobejšieho hľadiska. Rumunsko ďalej vysvetlilo, že investície boli potrebné na splnenie povinností Rumunska, aby mohlo vstúpiť do schengenského priestoru. Rumunsko predovšetkým uviedlo, že investície boli nevyhnutné na splnenie nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2320/2002 a nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 562/2006.

(89) Pokiaľ ide o financovanie *rozvoja prístupovej cesty a parkoviska* v roku 2007, Rumunsko argumentovalo, že uvedené financovanie prebehlo v súlade so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve. Rumunsko uviedlo, že štúdia uskutočniteľnosti v súvislosti s touto investíciou sa uskutočnila v roku 2005 a jej súčasťou bol aj podnikateľský plán, ako aj posúdenie ziskovosti investície. Podľa Rumunska analýza ziskovosti naznačila príležitosť významných príjmov.

(90) Pokiaľ ide o financovanie *osvetľovacích zariadení* v roku 2008, Rumunsko argumentovalo, že uvedené financovanie prebehlo v súlade so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve. Podľa Rumunska bola investícia do osvetľovacích zariadení potrebná na zabezpečenie optimálneho využívania letiskovej infraštruktúry a bezpečnosti cestujúcich a lietadiel. Rumunsko uviedlo, že investícia sa *ex post* ukázala ako zisková.

5.2. **Opatrenie 2 – Zľavy a rabaty podľa AIP na rok 2007, AIP na rok 2008 a AIP na rok 2010**

5.2.1. *AIP na rok 2007 a AIP na rok 2008*

(91) Rumunsko uviedlo, že prevádzkovateľ letiska vykonával svoju činnosť so ziskom od roku 2007 a že zisky odvtedy nepretržite narastali. V tomto kontexte tarify, ktoré uplatňoval prevádzkovateľ letiska, pokryli náklady poskytovaných služieb.

(92) Rumunsko uviedlo, že rozhodnutia týkajúce sa uplatnenia letiskových poplatkov sa zakladali na hospodárskych a finančných podkladových dokumentoch vypracovaných špecializovaným oddelením prevádzkovateľa letiska.

(93) Podľa Rumunska boli letiskové poplatky uverejnené v AIP a uplatňovali sa na všetkých používateľov na nediskriminačnom základe.

(94) Rumunsko objasnilo, že AIP na rok 2007 a AIP na rok 2008 schválilo predstavenstvo prevádzkovateľa letiska približne dva mesiace pred nadobudnutím účinnosti príslušnej AIP.

(95) Podľa Rumunska viedol obchodný model spoločnosti Carpatair, konkrétne hviezdicový model, k situácii, keď boli kapacity letiska v čase špičky príletov cestujúcich spoločnosti Carpatair takmer úplne vyčerpané. Na druhej strane sa kapacita v čase mimo špičky nevyužívala dostatočne. Prírastkové náklady vyplývajúce z narastajúceho objemu cestujúcich na medzinárodnom letisku Timişoara boli preto aspoň v časoch mimo špičky, ktoré vytvoril prevádzkový model spoločnosti Carpatair, veľmi nízke, keďže väčšina nákladov bola fixných. Aj nízke letecké poplatky tak boli podľa odhadov prírastkovo ziskové, čo sa ukázalo nárastom prevádzkových príjmov o 39 %, ktorý zaznamenal prevádzkovateľ letiska v rokoch 2008 až 2010 a ktorý sa dosiahol pri náraste prevádzkových nákladov len o 22 %.

(96) Podľa Rumunska odrážajú rabaty a zľavy zahrnuté v AIP na rok 2007 a AIP na rok 2008 úspory z rozsahu prevádzkovateľa letiska vyplývajúce z povahy prevádzky letiska založenej na vysokých fixných nákladoch. To znamená, že ide o silnú motiváciu zvyšovať prírastkové objemy. Rabaty a zľavy sú navrhnuté tak, aby podnecovali a zvyšovali hospodársku činnosť, pri ktorej sa čo najefektívnejšie využíva letisková infraštruktúra.

5.2.2. *AIP na rok 2010*

(97) Podľa Rumunska konal prevádzkovateľ letiska pri určovaní poplatkov a ich znížení uverejnených v AIP na rok 2010 samostatne. Rumunsko uviedlo, že poplatky a ich zníženia nemožno pripísať štátu.

(98) Rumunsko uviedlo, že AIP na rok 2010 sa prijala v súlade so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve. Podľa Rumunska by sa pri analyzovaní súladu so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve mali zohľadniť aj príjmy z neleteckých činností, outsourcing siete a zvýšenie hodnoty spoločnosti. Približne 14 % príjmov prevádzkovateľa letiska pochádzalo z neleteckých činností. Podľa Rumunska je u cestujúcich nízkonákladových leteckých spoločností vyššia pravdepodobnosť, že si kúpia noviny, jedlo, nápoje a pod. v obchodoch na letisku, ako u iných cestujúcich, keďže nízkonákladové letecké spoločnosti tieto položky zvyčajne na palube neponúkajú.

(99) Rumunsko bolo presvedčené, že AIP na rok 2010 poskytla leteckým spoločnostiam stimul na prilákanie vyššieho počtu cestujúcich. Rumunsko uviedlo, že objem cestujúcich na letisku sa počas uplatňovania AIP na rok 2010 vyvinul priaznivo (pozri tabuľku 10).

Tabuľka 10: Letisko Timişoara – Príjmy a počet cestujúcich

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

(100) Rumunsko vysvetlilo, že letiskové poplatky, ktoré sa vzťahovali na spoločnosť Carpatair, sa znížili o 70 % v prípade pristátí a o 50 % v prípade osvetlenia. Účtovalo sa len 1,5 EUR za transferového cestujúceho. Podľa AIP na rok 2010 bolo maximálne zníženie letiskových poplatkov, ktoré sa vzťahovali na spoločnosť Wizz Air, medzi 67 % a 72 %. Vo vzťahu k spoločnosti Wizz Air sa nikdy neuplatnili zľavy vo výške 72 % až 85 %, keďže nikdy nedosiahla príslušné prahové hodnoty. Podľa Rumunska mali iné letecké spoločnosti takisto nárok na zníženie poplatkov podľa dosiahnutých počtov cestujúcich alebo pohybov.

(101) Rumunsko uviedlo, že zníženie letiskových poplatkov v AIP na rok 2010 odráža alternatívne náklady prevádzkovateľa letiska pri poskytovaní služieb spoločnostiam, ktoré používajú malé lietadlá a majú dlhšie časy rotácie, v porovnaní s poskytovaním služieb väčším lietadlám, ktoré prepravujú vyšší počet cestujúcich na jedno pristátie. AIP na rok 2010 bola zameraná na prilákanie leteckých spoločností s kratšími časmi rotácie, aby umožnili vyšší počet rotácií za hodinu, a tak zlepšili prevádzkovú kapacitu prevádzkovateľa letiska z hľadiska počtu pristátí za hodinu.

(102) Rumunsko uviedlo, že zľavy, ktoré sa uplatnili vo vzťahu k spoločnosti Wizz Air, takisto odrážajú menší objem využívaných služieb. Spoločnosť Wizz Air ponúkala priame lety, a preto nepožadovala zariadenia a služby potrebné na transfer. Pri tranzitných letoch musí prevádzkovateľ letiska zdvojnásobiť bezpečnostné opatrenia. Podľa Rumunska 60 % cestujúcich spoločnosti Wizz Air vykonáva odbavenie cez internet, čo znamená významné zníženie počtu zamestnancov, ktorí sú potrební pri odbavení. Cestujúci spoločnosti Wizz Air majú menej batožiny, vďaka čomu je potrebný nižší počet zamestnancov a zariadení potrebných na manipuláciu s takouto batožinou. Podľa Rumunska zabezpečovali bežné čistenie lietadiel v čase rotácie vlastné tímy spoločnosti Wizz Air.

5.3. **Opatrenie 3 – Dohody z roku 2008 medzi spoločnosťou Wizz Air a prevádzkovateľom letiska**

(103) Rumunsko uviedlo, že ani jedna z investícií do rekonštrukcie rolovacej dráhy a rozšírenia odbavovacej plochy sa neuskutočnila osobitne v súvislosti s prítomnosťou spoločnosti Wizz Air. Podľa Rumunska sa investície, ktoré uskutočnil štát ako hlavný akcionár, začali ešte pred tým, ako spoločnosť Wizz Air oznámila svoj úmysel vykonávať činnosť na medzinárodnom letisku Timişoara. Rumunsko v podobnom zmysle uviedlo, že investície a opravy vykonané z vlastných prostriedkov prevádzkovateľa letiska sa neuskutočnili v súvislosti s prítomnosťou spoločnosti Wizz Air ani žiadnej inej leteckej spoločnosti na medzinárodnom letisku Timişoara, ale uskutočnili sa s cieľom zabezpečiť ochranné a bezpečnostné podmienky potrebné na riadne vykonávanie činnosti letiska. Opravy sa uskutočnili z dôvodu bežného opotrebovania a nie pre žiadnu leteckú spoločnosť.

(104) Podľa Rumunska bolo MoP základnou dohodou, ktorou sa neukladali zmluvným stranám žiadne právne povinnosti, ako sa uvádza v jeho preambule. Rumunsko uviedlo, že v dohode neboli stanovené žiadne sankcie za možné porušenia s výnimkou porušenia ustanovenia o dôvernosti. Okrem toho, že prevádzkovateľ letiska nemal žiadnu platnú povinnosť týkajúcu sa poskytovania služieb uvedených v MoP, neuskutočnil počas príslušného obdobia ani žiadne práce v oblasti infraštruktúry okrem prác v oblasti infraštruktúry, ktoré boli úplne nezávislé od prevádzky spoločnosti Wizz Air.

(105) Rumunsko uviedlo, že v MoP je vyjadrený úmysel zmluvných strán začať v dobrej viere rokovania týkajúce sa možnej spolupráce, ktorá sa mala stanoviť na základe povinných dohôd. Rumunsko uviedlo, že takéto povinné dohody sa skutočne uzavreli a prakticky nahradili MoP: prevádzková dohoda, DPO a marketingová dohoda.

(106) Podľa Rumunska konal prevádzkovateľ letiska pri podpise dohôd so spoločnosťou Wizz Air z roku 2008 v súlade so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve. Rumunsko na potvrdenie argumentu zaslalo Komisii podnikateľský plán *ex ante* zrekonštruovaný *ex post*, z ktorého vyplývalo, že dohody so spoločnosťou Wizz Air z roku 2008 mali priniesť vyššie počty cestujúcich, ako aj vyššie zisky.

5.4. **Opatrenie 4 – Nevymáhanie letiskových poplatkov fakturovaných spoločnosti Wizz Air za obdobie od októbra 2009 do februára 2010**

(107) Rumunsko uviedlo, že prevádzkovateľ letiska konal samostatne, pokiaľ ide o platenie letiskových poplatkov, ktoré mu spoločnosť Wizz Air dlhovala. Podľa Rumunska sa rozhodnutie v tejto súvislosti teda nedá pripísať rumunskému štátu.

(108) Rumunsko uviedlo, že rozhodnutie prevádzkovateľa letiska, pokiaľ ide o platenie letiskových poplatkov, ktoré mu spoločnosť Wizz Air dlhovala, bolo v súlade so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve.

(109) Podľa Rumunska sa sumy, ktoré sa mali vrátiť spoločnosti Wizz Air, ako aj sumy, ktoré mala spoločnosť Wizz Air zaplatiť, započítali 1. marca 2014 v dohode o urovnaní č. 20310 ([15]) uzavretej medzi prevádzkovateľom letiska a spoločnosťou Wizz Air (ďalej len „dohoda o urovnaní“).

(110) Rumunsko uviedlo, že k 20. novembru 2014 bol dlh prevádzkovateľa letiska voči spoločnosti Wizz Air vo výške 0 EUR a dlh spoločnosti Wizz Air voči prevádzkovateľovi letiska za prevádzku od 1. októbra 2014 do 31. októbra 2014 bol vo výške 122 861,67 EUR a dlh za prenájom administratívnych priestorov na medzinárodnom letisku Timişoara bol vo výške 1 256,12 EUR. Podľa Rumunska boli tieto sumy splatné 30. novembra 2014.

([15]) Dohoda o urovnaní sa zakladala na týchto krokoch: Prevádzkovateľ letiska predložil nárok v rozhodcovskom konaní voči spoločnosti Wizz Air na rozhodcovskom súde obchodnej a priemyselnej komory v Kluži (ďalej len „rozhodcovský súd v Kluži“) pod číslom 24/2011. Rozhodcovský súd v Kluži priznal rozhodcovský rozsudok č. 3 zo 16. mája 2012 (ďalej len „rozhodcovský rozsudok“). Rozhodnutím z 11. júna 2012 rozhodcovský súd v Kluži opravil určité chyby. Rozhodcovským rozsudkom sa spoločnosti Wizz Air nariadilo zaplatiť určité faktúry vydané prevádzkovateľom letiska, pričom zostatok sa mal zaplatiť na základe prevádzkovej dohody a dohody o pozemnej obsluhe. Prevádzkovateľ letiska žiadal od spoločnosti Wizz Air aj zaplatenie úroku z omeškania. Spoločnosť Wizz Air vzniesla nárok voči prevádzkovateľovi letiska, v ktorom požadovala, aby sa prevádzkovateľovi letiska nariadilo zaplatiť faktúry, ktoré spoločnosť Wizz Air vystavila na základe marketingovej dohody. Špecializovaný súd v Kluži vydal rozhodnutie č. 3597 z 3. októbra 2012, ktorým čiastočne vyhovel súdnej žalobe, ktorú spoločnosť Wizz Air podala voči prevádzkovateľovi letiska.

6. **PRIPOMIENKY TRETÍCH STRÁN**

6.1. **Carpatair**

6.1.1. *Opatrenie 3 – Dohody z roku 2008 medzi spoločnosťou Wizz Air a prevádzkovateľom letiska*

(111) Podľa spoločnosti Carpatair predstavujú jednotlivé schémy v prospech prevádzky spoločnosti Wizz Air na medzinárodnom letisku Timişoara štátnu pomoc. Podľa odhadov spoločnosti Carpatair bola spoločnosti Wizz Air od októbra 2008 do decembra 2010 poskytnutá údajná pomoc v celkovej výške 5,5 milióna EUR. Suma sa údajne poskytla prostredníctvom marketingovej dohody (vo výške 2,6 milióna EUR) a zliav založených na AIP a prevádzkovej dohode (vo výške 2,9 milióna EUR). Spoločnosť Carpatair okrem toho tvrdila, že prevádzkovateľ letiska naďalej poskytoval opatrenie spoločnosti Wizz Air aj v roku 2011, pričom jeho celková suma na konci roku 2011 bola 8,3 milióna EUR.

(112) Spoločnosť Carpatair sa vyjadrila k zásade súkromného subjektu v trhovom hospodárstve. Podľa spoločnosti Carpatair by súkromný investor v trhovom hospodárstve založil svoje rozhodnutia na osobitostiach letiska. Vďaka svojej polohe a úsiliu spoločnosti Carpatair sa od roku 2000 postupne vytvoril hviezdicový systém, čo viedlo k situácii, v ktorej spoločnosť Carpatair v roku 2008 zabezpečovala 38 % príjmov prevádzkovateľa letiska v čase, keď prišla spoločnosť Wizz Air. Bolo to v zásade preto, že spoločnosť Carpatair dokázala prilákať stabilný prílev podnikateľov z Rumunska, Talianska, Moldavska, Ukrajiny a Nemecka.

(113) Spoločnosť Carpatair ďalej uviedla, že objem cestujúcich na medzinárodnom letisku Timişoara v roku 2007 bol 836 574 cestujúcich a v roku 2008 to bolo 890 704 cestujúcich. Za bežných okolností by to muselo predstavovať základ a referenciu príjmov, na základe ktorých by súkromný investor chcel vybudovať hraničné príjmy. V záujme prevádzkovateľa letiska by malo byť hlavne to, aby neohrozoval existujúcu obchodnú činnosť a príjmy. Podľa spoločnosti Carpatair to však prevádzkovateľ letiska nevzal do úvahy, čo malo za následok, že na medzinárodnom letisku Timişoara bolo v roku 2013 odbavených len 757 009 cestujúcich, čo bolo o 15 % menej ako pred príchodom spoločnosti Wizz Air. Obozretný investor by preto vzal do úvahy, že práve táto preprava prináša vysoko kvalitný výnos, a obmedzil by výhody poskytnuté spoločnosti Wizz Air len na nové trasy. Nebolo to tak. Na základe marketingovej dohody sa poskytol 85 % rabat na všetky poplatky, služby obsluhy a dokonca aj na materiál na tri roky a na všetkých trasách, pričom na polovici týchto trás už lietala aj spoločnosť Carpatair. Múdry investor by vedel, že oslabenie svojho hlavného klienta, spoločnosti Carpatair, by zničilo existujúcu centrálu a prostriedky, ktoré s ňou súvisia. Múdry súkromný investor by si bol vedomý skutočných rozpätí ziskovosti v odvetví, najmä v prípade leteckých spoločností s hviezdicovým prevádzkovým modelom. Vzhľadom na to, že po uplatnení údajnej pomoci by došlo k strate len polovice príjmov pochádzajúcich z prevádzky na medzinárodnom letisku Timişoara (20 % celkových príjmov spoločnosti Carpatair), prepad ziskovosti by predstavoval 15 % stratu celkových príjmov z 5 % zisku. Pri vyjadrení v absolútnych číslach by príslušná strata predstavovala negatívny vplyv vo výške 10 až 15 miliónov EUR za rok.

(114) Spoločnosť Carpatair uviedla, že obozretný investor by zverejnil výsledky štúdie zadanej v roku 2006, v ktorej sa ukázala potreba opraviť vzletovú a pristávaciu dráhu pri nákladoch vo výške 30 miliónov EUR. Informáciu sprístupnil v roku 2010 nový riaditeľ letiska. Obozretný súkromný investor sa riadi vyhliadkou dlhodobejšej ziskovosti, ktorá umožňuje obísť krátkodobú predstavu hraničného zisku, ktorý prinášajú aj extrémne nízke prírastkové príjmy, ako napr. 1 EUR za cestujúceho. Je jednoznačné, že prevádzkovateľ letiska nezvážil dlhodobú ziskovosť, keďže ignoroval náklady na opravu a, práve naopak, ešte umožnil činnosť leteckej spoločnosti, ktorá nevyhnutne viedla k preťaženiu a poškodeniu vzletovej a pristávacej dráhy. Obozretný investor v odvetví leteckej dopravy by takejto leteckej spoločnosti uložil príplatky za každý pohyb, pri ktorom došlo k preťaženiu.

(115) Spoločnosť Carpatair tvrdila, že prevádzkovateľ letiska na začiatku roka 2012 podmienil obnovenie jej zmluvy súhlasom spoločnosti Carpatair s dohodami so spoločnosťou Wizz Air a s podmienkami týchto dohôd.

(116) Spoločnosť Carpatair vyhlásila, že nie je naplnená zásada súkromného subjektu v trhovom hospodárstve. Spoločnosť Carpatair tvrdila, že sa neuskutočnila žiadna analýza *ex ante* a že Komisii nebol predložený žiadny podnikateľský plán podľa usmernení týkajúcich sa financovania letísk a štátnej pomoci na začatie činnosti pre letecké spoločnosti s odletom z regionálnych letísk z roku 2005 ([16]) (ďalej len „usmernenia v oblasti letectva z roku 2005“).

([16]) Oznámenie Komisie – Usmernenia Spoločenstva týkajúce sa financovania letísk a štátnej pomoci na začatie činnosti pre letecké spoločnosti s odletom z regionálnych letísk (Ú. v. EÚ C 312, 9.12.2005, s. 1).

(117) Spoločnosť Carpatair odmietla argumenty Rumunska týkajúce sa skutočnosti, že v analýze zásady súkromného subjektu v trhovom hospodárstve sa musí zahrnúť aj príjem z neleteckých činností. Spoločnosť Carpatair uviedla, že Rumunsko nedokázalo predložiť podrobnú hospodársku analýzu toho, ako by sa dotácie poskytnuté spoločnosti Wizz Air dali odôvodniť zvýšeným príjmom z neleteckých činností.

6.1.2. *Usmernenia v oblasti letectva z roku 2014*

(118) Spoločnosť Carpatair uviedla, že usmernenia v oblasti letectva z roku 2014 potvrdzujú, že opatrenia predstavovali štátnu pomoc. Nedodržalo sa kritérium súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, keďže neexistoval žiadny podnikateľský plán *ex ante* a rumunské orgány v dôsledku toho nepredložili Komisii takýto plán ani prognózy ziskovosti dohôd z roku 2008.

(119) Spoločnosť Carpatair tvrdila, že najnovšie finančné údaje prevádzkovateľa letiska potvrdzujú, že pomoc je nezlučiteľná. Spoločnosť Carpatair argumentovala, že v dôsledku štátnej pomoci sa znížila ziskovosť prevádzkovateľa letiska a že pomoc nebola v súlade s kumulatívnymi podmienkami pomoci na začatie činnosti.

(120) Spoločnosť Carpatair ďalej oznámila Komisii, že podala sťažnosť Rumunskej rade pre hospodársku súťaž, v ktorej vyhlásila, že prevádzkovateľ letiska zneužil svoje dominantné postavenie tým, že leteckým spoločnostiam ponúkol diskriminačné podmienky.

6.2. **Wizz Air**

6.2.1. *Opatrenie 2 – Zľavy a rabaty podľa AIP na rok 2007, AIP na rok 2008 a AIP na rok 2010*

(121) Spoločnosť Wizz Air tvrdila, že zľava 85 % na základe AIP na rok 2010 sa nikdy neuplatnila. Namiesto toho sa uplatnilo priemerná maximálna zľava 73 % po tom, čo rumunské ministerstvo dopravy odmietlo uvedenú schému poplatkov.

(122) Navyše podľa spoločnosti Wizz Air v rámci AIP na rok 2007, AIP na rok 2008 a AIP na rok 2010 neexistuje žiada selektívnosť ani výhoda v jej prospech. Iné letecké spoločnosti prevádzkujú lietadlá rovnakej veľkosti a s rovnakou MVH ako spoločnosť Wizz Air, a tak mohli využívať rovnakú úroveň zliav.

(123) Spoločnosť Wizz Air vyhlásila, že prevádzkovateľ letiska podporoval trend používania väčších lietadiel už od jej príchodu a že počet cestujúcich sa v rokoch 2007 až 2010 zvýšil o 36 % pri zvýšení pohybov len o 2 %.

(124) Na rozdiel od spoločnosti Carpatair ponúkala spoločnosť Wizz Air nízkonákladové služby, pričom jej prevádzka bola efektívna. Z tohto dôvodu bolo z hospodárskeho hľadiska racionálne, že poskytovanie menej nákladnej infraštruktúry a služieb viedlo k uplatneniu nižších poplatkov zo strany letiska v pozícii súkromného subjektu v trhovom hospodárstve. Spoločnosť Wizz Air vyhlásila, že zvýšila objem cestujúcich na letisku zvýšením príjmov z leteckých aj neleteckých činností.

6.2.2. *Opatrenie 3 – Dohody z roku 2008 medzi spoločnosťou Wizz Air a prevádzkovateľom letiska*

(125) Spoločnosť Wizz Air argumentovala, že chýbajúci podnikateľský plán *ex ante* nie je dôkazom toho, že rumunské orgány nekonali ako súkromný subjekt v trhovom hospodárstve.

(126) Spoločnosť Wizz Air si najala ekonomického poradcu, spoločnosť Oxera Consulting Ltd, aby vyhotovila hospodárske posúdenie zásady súkromného investora v trhovom hospodárstve v súvislosti s letiskom. Cieľom správy spoločnosti Oxera, ktorá bola predložená Komisii 27. októbra 2011, bolo určiť, či sa v dohodách uzavretých medzi prevádzkovateľom letiska a spoločnosťou Wizz Air splnilo kritérium súkromného subjektu v trhovom hospodárstve.

(127) Analýza spoločnosti Oxera sa zamerala na dohody z roku 2008, ako aj na AIP na rok 2007, AIP na rok 2008 a AIP na rok 2010.

(128) Podľa spoločnosti Oxera by sa poplatky, ktoré spoločnosť Wizz Air platila na medzinárodnom letisku Timişoara, mali porovnať s poplatkami, ktoré spoločnosť Wizz Air platila na podobných letiskách v príslušnom časovom rámci.

(129) V analýze spoločnosti Oxera boli vybraté tri letiská ako relevantné na porovnanie na účely analýzy. Spoločnosť Oxera tvrdila, že všetky tieto letiská pravdepodobne budú v dôsledku svojej vlastníckej štruktúry a štruktúry financovania fungovať spôsobom, ktorý zodpovedá letiskám „súkromných investorov“, a že sú to destinácie spoločnosti Wizz Air, ktoré sú všeobecne porovnateľné vo viacerých oblastiach.

(130) Na základe údajov prijatých od spoločnosti Wizz Air spoločnosť Oxera dospela k záveru, že celkové poplatky, ktoré letecká spoločnosť zaplatila na medzinárodnom letisku Timişoara, sa dajú porovnať s príslušnými poplatkami zaplatenými na troch porovnávaných letiskách v rokoch 2008 až 2009 a 2010 až 2011, pričom v oboch obdobiach išlo o poplatky za cestujúceho a za spiatočný let.

(131) Podľa spoločnosti Oxera analýza ukázala, že celková úroveň poplatkov, ktoré spoločnosť Wizz Air zaplatila na medzinárodnom letisku Timişoara podľa uvedených dohôd, je v priemere vyššia ako porovnateľná priemerná úroveň poplatkov, ktoré letecká spoločnosť zaplatila na porovnávaných letiskách. Nižšie ceny, ktoré spoločnosť Wizz Air platila na porovnávaných letiskách naznačujú, že súkromný investor by pravdepodobne uzatvoril zmluvu za podmienok dohody medzi prevádzkovateľom letiska a spoločnosťou Wizz Air.

(132) Na základe posúdenia ziskovosti dohôd sa ukázalo, že racionálny investor zo súkromného sektora by bol ochotný uzatvoriť so spoločnosťou Wizz Air rovnakú dohodu. Analýza ziskovosti teda naznačila, že prevádzkovateľ letiska sa pri uzatváraní jednotlivých dohôd so spoločnosťou Wizz Air správal v súlade so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve.

(133) Celkovo dospela spoločnosť Oxera k záveru, že výsledky porovnávacej analýzy a analýzy ziskovosti dohôd naznačovali, že poplatky, ktoré spoločnosť Wizz Air zaplatila na medzinárodnom letisku Timişoara boli zlučiteľné s úrovňou poplatkov, ktoré by spoločnosti Wizz Air za podobných okolností ponúkol investor v trhovom hospodárstve vlastniaci letisko.

6.2.3. *Opatrenie 4 – Nevymáhanie letiskových poplatkov fakturovaných spoločnosti Wizz Air za obdobie od októbra 2009 do februára 2010*

(134) Podľa spoločnosti Wizz Air údajná neuhradená suma, ktorá sa mala zaplatiť prevádzkovateľovi letiska, jednoznačne nepredstavovala pomoc. Spoločnosť Wizz Air tvrdila, že má voči prevádzkovateľovi letiska vzájomné nároky, ktoré sú výsledkom prenesenia započítania medzi prevádzkovateľom letiska a spoločnosťou Wizz Air.

(135) Spoločnosť Wizz Air argumentovala, že sa nedokázala pripísateľnosť štátu, keďže Komisia nepreukázala, že štát sa podieľal na neplatení splatných poplatkov.

(136) Údajnú pomoc, ktorú mal poskytnúť prevádzkovateľ letiska leteckým spoločnostiam, nemožno pripísať rumunskému štátu s odkazom na judikatúru súdneho dvora vo veci Stardust Marine ([17]). Podľa spoločnosti Wizz Air sa zdá, že prevádzkovateľ letiska konal samostatne a bez súhlasu či dokonca vedomia rumunského štátu. Zásah rumunskej vlády pozostával len z nariadení týkajúcich sa zmeny niektorých opatrení prijatých prevádzkovateľom letiska, s ktorými vláda *ex post* nesúhlasila.

6.2.4. *Usmernenia v oblasti letectva z roku 2014*

(137) Spoločnosť Wizz Air zopakovala, že dohody s prevádzkovateľom letiska z roku 2008 podľa usmernení v oblasti letectva z roku 2014 nepredstavovali štátnu pomoc.

(138) Podľa spoločnosti Wizz Air boli dohody uzatvorené medzi prevádzkovateľom letiska a spoločnosťou Wizz Air v súlade s kritériom súkromného subjektu v trhovom hospodárstve. Porovnanie s trhovou cenou a analýza ziskovosti *ex ante* opísané v usmerneniach v oblasti letectva z roku 2014 sa v tomto prípade uplatnili, ako dokazuje správa spoločnosti Oxera.

(139) Spoločnosť Wizz Air konštatuje, že údajná štátna pomoc poskytnutá prevádzkovateľovi letiska, ak aj nejaká bola, sa nepreniesla na spoločnosť Wizz Air. Odvolala sa na body 11 a 65 usmernení v oblasti letectva z roku 2014 podľa ktorých, ak bolo letisko príjemcom pomoci, výhoda vyplývajúca z danej pomoci sa neprenáša na konkrétnu leteckú spoločnosť, ak je príslušná infraštruktúra prístupná pre všetky letecké spoločnosti a nie je určená pre konkrétnu leteckú spoločnosť a letecké spoločnosti platia tarify, ktoré pokrývajú aspoň prírastkové náklady ich prevádzky na letisku.

(140) Spoločnosť Wizz Air uviedla, že tieto podmienky boli splnené. Spoločnosť Wizz Air nebola jedinou leteckou spoločnosťou, ktorá na medzinárodnom letisku Timişoara počas príslušného obdobia prevádzkovala lietadlo s MVH nad 70 ton, a preto je možné, že iné letecké spoločnosti využívali podobné alebo vyššie rabaty na letiskové poplatky ako spoločnosť Wizz Air.

([17]) Rozsudok zo 16. mája 2002, Francúzsko/Komisia (ďalej len „Stardust Marine“), vec C-482/99, EU:C:2002:294.

(141) Spoločnosť Wizz Air na základe bodu 172 usmernení v oblasti letectva z roku 2014 dospela k záveru, že aj keby sa zistilo, že prevádzkovateľ letiska prijal pomoc, jej zlučiteľnosť by sa mala posúdiť na základe usmernení v oblasti letectva z roku 2014 s intenzitou pomoci povolenou pre letiská s objemom menej ako 700 000 cestujúcich.

6.3. **Prevádzkovateľ letiska**

6.3.1. *Opatrenie 3 – Dohody z roku 2008 medzi spoločnosťou Wizz Air a prevádzkovateľom letiska*

(142) Prevádzkovateľ letiska uviedol, že v dohodách z roku 2008 nie je zahrnutá žiadna štátna pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

(143) Podľa prevádzkovateľa letiska neexistovala žiadna selektívnosť. Údajná pomoc poskytnutá spoločnosti Wizz Air bola dostupná pre všetky porovnateľné letecké spoločnosti na transparentnom základe a bez diskriminácie.

(144) Prevádzkovateľ letiska tvrdil, že marketingová dohoda sa týkala marketingových služieb, ktoré mu poskytovala spoločnosť Wizz Air. Prevádzkovateľ letiska by takúto dohodu ponúkol aj iným leteckým spoločnostiam, ale nebolo to možné, keďže prevádzkovateľ letiska bol obmedzený v tom, koľko môže vynaložiť na reklamu.

(145) Prevádzkovateľ letiska argumentoval, že nemal žiadny prístup k štátnym prostriedkom. Štátne prostriedky sa používali len na poskytovanie nediskriminačnej infraštruktúry, ako napr. rolovacích dráh, odbavovacích plôch, zariadení bezpečnostnej ochrany, terminálových zariadení a príslušenstva.

(146) Prevádzkovateľ letiska vyhlásil, že konal samostatne. Skutočnosť, že Rumunsko je akcionár s 80 % podielom na letisku, neznamená, že štát vykonáva priamu alebo nepriamu kontrolu nad posudzovanými prostriedkami.

(147) Zásada súkromného subjektu v trhovom hospodárstve bola v dohodách z roku 2008 naplnená vo všetkých ohľadoch. Prevádzkovateľ letiska vyhlásil, že pred uzatvorením dohôd z roku 2008 vykonal výpočty. Podľa prevádzkovateľa letiska neexistovala žiadna zákonná povinnosť, aby vypracoval podnikateľský plán. Prevádzkovateľ letiska nevedel o žiadnom dôvode na uchovanie akejkoľvek dokumentácie.

(148) Cieľom správy RBB ([18]), ktorú poslal prevádzkovateľ letiska, bolo odhadnúť prírastkové náklady a prínosy pre prevádzkovateľa letiska na základe dohôd z roku 2008. Podľa správy viedli dohody z roku 2008 k pozitívnej návratnosti pre prevádzkovateľa letiska, a to aj počas troch rokov, v rámci ktorých prevádzkovateľ letiska znášal náklady vyplývajúce z marketingovej dohody.

(149) V správe RBB sa posudzovalo zvýšenie efektívnosti letiska vďaka prevádzke spoločnosti Wizz Air. Údaje ukázali, že spoločnosť Wizz Air prepravovala výrazne vyšší počet cestujúcich na pohyb lietadla ako ostatné letecké spoločnosti pôsobiace na letisku. Pridanie spoločnosti Wizz Air do portfólia klientov poskytlo prevádzkovateľovi letiska významný nárast počtu cestujúcich len pri malom zvýšení pohybov lietadiel.

(150) Tento model rastu viedol k zvýšeniu ziskovosti letiska: počas rokov 2008 až 2010 sa celkové prevádzkové príjmy prevádzkovateľa letiska zvýšili o 39 %, zatiaľ čo celkové prevádzkové náklady sa zvýšili len o 22 %.

(151) Údaje podľa správy RBB ukázali, že podiel spoločnosti Wizz Air na príjmoch z leteckých činností zodpovedá jej podielu na cestujúcich a pohyboch lietadiel na medzinárodnom letisku Timişoara alebo je väčší. Naopak, v správe RBB sa uvádza, že podľa údajov spoločnosť Carpatair prispievala k príjmom prevádzkovateľa letiska ustavične menej ako jej zodpovedá v rámci miery využívania zariadení medzinárodného letiska Timişoara meranom na základe podielu spoločnosti Carpatair na pohyboch cestujúcich a lietadiel.

(152) V správe sa naznačovalo, že prevádzkovateľ letiska poskytol spoločnosti Carpatair lepšie podmienky ako ostatným leteckým spoločnostiam vrátane spoločnosti Wizz Air. Tieto trvale nedostatočné platby v súvislosti s mierou využívania kapacity odrážajú relatívnu neefektívnosť obchodného modelu spoločnosti Carpatair z hľadiska využívania letiska, keďže je založený na vysokom počte pohybov lietadiel, ktoré prepravujú pomerne málo cestujúcich.

([18]) RBB Economics LLP je ekonomická poradenská firma s hlavným sídlom v Londýne, ktorá sa špecializuje na poskytovanie ekonomického poradenstva v súvislosti s právom v oblasti hospodárskej súťaže.

(153) Podľa štúdie, ktorú uskutočnila univerzita v Temešvári, boli investície prevádzkovateľa letiska ziskové a prínosné. V štúdii sa vyhlásilo, že prevádzkovateľ letiska konal v súlade so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve.

(154) V štúdii sa uvádzalo, že prevádzkovateľ letiska mal správnu stratégiu smerujúcu k zvýšeniu počtov cestujúcich, ako aj pohybov lietadiel. Na tento účel sa na príklade poplatkov na iných letiskách v krajine aj v zahraničí vytvorila výhodná schéma zliav, a to najmä pre letecké spoločnosti, ktoré prepravujú veľké počty cestujúcich a prevádzkujú lietadlá s vysokou kapacitou. Navyše poplatky za prenájom priestorov v rámci budovy terminálu zohľadňujú trhovú cenu. Poplatky boli v súlade s poplatkami za priestory rovnakého druhu v meste Temešvár.

6.3.2. *Usmernenia v oblasti letectva z roku 2014 (opatrenie 1 a opatrenie 3)*

(155) Prevádzkovateľ letiska uviedol, že na základe usmernení v oblasti letectva z roku 2014 nedošlo k neoprávnenej štátnej pomoci. Ak by aj nejaká pomoc existovala, bola by zlučiteľná s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ.

(156) Podľa prevádzkovateľa letiska pomoc, ktorá mu bola poskytnutá, prispela k jasne vymedzenému cieľu spoločného záujmu, keďže zvýšila mobilitu občanov Európskej únie a prepojenie Temešvárskej župy zriadením prístupových miest pre lety v rámci EÚ, znížila dopravnú preťaženosť na hlavných letiskách EÚ a uľahčila regionálny rozvoj v Temešvárskej župe.

(157) Prevádzkovateľ letiska uviedol, že investícia bola zameraná na vytvorenie novej kapacity na medzinárodnom letisku Timişoara, pričom nová infraštruktúra zo strednodobého hľadiska spĺňa predpokladaný dopyt leteckých spoločností, cestujúcich a nákladných prepravcov v spádovej oblasti medzinárodného letiska Timişoara.

(158) Podľa prevádzkovateľa letiska dohody medzi spoločnosťou Wizz Air a prevádzkovateľom letiska podľa kritéria súkromného subjektu v trhovom hospodárstve nepredstavovali štátnu pomoc.

(159) Prevádzkovateľ letiska v súvislosti s kritériom súkromného subjektu v trhovom hospodárstve uplatnil dva rôzne prístupy opísané v usmerneniach v oblasti letectva z roku 2014.

(160) Prevádzkovateľ letiska argumentoval, že cena, ktorú letisko účtovalo konkrétnej leteckej spoločnosti zodpovedá trhovej cene, pričom pripomenul, že na základe správy RBB sa ukázalo, že letiskové poplatky, ktoré spoločnosť Carpatair platila v roku 2010, boli nižšie ako poplatky účtované spoločnosti Wizz Air.

(161) Podľa názoru prevádzkovateľa letiska dohody prispeli k ziskovosti letiska kvantifikovaním prírastkových nákladov a prínosov – podľa správy RBB dohody so spoločnosťou Wizz Air priniesli prevádzkovateľovi letiska v rokoch 2008 až 2010 prírastkový zisk.

(162) Navyše, zatiaľ čo letiskové poplatky účtované spoločnosti Wizz Air predstavovali pre prevádzkovateľa letiska stály tok príjmov vďaka nepretržitej prevádzke, približne 50 % prírastkových nákladov, ktoré musel prevádzkovateľ letiska znášať, pozostávali z jednorazovej marketingovej platby v roku 2009.

(163) Dohody z roku 2008 v dôsledku toho nepredstavovali štátnu pomoc.

6.4. **Európska asociácia regionálnych leteckých spoločností (ERA)**

6.4.1. *Opatrenie 3 – Dohody z roku 2008 medzi spoločnosťou Wizz Air a prevádzkovateľom letiska*

(164) Asociácia ERA ([19]) vyhlásila, že opatrenia poskytnuté spoločnosti Wizz Air predstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

(165) Asociácia ERA sa domnievala, že finančné údaje predstavujú základný dôkaz porušenia, a preto by sa mali zverejniť.

([19]) Európska asociácia regionálnych leteckých spoločností (ERA) je odborové združenie zastupujúce európsky letecký priemysel (letecké spoločnosti, letiská, výrobcovia a dodávatelia).

(166) Podľa asociácie ERA by existencia jasného podnikateľského plánu mala tvoriť základný prvok analýzy akejkoľvek poskytnutej pomoci. Takýto plán by mal jasne preukazovať finančnú životaschopnosť smerovania.

(167) Asociácia ERA zdôraznila, že letecký priemysel sa vyznačuje tradične nízkymi rozpätiami a vysokými požiadavkami na kapitálové investície. Výhody takéhoto rozsahu financované prostredníctvom štátnych fondov preto rýchlo spôsobia to, že dopravcovia, ktorým sa výhoda neposkytuje, opustia trh.

(168) Podľa názoru asociácie ERA je výsledkom nielen narušenie hospodárskej súťaže, ale aj možné dominantné monopolné postavenie dotovaného prevádzkovateľa letiska. Vplyv na spotrebiteľa z dlhodobého hľadiska je zvýšenie cien a obmedzenie výberu.

6.5. **Spoločnosť Eurojet**

6.5.1. *Opatrenie 2 – Zľavy a rabaty podľa AIP na rok 2007, AIP na rok 2008 a AIP na rok 2010*

(169) Eurojet, obchodná charterová spoločnosť, ktorá pôsobí aj v Rumunsku, súhlasila s poskytnutím zľavy leteckej spoločnosti v prípade, že neletecké činnosti tvoria významné podiely príjmov letiska.

(170) Podľa názoru spoločnosti Eurojet sa však zľava vo výške 85 % uplatniteľná na prevádzkovateľov, ktorí používajú lietadlo s hmotnosťou nad 70 ton, jednoznačne zaviedla výlučne v prospech jediného prevádzkovateľa.

7. POSÚDENIE OPATRENIA 1 – ROČNÉ PREVÁDZKOVÉ FINANCOVANIE POSKYTNUTÉ PREVÁDZKOVATEĽOVI LETISKA

7.1. **Existencia pomoci**

(171) Podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ *„pomoc poskytovaná v akejkoľvek forme členským štátom alebo zo štátnych prostriedkov, ktorá narúša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže tým, že zvýhodňuje určité podniky alebo výrobu určitých druhov tovaru, je nezlučiteľná s vnútorným trhom, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi.“*

(172) Opatrenie sa považuje za štátnu pomoc v zmysle tohto ustanovenia, ak sú splnené tieto kumulatívne podmienky:

a) príjemcom je podnik;

b) opatrenie je financované zo štátnych prostriedkov a je pripísateľné štátu;

c) pre príjemcu pomoci predstavuje hospodársku výhodu;

d) výhoda je selektívna a

e) opatrenie musí narušiť hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže a môže ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi.

(173) V rozhodnutí o začatí konania dospela Komisia k predbežnému stanovisku, že verejné financovanie poskytnuté prevádzkovateľovi letiska predstavovalo štátnu pomoc. Na základe informácií dostupných v čase rozhodnutia o začatí konania Komisia považovala takéto verejné financovanie za prevádzkovú pomoc.

(174) Po prijatí rozhodnutia o začatí konania Rumunsko uviedlo, že ročné dotácie nepredstavovali prevádzkovú pomoc, ale boli vyčlenené na investovanie na medzinárodnom letisku Timişoara. Rumunsko ďalej argumentovalo, že uskutočnené investície nepredstavovali štátnu pomoc, keďže buď patrili do pôsobnosti verejnej politiky, alebo boli v súlade so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve.

(175) Komisia pripomína, že treba rozlišovať medzi investičnou pomocou a prevádzkovou pomocou. V súlade s usmerneniami v oblasti letectva z roku 2014 sa investičná pomoc vymedzuje ako pomoc na financovanie hmotného kapitálového majetku, najmä na pokrytie „schodku financovania kapitálových nákladov“. Prevádzková pomoc sa vymedzuje ako pomoc na pokrytie „schodku prevádzkového financovania“, buď vo forme počiatočných platieb, alebo vo forme pravidelných splátok na pokrytie očakávaných prevádzkových nákladov (pravidelné paušálne platby).

(176) Komisia poznamenáva, že investičné projekty predložené Rumunskom (tabuľka 3) sa týkajú financovania hmotného kapitálového majetku a boli zúčtované v kapitálových výdavkoch v rámci účtovníctva prevádzkovateľa letiska. Na základe informácií poskytnutých Rumunskom po prijatí rozhodnutia o začatí konania, najmä právnych aktov na schvaľovanie investičných projektov, Komisia považuje takéto financovanie za financovanie investičných projektov.

(177) Komisia bude analyzovať, či investície predložené Rumunskom (tabuľka 3) predstavujú štátnu pomoc. Komisia následne odpočíta výšku ročných investícií, ktoré nepredstavujú štátnu pomoc, od celkovej výšky ročných investícií. Prípadný rozdiel predstavuje výšku ročnej investičnej pomoci poskytnutej prevádzkovateľovi letiska.

(178) Komisia bude následne analyzovať, či je prípadná investičná pomoc poskytnutá prevádzkovateľovi letiska zlučiteľná.

7.1.1. *Hospodárska činnosť a pojem podnik*

7.1.1.1. Zásady

(179) Podľa ustálenej judikatúry musí Komisia najskôr určiť, či je prevádzkovateľ letiska podnikom v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ. Pojem „podnik“ zahŕňa každý subjekt vykonávajúci hospodársku činnosť nezávisle od svojho právneho postavenia a spôsobu financovania ([20]). Hospodárska činnosť je akákoľvek činnosť pozostávajúca z ponúkania tovarov alebo služieb na danom trhu.

(180) Je ustálenou judikatúrou, že prevádzka a výstavba letiskovej infraštruktúry sa musí považovať za hospodársku činnosť, ktorá patrí do rozsahu pôsobnosti kontroly štátnej pomoci odo dňa vydania rozsudku vo veci Aéroports de Paris 12. decembra 2000 ([21]). Keď sa prevádzkovateľ letiska zapojí do hospodárskych činností ponúkaním letiskových služieb za odmenu, stáva sa podnikom v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ bez ohľadu na svoje právne postavenie alebo spôsob financovania a pravidlá o štátnej pomoci stanovené v zmluve sa teda môžu uplatňovať na výhody poskytnuté štátom alebo zo štátnych prostriedkov pre tohto prevádzkovateľa letiska.

(181) Hoci prevádzkovatelia letísk sa musia v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ považovať za podniky, treba pripomenúť, že nie všetky činnosti prevádzkovateľa letiska majú nevyhnutne hospodársku povahu ([22]).

(182) Súdny dvor rozhodol, že činnosti, ktoré sú obvykle zodpovednosťou štátu pri vykonávaní jeho úradných právomocí ako verejného orgánu, nie sú hospodárskej povahy a nepatria do rozsahu pravidiel štátnej pomoci ([23]).

(183) Financovanie činností patriacich do pôsobnosti verejnej politiky alebo infraštruktúry priamo súvisiacej s týmito činnosťami preto vo všeobecnosti nepredstavuje štátnu pomoc ([24]). Na letisku sa činnosti ako kontrola letovej prevádzky, práca policajných, colných a protipožiarnych orgánov, činnosti potrebné na zabezpečenie civilného letectva pred protiprávnymi činmi a investície do infraštruktúry a vybavenia potrebných na vykonávanie týchto činností vo všeobecnosti považujú za činnosti nehospodárskej povahy ([25]).

([20]) Rozsudok z 23. apríla 1991, Höfner a Elser/Macrotron (ďalej len „Höfner a Elser“), C-41/90, EU:C:1991:161, bod 21; rozsudok zo 17. februára 1993, Poucet a Pistre/AGF a Cancava, C-160/91, EU:C:1993:63, bod 17; rozsudok z 18. júna 1998, Komisia/Taliansko, C-35/96, EU:C:1998:303, bod 36.

([21]) Rozsudok z 12. decembra 2000, Aéroports de Paris/Komisia, T-128/98, EU:T:2000:290, potvrdený rozsudkom z 24. októbra 2002, Aéroports de Paris/Komisia, C-82/01, EU:C:2002:617, body 75-79. Tento rozsudok bol potvrdený rozsudkom z 24. marca 2011, Mitteldeutsche Flughafen AG a Flughafen Leipzig Halle GmbH/Komisia, (ďalej len „letisko Leipzig-Halle“), veci T-443/08 a T-455/08, EU:T:2011:117, najmä bodmi 93 a 94, potvrdený rozsudkom z 19. decembra 2012, Leipzig-Halle, vec C-288/11 P, EU:C:2012:821.

([22]) Usmernenia v oblasti letectva z roku 2014, bod 34. Pozri aj rozsudok z 19. januára 1994, SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol (ďalej len „Eurocontrol“), C-364/92, EU:C:1994:7.

([23]) Rozsudok zo 16. júna 1987, Komisia/Taliansko, C-118/85, EU:C:1987:283, body 7 a 8 a rozsudok zo 4. mája 1988, Bodson/Pompes funèbres des régions libérées, C-30/87, EU:C:1988:225, bod 1.

([24]) Rozhodnutie Komisie N 309/2002 z 19. marca 2003, letecká bezpečnosť – náhrada nákladov vzniknutých v súvislosti s útokmi z 11. septembra 2001 (Ú. v. EÚ C 148, 25.6.2003, s. 7).

([25]) Usmernenia v oblasti letectva z roku 2014, bod 35. Pozri aj Eurocontrol, bod 30; rozsudok z 26. marca 2009, Selex Sistemi Integrati/Komisia, C-113/07 P, EU:C:2009:191, bod 71 a rozhodnutie Komisie (EÚ) 2018/628 z 11. novembra 2016 o štátnej pomoci SA.24221 (2011/C) (ex 2011/NN), ktorú poskytlo Rakúsko letisku Klagenfurt, spoločnosti Ryanair a iným leteckým spoločnostiam využívajúcim toto letisko (Ú. v. EÚ L 107, 26.4.2018, s. 1).

(184) Verejné financovanie nehospodárskych činností však nesmie viesť k neprípustnej diskriminácii medzi leteckými spoločnosťami a prevádzkovateľmi letísk. Podľa ustálenej judikatúry ide o výhodu, ak orgány verejnej moci oslobodia podniky od nákladov priamo súvisiacich s ich hospodárskymi činnosťami ([26]). Ak je teda v danom právnom systéme bežné, že leteckí dopravcovia alebo prevádzkovatelia letísk znášajú náklady na niektoré služby, ale niektorí leteckí dopravcovia alebo prevádzkovatelia letísk, ktorí poskytujú rovnaké služby v mene tých istých orgánov verejnej moci, nemusia znášať tieto náklady, títo leteckí dopravcovia a prevádzkovatelia môžu získať výhodu, hoci tieto služby sa samé osebe považujú za nehospodárske ([27]).

7.1.1.2. Uplatnenie na tento prípad

(185) Prevádzkovateľ letiska sa podieľa na výstavbe, údržbe a prevádzke letiskovej infraštruktúry. Prevádzkovateľ letiska ponúka letiskové služby a vyberá poplatky od používateľov (komerčných prevádzkovateľov leteckej dopravy, ako aj nekomerčných používateľov všeobecnej leteckej dopravy) za používanie letiskovej infraštruktúry, čím túto infraštruktúru obchodne využíva. Treba preto prijať záver, že prevádzkovateľ letiska sa podieľal na hospodárskej činnosti v posudzovanom období, a teda predstavuje podnik v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

(186) Rumunsko uviedlo, že náklady vyplývajúce z ďalej uvedených činností sa musia považovať za náklady patriace do pôsobnosti verejnej politiky (odôvodnenia 87 a 88):

— investície do rekonštrukcie vzletovej a pristávacej dráhy a rozšírenia odbavovacej plochy sa týkajú nekomerčných činností na medzinárodnom letisku Timişoara (napr. vojenské činnosti, úradné misie, pátracie a záchranné misie, humanitárne a núdzové lety),

— investície do zariadení bezpečnostnej ochrany,

— investície do terminálu pre lety mimo schengenského priestoru boli zamerané na zabezpečenie súladu s požiadavkami EÚ, aby terminál mohol prijímať lety z destinácií mimo schengenského priestoru (Rumunsko v tom čase očakávalo, že sa stane členom schengenského priestoru v roku 2011).

(187) Pokiaľ ide o investície do *rekonštrukcie vzletovej a pristávacej dráhy a rozšírenia terminálu* v rokoch 2007, 2008 a 2009, Komisia pripomína, že ak sa infraštruktúra používa na hospodárske aj nehospodárske činnosti, pravidlá štátnej pomoci sa budú vzťahovať na verejné financovanie len v takom rozsahu, v akom pokrýva náklady spojené s hospodárskymi činnosťami.

(188) V tomto prípade však boli investície do rekonštrukcie rolovacej dráhy a rozšírenia odbavovacej plochy potrebné predovšetkým z dôvodu komerčného používania letiskových zariadení. Rumunsko argumentovalo, že investície boli potrebné na splnenie požiadaviek prognóz zvýšeného objemu cestujúcich s cieľom vytvoriť ďalšie príjmy pre prevádzkovateľa letiska a zvýšiť jeho ziskovosť (odôvodnenie 86). Komisia pripomína, že financovanie nehospodárskej činnosti letiska nesmie viesť ku krížovým dotáciám hospodárskych činností letiska. Komisia na účely tohto rozhodnutia považuje investície do rekonštrukcie vzletovej a pristávacej dráhy a rozšírenia odbavovacej plochy za plne prepojené s hospodárskymi činnosťami, a preto nepatria do pôsobnosti verejnej politiky.

(189) Pokiaľ ide o investície do *zariadení bezpečnostnej ochrany*, Komisia pripomína, že činnosti, ktoré sú potrebné na ochranu civilného letectva pred činmi protiprávneho zasahovania, a investície týkajúce sa infraštruktúry a zariadení, ktoré sú potrebné na vykonávanie uvedených činností, sa vo všeobecnosti považujú za činnosti nehospodárskej povahy. Komisia považuje kontrolu podanej batožiny, cestujúcich, príručnej batožiny a kontrolu prístupu príslušníkov verejnosti do bezpečnostných priestorov letiska za opatrenia, ktoré patria do rozsahu ochrany civilného letectva pred činmi protiprávneho zasahovania ([28]).

(190) Rumunsko potvrdilo, že podľa rumunského právneho poriadku financuje štát zariadenia bezpečnostnej ochrany všetkých letísk na základe rozhodnutia vlády č. 1661 zo 6. decembra 2007.

([26]) Rozsudok z 3. marca 2005, Wolfgang Heiser/Finanzamt Innsbruck, C-172/03, EU:C:2005:130, bod 36 a citovaná judikatúra.
([27]) Usmernenia v oblasti letectva z roku 2014, bod 37.
([28]) Rozhodnutie Komisie (EÚ) 2015/1226 z 23. júla 2014 o štátnej pomoci SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN) poskytnutej Francúzskom v prospech Obchodnej a priemyselnej komory v Angoulême a spoločnostiam SNC-Lavalin, Ryanair a Airport Marketing Services (Ú. v. EÚ L 201, 30.7.2015, s. 48).

(191) Komisia považuje investície do zariadení bezpečnostnej ochrany v roku 2008, ktoré predložilo Rumunsko, za investície potrebné na ochranu civilného letectva pred činmi protiprávneho zasahovania. Z toho dôvodu investície patria do pôsobnosti verejnej politiky, a preto nepredstavujú štátnu pomoc.

(192) Pokiaľ ide o investície do rozvoja terminálu pre lety mimo schengenského priestoru, Rumunsko uvádza, že spúšťačom počiatočných investícií do rozšírenia terminálu boli hospodárske aspekty, ale investície boli potrebné aj na vytvorenie terminálu, ktorý spĺňa bezpečnostné opatrenia požadované pravidlami EÚ v oblasti bezpečnostnej ochrany civilného letectva a kontroly hraníc schengenského priestoru. Tieto opatrenia sa týkajú najmä oddeľovania cestujúcich. Nešpecifikovalo sa, ktoré investície boli nevyhnutne potrebné na dosiahnutie súladu s uvedenými pravidlami, a teda na výkon verejnej moci.

(193) Komisia pripomína, že financovanie nehospodárskej činnosti letiska nesmie viesť ku krížovým dotáciám hospodárskych činností letiska. Na základe informácií predložených Rumunskom sa Komisia domnieva, že investície do terminálov sa z prevažnej časti vykonali na hospodárske účely. Na účely tohto rozhodnutia považuje Komisia investície do terminálov pre lety mimo schengenského priestoru za investície mimo pôsobnosti verejnej politiky.

(194) Na záver Komisia konštatuje, že:

i) investície do rekonštrukcie vzletovej a pristávacej dráhy a rozšírenia odbavovacej plochy v rokoch 2007, 2008 a 2009 sú mimo rozsahu pôsobnosti verejnej politiky, a preto predstavujú hospodársku činnosť;

ii) investície do zariadení bezpečnostnej ochrany v roku 2008 patria do rozsahu pôsobnosti verejnej politiky, a preto nepredstavujú štátnu pomoc;

iii) investície do rozvoja terminálu pre lety mimo schengenského priestoru v rokoch 2007, 2008 a 2009 sú mimo rozsahu pôsobnosti verejnej politiky, a preto predstavujú hospodársku činnosť.

7.1.2. *Štátne prostriedky a pripísateľnosť štátu*

7.1.2.1. Zásady

(195) Na to, aby išlo o štátnu pomoc, predmetné opatrenia musia byť financované zo štátnych prostriedkov a rozhodnutie poskytnúť opatrenie musí byť pripísateľné štátu.

(196) Pojem štátna pomoc sa vzťahuje na akúkoľvek výhodu poskytnutú zo štátnych prostriedkov samotným štátom alebo akýmkoľvek sprostredkovateľským orgánom konajúcim na základe právomocí, ktoré mu boli zverené ([29]). Na účely uplatňovania článku 107 ZFEÚ sú prostriedky miestnych orgánov štátnymi prostriedkami ([30]).

7.1.2.2. Uplatnenie na tento prípad

(197) O verejnom financovaní poskytnutom prevádzkovateľovi letiska sa rozhodlo v rozhodnutiach vlády č. 615/2002 a č. 1212/2007 (odôvodnenie 39) a toto financovanie bolo vo forme priamych dotácií z rozpočtu vnútroštátneho orgánu, konkrétne rumunského ministerstva dopravy. Finančné prostriedky sa poskytli na investičné projekty a boli zaznamenané ako kapitálové výdavky. Finančné prostriedky sa pridelili prostredníctvom investície na základe rozpočtu schváleného na príslušný rok.

(198) Komisia sa preto domnieva, že sú financované prostredníctvom štátnych prostriedkov a sú takisto pripísateľné štátu.

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

([30]) Rozsudok z 12. mája 2011, Nord-Pas-de-Calais, spojené veci T-267/08 a T-279/08, EU:T:2011:209, bod 108.

7.1.3. *Selektívnosť*

7.1.3.1. Zásady

(199) Na to, aby sa na opatrenie štátu vzťahoval článok 107 ods. 1 ZFEÚ, musí štátne opatrenie zvýhodňovať „*určité podniky alebo výrobu určitých druhov tovaru*“. Pojem štátnej pomoci sa teda vzťahuje iba na tie štátne opatrenia, ktoré selektívnym spôsobom zvýhodňujú niektoré podniky.

(200) Ako potvrdil Súdny dvor, ak podmienky uzavretej dohody navrhol štát jednému alebo viacerým subjektom selektívne a nie na základe objektívnych kritérií, ktoré vyplývajú zo všeobecne záväzného aktu a sú uplatniteľné na akýkoľvek subjekt spolu s ďalšími prvkami, môže to predstavovať štátnu pomoc ([31]).

7.1.3.2. Uplatnenie na tento prípad

(201) V tomto prípade štát navrhol a poskytol finančnú podporu len jedinému podniku – prevádzkovateľovi letiska. Toto je individuálne opatrenie. Opatrenie 1 bolo teda selektívne podľa vymedzenia v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

7.1.4. *Hospodárska výhoda*

7.1.4.1. Zásady

(202) Výhodou v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ je každá hospodárska výhoda, ktorú by podnik nezískal za bežných trhových podmienok, teda bez zásahu štátu. Relevantný je len vplyv opatrenia na podnik, nie príčina ani cieľ zásahu štátu. Výhoda je prítomná vždy, keď sa v dôsledku zásahu štátu zlepší finančná situácia podniku.

(203) Verejné prostriedky, ktoré štát priamo alebo nepriamo poskytne podniku za okolností, ktoré zodpovedajú obvyklým podmienkam trhu, však nemôžu byť kvalifikované ako štátna pomoc ([32]) (ďalej len „zásada súkromného subjektu v trhovom hospodárstve“).

(204) Zásada súkromného subjektu v trhovom hospodárstve sa uplatní len v prípade, že štát konal ako súkromný trhový subjekt, ktorý je v porovnateľných podmienkach.

(205) Na účely kritéria súkromného subjektu v trhovom sa nemôžu zohľadňovať miestne ani politické faktory. Akýkoľvek pozitívny vplyv na hospodárstvo alebo dostupnosť regiónu, v ktorom sa podnik nachádza, by sa nemal zohľadňovať ([33]).

(206) Kritérium súkromného subjektu v trhovom hospodárstve by malo byť založené na dostupných informáciách a predvídateľnom vývoji v čase poskytnutia verejného financovania a nemal by vychádzať zo žiadnej analýzy založenej na neskoršej situácii ([34]).

(207) Pokiaľ teda ide o verejné financovanie letísk, analýza dodržania kritéria súkromného subjektu v trhovom hospodárstve by mala byť založená na vyhliadkach na ziskovosť *ex ante* pre subjekt poskytujúci financovanie ([35]). Akékoľvek predpovede týkajúce sa objemu cestujúcich použité na tento účel by mali byť realistické a podrobené primeranej analýze citlivosti. Neexistencia podnikateľského plánu naznačuje, že kritérium súkromného subjektu v trhovom hospodárstve pravdepodobne nie je splnené ([36]).

([31]) Rozsudok Súdneho dvora zo 4. júna 2015, Komisia/MOL, C-15/14 P, EU:C:2015:362, bod 91.
([32]) Usmernenia v oblasti letectva z roku 2014, bod 49. Pozri aj vec Stardust Marine, bod 69.
([33]) Usmernenia v oblasti letectva z roku 2014, bod 49. Pozri aj rozsudok z 10. júla 1986, Belgicko/Komisia, vec 40/85, EU:C:1986:305.
([34]) Usmernenia v oblasti letectva z roku 2014, bod 48. Pozri aj Stardust Marine, bod 71 a rozsudok z 5. júna 2012, Európska komisia/Électricité de France (ďalej len „EDF“), vec C-124/10 P, EU:C:2012:318, bod 85.
([35]) Pozri rozhodnutie Komisie vo veci C 25/2007 – Fínsko – letisko Tampere Pirkkala a Ryanair (Ú. v. EÚ L 309, 19.11.2013, s. 27).
([36]) EDF, body 84, 85 a 105.

208. V prípade neexistencie podnikateľského plánu môžu členské štáty poskytnúť analýzu alebo interné dokumenty od orgánov verejnej moci alebo od príslušného letiska, z ktorých jasne vyplýva, že analýza *ex ante* preukazuje splnenie kritéria súkromného subjektu v trhovom hospodárstve ([37]).

(209) Podľa ustálenej judikatúry Súdneho dvora je vecou členského štátu, aby preukázal, že konal ako obozretný investor ([38]), a predložil Komisii v tejto súvislosti dôkazy ([39]).

7.1.4.2. Uplatnenie na tento prípad

(210) Aby Komisia v tomto prípade určila, či verejné financovanie poskytuje prevádzkovateľovi letiska výhodu, ktorú by za normálnych trhových podmienok nezískal, musí porovnať správanie orgánov verejnej moci, ktoré poskytujú priame investičné dotácie a kapitálové injekcie, so správaním súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, ktorý sa počas životnosti investície riadi vyhliadkami ziskovosti z dlhodobého hľadiska, bez ohľadu na akékoľvek motívy sociálneho charakteru alebo regionálnej či sektorovej politiky ([40]). Tieto vyhliadky sú osobitne vhodné v prípade investícií do infraštruktúry, ktoré často zahŕňajú vysoké sumy finančných prostriedkov a môžu viesť k pozitívnej návratnosti až po mnohých rokoch. Pri posudzovaní ziskovosti letiska sa musia zohľadniť príjmy letiska.

(211) Komisia konštatuje, že vláda spočiatku vlastnila 100 % podielov prevádzkovateľa letiska (odôvodnenie 28). Jej podiel sa však na konci roka 2008 znížil na 80 %. Pri posúdení zásady súkromného subjektu v trhovom hospodárstve sa zohľadňuje veľkosť podielu vlády v porovnaní s pomerom nákladov, ktoré financovala.

(212) Komisia musí pri posúdení vychádzať z informácií a predpokladov, ktoré mali príslušné rumunské orgány k dispozícii v čase poskytnutia verejného financovania ([41]).

(213) Podľa Rumunska sa v súlade so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve vykonali tieto investície (odôvodnenie 86):

— financovanie rekonštrukcie vzletovej a pristávacej dráhy a rozšírenia odbavovacej plochy v rokoch 2007, 2008 a 2009,

— financovanie rozvoja terminálu pre lety mimo schengenského priestoru v rokoch 2007, 2008 a 2009,

— financovanie rozvoja prístupovej cesty a parkoviska v roku 2007 a

— financovanie osvetľovacích zariadení v roku 2008.

(214) Podľa Rumunska sa tieto investície riadili vyhliadkami ziskovosti z dlhodobého hľadiska, pričom štát z nich mohol mať prínos z dvoch pozícií: pozície akcionára, ktorý je príjemcom dividend, a pozície vlastníka, ktorý prijíma koncesné poplatky (vypočítané ako 2 % hrubého príjmu získaného využívaním koncesie) (odôvodnenie 86). Rumunsko uviedlo, že plán rozvoja a posúdenie kapacity vypracované v roku 2006 naznačovali hospodársku udržateľnosť investícií. Podľa Rumunska sa dala hospodárska udržateľnosť očakávať, keďže zvýšené počty cestujúcich a zvýšenie efektívnosti by zvýšili príjmy z prevádzky letiskovej infraštruktúry (odôvodnenie 86).

(215) Komisia najprv zváži, či sú štúdie uskutočniteľnosti *ex ante* predložené Rumunskom dostatočné na preukázanie súladu so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve.

([37]) Usmernenia v oblasti letectva z roku 2014, bod 51.
([38]) Návrhy generálneho advokáta Henrika Saugmandsgaarda Øea z 24. októbra 2019, Larko/Komisia, vec C-244/18 P, EU:C:2019:896, bod 53. Pozri aj rozsudok z 1. februára 2018, Larko/Komisia, T-423/14, EU:T:2018:57; rozsudok z 25. júna 2015, SACE a Sace BT/Komisia, T-305/13, EU:T:2015:435 a EDF.
([39]) EDF, bod 104.
([40]) Rozsudok z 21. marca 1991, Taliansko/Komisia (ďalej len „ALFA Romeo"), C-305/89, EU:C:1991:142, bod 23; rozsudok z 12. decembra 2000, Alitalia/Komisia, T-296/97, EU:T:2000:289, bod 84.
([41]) Usmernenia v oblasti letectva z roku 2014, bod 3.4. Pozri aj vec Stardust Marine, bod 71.

Štúdie uskutočniteľnosti

(216) Rumunsko predložilo štúdie uskutočniteľnosti vypracované z hľadiska investícií týkajúcich sa rekonštrukcie vzletovej a pristávacej dráhy a rozšírenia odbavovacej plochy, rozvoja terminálu pre lety mimo schengenského priestoru, rozvoja prístupovej cesty a parkoviska a osvetľovacích zariadení. Cieľom štúdií uskutočniteľnosti je posúdiť celkovú ziskovosť projektov, na ktoré boli poskytnuté štátne investície. Štúdie sa teda používajú na analýzu toho, či Rumunsko investovalo do projektov, pri ktorých sa očakávalo, že budú ziskové.

(217) V štúdii uskutočniteľnosti týkajúcej sa *rekonštrukcie vzletovej a pristávacej dráhy a rozšírenia odbavovacej plochy* sa zistila čistá súčasná hodnota vo výške 3,791 milióna EUR a vnútorná miera návratnosti na úrovni 10,56 % (s použitím diskontnej sadzby 5 %). Komisia dospela k záveru, že táto štúdia vykazuje viaceré nedostatky. Konkrétne, v stanovenej výške čistej súčasnej hodnoty sú viaceré nezrovnalosti v porovnaní s výškou čistej súčasnej hodnoty stanovenou v štúdiách uskutočniteľnosti *ex post*. Prognózované obdobie s dĺžkou 25 rokov je príliš dlhé vzhľadom na obmedzenú povahu druhu investícií do rekonštrukcie vykonaných Rumunskom, a to najmä s ohľadom na obmedzený prínos tejto investície v rámci celkového rastu počtu cestujúcich. Štúdia uskutočniteľnosti *ex post* sa naopak zaoberá podstatne kratším prognózovaným obdobím vo vzťahu k tejto investícii (6 rokov). V štúdii navyše nie je zahrnutý vývoj v oblasti dopravy, ktorý mal byť základom predpokladaných príjmov. Predpokladané miery inflácie nie sú vysvetlené a sú veľmi nízke (1,5 % v 11. roku) vzhľadom na mieru inflácie v tom čase (4,7 % v roku 2007, 7,9 % v roku 2008). Diskontná sadzba 5 % nie je vysvetlená a zdá sa byť príliš nízka, a to najmä v porovnaní s inými investíciami v tom čase, napr. modernizáciou a rozšírením parkoviska. Komisia preto túto štúdiu nepovažuje za primeranú. Navyše, aj keď sa prevažná časť investícií vykonala v roku 2007, štúdia bola vypracovaná v júli 2008. Štúdia uskutočniteľnosti preto nemôže potvrdiť ziskovosť investícií, ako vyžaduje kritérium súkromného subjektu v trhovom hospodárstve ([42]).

(218) Pokiaľ ide o štúdiu uskutočniteľnosti týkajúcu sa *rozvoja terminálu pre lety mimo schengenského priestoru*, Komisia zistila, že v štúdii sa pri výpočte čistej súčasnej hodnoty terminálu investície nepovažovali za náklady. Komisia preto nemôže prijať túto štúdiu uskutočniteľnosti ako dôkaz súladu so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve. Štúdia bola okrem toho vypracovaná v júni 2008 a zdá sa, že sa týka len investícií v roku 2009.

(219) Pokiaľ ide o štúdiu uskutočniteľnosti týkajúcu sa *modernizácie a rozšírenia parkoviska*, ktoré tvorili základ vykonaných investícií týkajúcich sa rozvoja prístupovej cesty a parkoviska, Komisia túto štúdiu považuje za primeranú. V štúdii sa predpokladá 15 % nárast príjmov v súvislosti s očakávaným zvýšením počtu používateľov parkoviska, ktorý sa spája so zvýšením počtu cestujúcich. V štúdii sa zistila kladná čistá súčasná hodnota s použitím diskontnej sadzby 15 % počas očakávanej životnosti investície v trvaní ôsmich rokov. Komisia konštatuje, že diskontná sadzba 15 % je primeraná a životnosť investície je konzervatívne krátka. V štúdii sa ukazuje, že investícia bude amortizovaná už po piatich rokoch. Štúdia bola vypracovaná v novembri 2005, a preto je vhodná na preukázanie súladu investície so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve v roku 2007. Komisia navyše konštatuje, že v čase, keď sa rozhodlo o financovaní modernizácie a rozšírenia parkoviska, vláda vlastnila 100 % podielov prevádzkovateľa letiska. Nie je preto potrebné úmerne upravovať čistú súčasnú hodnotu projektu.

(220) Rumunsko uviedlo, že príslušný dátum štúdie uskutočniteľnosti týkajúcej sa osvetľovacích zariadení je dátum, keď ju vypracovala spoločnosť IPTANA SA, ktorá na štúdii začala pracovať v auguste 2007 podľa zmluvy č. 1016/22.8.2007, pričom v súvislosti so štúdiou bolo vydané kladné stanovisko od Technického a hospodárskeho výboru ministerstva dopravy v stanovisku č. 33/1998, revidovanom v roku 2007. Presný dátum vypracovania štúdie však nie je k dispozícii. V každom prípade, štúdia uskutočniteľnosti týkajúca sa *osvetľovacích zariadení* nezahŕňala analýzu ziskovosti, ale boli v nej vypracované odhadované náklady na tento projekt. Štúdia preto neukázala, ako sa prevádzkovateľ letiska riadil vyhliadkami ziskovosti z dlhodobého hľadiska. Komisia preto nemôže prijať túto štúdiu uskutočniteľnosti ako dôkaz súladu so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve.

(221) Komisia na základe uvedeného považuje štúdiu uskutočniteľnosti *ex ante* vypracovanú s ohľadom na investície týkajúce sa prístupovej cesty za dostatočnú na preukázanie súladu so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve. Komisia dospela k záveru, že štúdie uskutočniteľnosti týkajúce sa rekonštrukcie rolovacej dráhy a rozšírenia odbavovacej plochy, osvetlenia a terminálu pre lety mimo schengenského priestoru nepreukazujú súlad so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve.

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

Štúdie ziskovosti *ex ante* zrekonštruované *ex post*

(222) Prevádzkovateľ letiska takisto predložil štúdie ziskovosti *ex ante*, ktoré boli zrekonštruované *ex post*, týkajúce sa investícií uvedených v odôvodnení 213.

(223) Pokiaľ ide o investície do *rekonštrukcie vzletovej a pristávacej dráhy a rozšírenia odbavovacej plochy*, v štúdii ziskovosti zrekonštruovanej *ex post* sa zistila čistá súčasná hodnota vo výške 1 784 600,12 EUR a vnútorná miera návratnosti na úrovni 13,12 %. Použila sa diskontná sadzba 9,1 %. V štúdii zrekonštruovanej *ex post* sa predpokladá odlišná prognóza toku cestujúcich v porovnaní s tokom cestujúcich dostupným *ex ante* na základe plánu rozvoja. Tieto prognózy toku cestujúcich sú konzervatívnejšie a odhadované počty cestujúcich sú nižšie, ako sa uvádzalo v pláne rozvoja. V tejto súvislosti by preto očakávaná ziskovosť bola ešte vyššia, ak by sa zohľadnili prognózy počtu cestujúcich v pláne rozvoja. Komisia však konštatuje, že očakávané investičné náklady sú iné, ako sa uvádzalo v štúdii uskutočniteľnosti *ex ante* vypracovanej v júli 2008. Komisia nemôže overiť, či sú predpokladané investičné náklady také isté, ako sa očakávali *ex ante*. Nie je teda možné vyvodiť záver, že predpoklady, na ktoré sa prihliadalo, sú rovnaké, ako by boli pred poskytnutím verejného financovania, a nedá sa skonštatovať, že zrekonštruovaná štúdia poskytuje spoľahlivú analýzu ziskovosti *ex ante*.

(224) Pokiaľ ide o investície do *osvetľovacích zariadení*, v štúdii ziskovosti zrekonštruovanej *ex post*, ktorú predložil prevádzkovateľ letiska, sa zistila čistá súčasná hodnota vo výške 226 066,84 EUR a vnútorná miera návratnosti na úrovni 26,9 %. Použila sa diskontná sadzba 9,1 %. V štúdii zrekonštruovanej *ex post* sa predpokladá odlišná prognóza toku cestujúcich v porovnaní s tokom cestujúcich dostupným *ex ante* na základe plánu rozvoja. Tieto prognózy toku cestujúcich sú konzervatívnejšie a odhadované počty cestujúcich sú nižšie, ako sa uvádzalo v pláne rozvoja. V tejto súvislosti by preto očakávaná ziskovosť bola ešte vyššia, ak by sa zohľadnili prognózy počtu cestujúcich v pláne rozvoja. Zdá sa, že táto analýza *ex ante* zrekonštruovaná *ex post* primerane naznačuje vyhliadky ziskovosti *ex ante* v súvislosti s investíciou do osvetľovacích zariadení v roku 2008.

(225) Prevádzkovateľ letiska predložil štúdiu ziskovosti zrekonštruovanú *ex post* týkajúcu sa investície do *terminálu pre lety mimo schengenského priestoru*. V tejto štúdii sa zistila čistá súčasná hodnota vo výške 2 536 094,92 EUR a vnútorná miera návratnosti na úrovni 14,71 %. Použila sa diskontná sadzba 8,67 %. V štúdii zrekonštruovanej *ex post* sa predpokladá odlišná prognóza toku cestujúcich v porovnaní s tokom cestujúcich dostupným *ex ante* na základe plánu rozvoja. Tieto prognózy toku cestujúcich sú konzervatívnejšie a odhadované počty cestujúcich sú nižšie, ako sa uvádzalo v pláne rozvoja. Komisia však nemôže overiť, či sú predpokladané investičné náklady také isté, ako sa očakávali *ex ante*. Okrem toho nie je jasné, ako investičné náklady v zrekonštruovanej štúdii súvisia s investičnými nákladmi predpokladanými v štúdii ziskovosti *ex ante* vypracovanej v júni 2008 (odôvodnenie 218). Nie je teda možné vyvodiť záver, že predpoklady, na ktoré sa prihliadalo, sú rovnaké, ako by boli pred poskytnutím verejného financovania, a nedá sa preto skonštatovať, že zrekonštruovaná štúdia poskytuje spoľahlivú analýzu ziskovosti *ex ante* v súvislosti s terminálom pre lety mimo schengenského priestoru.

7.1.4.3. Záver týkajúci sa hospodárskej výhody

(226) Ako už bolo vysvetlené, Komisia sa domnieva, že Rumunsko konalo v súlade so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve pri investovaní do projektu rozvoja prístupovej cesty a parkoviska na medzinárodnom letisku Timișoara, ako sa uvádza v tabuľke 3. Komisia preto dospela k záveru, že financovanie týkajúce sa tejto investície nepredstavovalo pre prevádzkovateľa letiska hospodársku výhodu.

(227) Pokiaľ ide o ďalšie tri investičné projekty (rekonštrukcia rolovacej dráhy a rozšírenie odbavovacej plochy, rozvoj terminálu pre lety mimo schengenského priestoru a osvetľovacie zariadenia), Komisia dospela k záveru, že financovanie poskytnuté týmto trom investičným projektom poskytlo prevádzkovateľovi letiska hospodársku výhodu.

7.1.5. *Narušenie hospodárskej súťaže a ovplyvnenie obchodu medzi členskými štátmi*

7.1.5.1. Zásady

(228) Ak pomoc členského štátu posilní postavenie podniku v porovnaní s inými podnikmi súťažiacimi v oblasti obchodu v rámci EÚ, tieto podniky sa musia považovať za ovplyvnené touto pomocou ([43]).

([43]) Rozsudok z 30. apríla 1998, Het Vlaamse Gewest/Komisia, T-214/95, EU:T:1998:77 a rozsudok zo 17. septembra 1980, Philip Morris/Komisia, C-730/79, EU:C:1980:209, bod 11.

(229) Keďže prevádzka letiska predstavuje hospodársku činnosť, na jednej strane tu prebieha hospodárska súťaž medzi letiskami v prilákaní leteckých spoločností a príslušnej leteckej prevádzky (preprava cestujúcich a nákladu) a na druhej strane prebieha aj hospodárska súťaž medzi prevádzkovateľmi letísk, ktorí môžu navzájom súťažiť o to, aby im bolo zverené riadenie daného letiska. Do hospodárskej súťaže sa navyše môžu zapojiť aj letiská nachádzajúce sa v rôznych spádových oblastiach či dokonca v rôznych členských štátoch, aby tak prilákali letecké spoločnosti, najmä nízkonákladových a charterových dopravcov.

(230) Verejné financovanie letiska preto môže narušiť hospodársku súťaž *medzi letiskami*. Hospodársku súťaž medzi letiskami možno hodnotiť vzhľadom na kritériá výberu leteckých spoločností, najmä na základe porovnania faktorov, ako sú druh poskytovaných letiskových služieb a príslušná klientela, hustota obyvateľstva alebo hospodárska činnosť, preťaženie dopravných kapacít, existencia pozemného prístupu a úroveň poplatkov za používanie letiskovej infraštruktúry a služieb ([44]).

(231) Ako sa uvádza v bode 40 usmernení v oblasti letectva z roku 2005 a znova potvrdzuje v bode 45 usmernení v oblasti letectva z roku 2014, z rozsahu pôsobnosti článku 107 ods. 1 ZFEÚ nemožno vylúčiť ani malé letiská. V bode 45 usmernení v oblasti letectva z roku 2014 sa navyše výslovne uvádza, že „*relatívne malá veľkosť podniku, ktorý prijíma verejné financovanie, ako tak[á] nevylučuj[e] možnosť ovplyvnenia obchodu medzi členskými štátmi*.“

7.1.5.2. Uplatnenie na tento prípad

(232) V posudzovanom období bolo medzinárodné letisko Timişoara druhým najväčším letiskom v Rumunsku (odôvodnenie 31). Za rok z neho bolo prepravených približne 900 000 cestujúcich. Nachádza sa v blízkosti letiska Arad, ktoré je od neho vzdialené 50 km, a necelé dve hodiny jazdy od letiska Caransebeş (odôvodnenie 34). Z medzinárodného letiska Timişoara odlietajú medzinárodné lety do iných častí Únie prostredníctvom širokej škály rôznych leteckých spoločností, ktoré pôsobia aj na iných letiskách v Rumunsku a v iných členských štátoch. Vzletová a pristávacia dráha na medzinárodnom letisku Timişoara je dostatočne dlhá a umožňuje leteckým spoločnostiam obsluhovať medzinárodné destinácie strednej vzdialenosti, a tak prilákať letecké spoločnosti na úkor ďalších podobných letísk, ktoré sa nachádzajú v iných členských štátoch. Hospodárska výhoda poskytnutá v tomto prípade prevádzkovateľovi letiska vo forme priamych investičných dotácií posilnila jeho hospodárske postavenie, keďže prevádzkovateľ letiska mohol začať svoju obchodnú činnosť bez toho, aby znášal všetky súvisiace investičné náklady.

(233) Posudzované opatrenia sa preto musia považovať za opatrenia, ktoré môžu narušiť hospodársku súťaž a ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi.

7.1.6. *Záver o existencii štátnej pomoci*

(234) Komisia na základe uvedeného dospela k záveru, že verejné financovanie rozvoja prístupovej cesty a parkoviska v roku 2007 a zariadení bezpečnostnej ochrany v roku 2008 nepredstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

(235) Komisia však konštatuje, že verejné financovanie rozvoja terminálu pre lety mimo schengenského priestoru, vylepšenia rolovacej dráhy a rozšírenia odbavovacej plochy a osvetľovacích zariadení predstavuje štátnu pomoc poskytnutú prevádzkovateľovi letiska v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

7.2. **Druh pomoci: existujúca alebo nová pomoc**

(236) Komisia poznamenáva, že podľa ustanovení prílohy V k Aktu o podmienkach pristúpenia Bulharskej republiky a Rumunska ([45]) „*systémy pomoci a individuálna pomoc, ktoré boli udelené v sektore dopravy a ktoré boli v novom členskom štáte zavedené predo dňom pristúpenia a sú uplatňované aj po tomto dni, sa považujú za existujúcu pomoc v zmysle článku 88 ods. 1 Zmluvy o ES za podmienky, že: opatrenia pomoci sa oznámia Komisii do štyroch mesiacov odo dňa pristúpenia […] Tieto opatrenia pomoci sa považujú za „existujúcu“ pomoc v zmysle článku 88 ods. 1 Zmluvy o ES do konca tretieho roka odo dňa pristúpenia*.“

(237) Z uvedeného vyplýva, že v prípade Rumunska sa režim predpokladaný v prílohe V uplatní len na pomoc zavedenú pred 1. januárom 2007 a uplatňovanú aj po tomto dni, ak sa takáto pomoc oznámila Komisii do štyroch mesiacov odo dňa pristúpenia.

([44]) Usmernenia v oblasti letectva z roku 2014, bod 43.

([45]) Akt o podmienkach pristúpenia Bulharskej republiky a Rumunska a o úpravách zmlúv, na ktorých je založená Európska únia (Ú. v. EÚ L 157, 21.6.2005, s. 203).

(238) Rumunsko uviedlo, že verejné financovanie investícií na medzinárodnom letisku Timişoara na rok 2007 bolo schválené v novembri 2006, teda pred pristúpením Rumunska k Európskej únii. Vzhľadom na to, že tieto opatrenia neboli uvedené medzi opatreniami oznámenými Komisii v súlade s uvedeným postupom, nemôžu predstavovať existujúcu pomoc. Komisia preto dospela k záveru, že verejné financovanie rozvoja terminálu pre lety mimo schengenského priestoru, vylepšenia rolovacej dráhy a rozšírenia odbavovacej plochy a osvetľovacích zariadení predstavuje novú pomoc.

7.3. **Zákonnosť pomoci**

(239) Verejné financovanie rozvoja terminálu pre lety mimo schengenského priestoru, vylepšenia rolovacej dráhy a rozšírenia rolovacej plochy a osvetľovacích zariadení sa začalo uplatňovať bez predchádzajúceho formálneho schválenia Komisiou. Opatrenia nespĺňajú požiadavky týkajúce sa skupinovej výnimky z notifikačnej povinnosti stanovenej v článku 108 zmluvy. Rumunsko ich vykonalo pri porušení svojich povinností podľa článku 108 ods. 3 ZFEÚ.

(240) Opatrenia preto predstavujú neoprávnenú štátnu pomoc.

7.4. **Zlučiteľnosť s vnútorným trhom**

(241) Verejné financovanie rozvoja terminálu pre lety mimo schengenského priestoru, vylepšenia rolovacej dráhy a rozšírenia rolovacej plochy a osvetľovacích zariadení (tabuľka 3) bolo poskytnuté pred 4. aprílom 2014, keď sa začali uplatňovať usmernenia v oblasti letectva z roku 2014. Podľa usmernení v oblasti letectva z roku 2014 Komisia na neoprávnenú investičnú pomoc letiskám uplatní pravidlá platné v čase poskytnutia pomoci ([46]).

(242) V čase poskytnutia investičného financovania boli platné usmernenia v oblasti letectva z roku 2005. Preto sa na posúdenie zlučiteľnosti tejto investičnej pomoci uplatňujú usmernenia v oblasti letectva z roku 2005.

(243) Komisia na základe bodu 61 usmernení v oblasti letectva z roku 2005 posúdi pomoc z hľadiska týchto kritérií:

— výstavba a prevádzkovanie infraštruktúry zodpovedajú jasne určenému všeobecnému záujmu (regionálny rozvoj, dostupnosť atď.),

— infraštruktúra je potrebná a zodpovedá stanovenému cieľu,

— infraštruktúra ponúka zo strednodobého hľadiska dostatočné perspektívy používania, najmä pokiaľ ide o používanie existujúcej infraštruktúry,

— prístup k infraštruktúre je otvorený pre všetkých potenciálnych používateľov rovnako a nediskriminačne a

— pomoc neovplyvňuje rozvoj obchodu tak, že to protirečí záujmu Únie.

7.4.1. *Oprávnené náklady*

(244) Podľa usmernení v oblasti letectva z roku 2005 sa náklady oprávnené na čerpanie investičnej pomoci letisku musia obmedziť na investičné náklady súvisiace s letiskovou infraštruktúrou ako takou (vzletové a pristávacie dráhy, terminály, odbavovacie plochy atď.) alebo zariadeniami na jej priamu podporu (protipožiarne zariadenia, bezpečnostné a ochranné vybavenie). Oprávnené náklady však musia vylúčiť náklady súvisiace s komerčnými činnosťami, ktoré nie sú priamo spojené so základnými činnosťami letiska, akými sú výstavba, financovanie, prevádzka a prenájom priestorov a nehnuteľností, nielen pre kancelárie a skladovacie priestory, ale aj pre hotely a priemyselné podniky nachádzajúce sa v priestoroch letiska, ako aj obchody, reštaurácie a parkoviská.

(245) Náklady na investíciu uvedené v tabuľke 3 v položkách č. 2, 3, 4, 5, 9, 12 a 13 sú oprávnené na investičnú pomoc podľa usmernení v oblasti letectva z roku 2005, keďže sú súčasťou letiskovej infraštruktúry.

7.4.2. *Jasne vymedzený cieľ všeobecného záujmu*

(246) Prevádzkovateľ letiska tvrdí, že pri svojej intervencii sledoval jasne vymedzený cieľ všeobecného záujmu, konkrétne regionálny rozvoj, dostupnosť regiónu a bezpečnosť leteckej dopravy (odôvodnenie 156).

([46]) Usmernenia v oblasti letectva z roku 2014, bod 173.

(247) Rumunsko predovšetkým vysvetlilo, že investície do rekonštrukcie rolovacej dráhy a rozšírenia odbavovacej plochy v rokoch 2007 až 2009 boli odôvodnené potrebou zlepšiť prevádzkovú kapacitu letiska počas špičky, keď bola kapacita rolovacej dráhy a odbavovacej plochy obmedzená, a to najmä vzhľadom na významný očakávaný nárast objemu cestujúcich do roku 2015 (odôvodnenie 36). Rumunsko okrem toho uviedlo, že motívom investícií boli aj dôvody bezpečnosti letectva, konkrétne potreba oddeliť parkovacie zóny pre lietadlá a prístup do týchto parkovacích zón, ako aj potreba zaistiť bezpečnosť zaparkovaných lietadiel (odôvodnenie 86).

(248) Pokiaľ ide o rozvoj terminálu pre lety mimo schengenského priestoru, Rumunsko vysvetlilo, že investície boli spočiatku zamerané na zvýšenie kapacity medzinárodného letiska Timişoara vzhľadom na očakávaný významný nárast toku cestujúcich v období do roku 2015. V čase prijatia rozhodnutia poskytnúť investíciu v roku 2006 dosiahla kapacita terminálu kritický limit z hľadiska prevádzky. Tok cestujúcich sa už v rokoch 2001 až 2005 zvýšil o 250 %, čo v špičke viedlo k preťaženiu. Pôvodný terminál vybudovaný v roku 1960 nebol navrhnutý tak, aby zvládol taký objem cestujúcich (odôvodnenie 37).

(249) Rumunsko vysvetlilo, že následná potreba ďalších investícií do terminálu pre lety mimo schengenského priestoru bola zameraná na zabezpečenie súladu s bezpečnostnými požiadavkami, aby terminál mohol prijímať lety z destinácií mimo schengenského priestoru. Rumunsko v tom čase očakávalo, že v roku 2011 sa stane súčasťou schengenského priestoru. Predovšetkým bolo potrebné oddeliť tok cestujúcich prilietajúcich z destinácií v rámci schengenského priestoru od toku cestujúcich prilietajúcich z krajín mimo schengenského priestoru. To by takisto zabezpečilo, že medzinárodné letisko Timişoara by si mohlo po vstupe Rumunska do schengenského priestoru udržať svoju komerčnú činnosť v súvislosti s letmi v rámci schengenského priestoru aj mimo neho (odôvodnenie 88).

(250) Podľa Rumunska bolo financovanie investícií do osvetľovacích zariadení v roku 2008 zamerané na lepšie využívanie existujúcej infraštruktúry tým, že v prípade zlých poveternostných podmienok sa umožní pristávanie v oboch smeroch namiesto jedného smeru. Cieľom financovania bolo takisto zaistiť bezpečnosť leteckej prevádzky, cestujúcich aj lietadiel (odôvodnenie 90).

(251) Vzhľadom na uvedené argumenty boli investície navrhnuté tak, aby umožnili medzinárodnému letisku Timişoara vyrovnať sa s kapacitnými obmedzeniami počas špičky, ktoré existovali v tom čase, ako aj vyhovieť významnému predpokladanému rastu objemu cestujúcich. Investície boli takisto navrhnuté tak, aby podporovali bezpečnostnú ochranu letectva a dodržiavanie bezpečnostných opatrení požadovaných v pravidlách Únie týkajúcich sa bezpečnostnej ochrany civilného letectva a kontroly hraníc schengenského priestoru.

(252) Susedné letiská by okrem toho očakávaný objem cestujúcich nedokázali absorbovať. Objem cestujúcich na najbližšom letisku (letisko Arad) bol veľmi obmedzený v absolútnom vyjadrení aj v porovnaní s medzinárodným letiskom Timişoara. Počet cestujúcich za rok na letisku Arad sa v rokoch 2007 až 2009 pohyboval v rozmedzí od 67 183 do 128 835, zatiaľ čo objem cestujúcich na medzinárodnom letisku Timişoara bol v rozmedzí od 859 329 do 991 758 cestujúcich za rok, pričom medzi zmenami v počtoch cestujúcich na týchto dvoch letiskách neexistovala žiadna korelácia ([47]). Letisko Arad nemalo fyzickú kapacitu na to, aby vyhovelo predpokladanému nárastu toku cestujúcich, keďže jeho maximálna kapacita je menej ako 200 000 cestujúcich za rok.

(253) Medzinárodné letisko Timişoara bolo v posudzovanom období druhým najväčším a v súčasnosti je tretím najväčším letiskom v Rumunsku. Podľa plánu rozvoja na roky 2006 až 2015 obsluhovalo medzinárodné letisko Timişoara región západného Rumunska, jeden z najviac rozvinutých regiónov v krajine, a obsluhovalo aj regióny východného Maďarska, ako aj Srbska a Čiernej Hory (euroregión DKMT) ([48]). Medzinárodné letisko Timişoara preto zohrávalo významnú úlohu v regionálnom rozvoji. Vzhľadom na očakávaný počet cestujúcich na roky 2006 až 2015 by bol bez investícií do zvýšenia kapacity negatívne ovplyvnený hospodársky rozvoj obsluhovaných regiónov a ich dostupnosť, najmä vzhľadom na skutočnosť, že žiadne iné letisko v regióne by nemohlo absorbovať existujúci ani očakávaný objem cestujúcich. Okrem toho cez Temešvár neviedla žiadna vysokorýchlostná železničná trať, a preto neprebiehala žiadna intermodálna hospodárska súťaž o letecké trasy.

([47]) Nekorelujúci vývoj objemu cestujúcich susedných letísk bol aj jedným z kritérií použitých vo veci štátnej pomoci SA.22614 (C 53/07) poskytnutej Francúzskom v prospech Obchodnej a priemyselnej komory v Pau-Béarn a spoločností Ryanair, Airport Marketing Services a Transavia (Ú. v. EÚ L 201, 30.7.2015, s. 109) ako argument zlučiteľnosti pomoci letisku Pau.

([48]) Euroregión Dunaj–Criş–Mureş–Tisa (DMKT) je euroregión, ktorý sa nachádza v Maďarsku, Rumunsku a Srbsku. Je pomenovaný po štyroch riekach v tejto oblasti.

(254) Na základe uvedeného môže Komisia vyvodiť záver, že posudzované financovanie prispelo k dostupnosti obsluhovaných regiónov a regionálnemu hospodárskemu rozvoju, a tak slúžilo jasne vymedzenému cieľu spoločného záujmu.

7.4.3. *Nevyhnutnosť a primeranosť pomoci*

(255) Podľa usmernení v oblasti letectva z roku 2005 neexistuje v prípade investičnej pomoci žiadne obmedzenie intenzity pomoci. Štátne financovanie zahŕňa tieto intenzity pomoci: 80,3 % pri termináli pre lety mimo schengenského priestoru, 86,73 % pri vylepšení rolovacej dráhy a rozšírení odbavovacej plochy a 100 % pri osvetľovacích zariadeniach.

Tabuľka 11: Financovanie investícií v rokoch 2007 až 2009

	2007		2008		2009		**Spolu**	
	Vlastné prostriedky letiska	Prostriedky zo štátneho rozpočtu	Vlastné prostriedky letiska	Prostriedky zo štátneho rozpočtu	Vlastné prostriedky letiska	Prostriedky zo štátneho rozpočtu	**Vlastné prostriedky letiska**	**Prostriedky zo štátneho rozpočtu**
Rozvoj terminálu pre lety mimo schengenského priestoru	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**
Vylepšenie rolovacej dráhy a rozšírenie odbavovacej plochy pre lietadlá	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**
Osvetľovacie zariadenia				1 344 000			**0**	**1 344 000**
Spolu	**823 397,9**	**8 604 000**	**3 133 537**	**11 822 650**	**1 072 670**	**8 767 950**	**5 029 605**	**29 194 600**

Zdroj: Prevádzkovateľ letiska.

(256) Vzhľadom na obmedzené zisky letiska a dividendy vyplatené rumunskému štátu v rokoch 2007 až 2009 je pri porovnaní s objemom potrebných investícií primerané predpokladať, že prevádzkovateľ letiska by nedokázal poskytnúť vyššie príspevky, čo zodpovedá všeobecným ťažkostiam pri získaní prístupu k financiám na trhu v posudzovanom období z dôvodu finančnej krízy, ktorá vtedy prebiehala. Komisia ďalej uznáva, že letiská s ročným tokom cestujúcich do výšky 1 milióna cestujúcich zvyčajne do značnej miery nedokážu pokryť svoje kapitálové náklady.

(257) Verejné financovanie bolo preto potrebné na to, aby sa investície, ktoré sa ním financovali, mohli vykonať. Inými slovami malo stimulačný účinok, keďže prevádzkovateľ letiska by tieto investície bez štátneho financovania neuskutočnil alebo by ich neuskutočnil v rovnakom rozsahu. Financovanie je navyše v súlade so zásadou proporcionality, keďže prevádzkovateľ letiska nemohol významne zvýšiť svoj príspevok k financovaniu týchto investícií.

7.4.4. *Infraštruktúra má uspokojivé strednodobé vyhliadky na využívanie*

(258) Podľa plánu rozvoja sa v rokoch 2001 až 2005 zvýšil tok cestujúcich a počet pohybov lietadiel o 250 %. Plán rozvoja takisto predpokladal nárast toku cestujúcich zo 611 705 v roku 2005 na 1 661 332 v roku 2010 a 2 565 494 cestujúcich v roku 2015. Očakávalo sa, že po vstupe Rumunska do EÚ v roku 2007 narastie objem cestujúcich o 16 až 18 %.

(259) Tieto vyhliadky preto odôvodnili investície zamerané na prijatie očakávaného objemu cestujúcich. Infraštruktúra preto mala v čase poskytnutia financovania uspokojivé strednodobé vyhliadky na využívanie.

7.4.5. *Rovnaký a nediskriminačný prístup k infraštruktúre*

(260) Rumunsko potvrdilo, že všetci používatelia majú nediskriminačný prístup k infraštruktúre. Jediné obmedzenie používania infraštruktúry vyplýva z obmedzenej prijímacej kapacity odbavovacej plochy a terminálu. V zmysle usmernení v oblasti letectva z roku 2005 je preto k infraštruktúre rovnaký a nediskriminačný prístup.

7.4.6. *Pomoc neovplyvňuje rozvoj obchodu tak, že to protirečí záujmu Únie*

(261) Verejné financovanie na medzinárodnom letisku Timişoara v posudzovanom období mohlo ovplyvniť najbližšie letisko – letisko Arad. Komisia však poznamenáva, že niekoľko faktorov viedlo k obmedzenému vplyvu financovania prevádzkovateľa letiska na medzinárodnom letisku Timişoara na hospodársku súťaž.

(262) Fyzická kapacita letiska Arad týkajúca sa toku cestujúcich bola obmedzená. Až v roku 2014 sa začalo plánovať rozšírenie infraštruktúry s cieľom zvýšiť kapacitu terminálu pre cestujúcich na hodnotu, ktorá sa bude blížiť hranici 200 000 cestujúcich za rok alebo ju bude mierne presahovať. Ani takýto zvýšený potenciál by však nezodpovedal dopytu predpokladanému v pláne rozvoja medzinárodného letiska Timişoara.

(263) Údaje o skutočnom objeme cestujúcich takisto potvrdzujú, že tok cestujúcich na letisku Arad bol veľmi obmedzený. Objem cestujúcich na letisku Arad predstavoval v roku 2007 len 7,8 % objemu cestujúcich na medzinárodnom letisku Timişoara, 14,5 % v roku 2008 a 8,8 % v roku 2009. Navyše sa zdá, že neexistuje korelácia medzi vývojom objemu cestujúcich na dvoch uvedených letiskách ([49]).

(264) Letisko Arad preto nemohlo absorbovať očakávaný významný nárast toku cestujúcich, ktorý sa predpokladal v prípade medzinárodného letiska Timişoara.

(265) Vzhľadom na uvedené sa Komisia domnieva, že narušenia hospodárskej súťaže, ktoré pomoc spôsobila, boli v obmedzenom rozsahu a neprevažovali nad prínosom pomoci k rozvoju, dostupnosti a bezpečnosti regiónu.

7.4.7. *Záver týkajúci sa opatrenia 1*

(266) Komisia sa na základe dôvodov stanovených v odôvodneniach 241 – 265 domnieva, že štátna pomoc v súvislosti s financovaním rozvoja terminálu pre lety mimo schengenského priestoru, vylepšenia vzletovej a pristávacej dráhy a rozšírenia odbavovacej plochy pre lietadlá a osvetľovacích zariadení je zlučiteľná s vnútorným trhom na základe článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ.

8. POSÚDENIE OPATRENIA 2 – AIP NA ROK 2007, AIP NA ROK 2008 A AIP NA ROK 2010

8.1. Existencia pomoci

(267) Zásady článku 107 ods. 1 ZFEÚ stanovené v odôvodneniach 171 a 172 sa uplatňujú aj na posúdenie opatrenia 2.

8.1.1. *Hospodárska činnosť a pojem podnik*

8.1.1.1. Zásady

(268) Komisia musí najskôr určiť, či sa opatrenie 2 uplatňuje na podniky v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ. Pojem podnik zahŕňa každý subjekt vykonávajúci hospodársku činnosť nezávisle od svojho právneho postavenia a spôsobu financovania ([50]). Hospodárska činnosť je akákoľvek činnosť pozostávajúca z ponúkania tovaru alebo služieb na danom trhu ([51]).

8.1.1.2. Uplatnenie na tento prípad

(269) V príručkách AIP sú stanovené poplatky, ktoré sa uplatňujú na letecké spoločnosti využívajúce letiskovú infraštruktúru.

(270) Letecké spoločnosti poskytujú letecké dopravné služby. Poskytovaním takýchto služieb vykonávajú letecké spoločnosti hospodársku činnosť, a preto sú podnikmi v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

([49]) Pozri poznámku pod čiarou č. 32.
([50]) Rozsudok z 18. júna 1998, Komisia/Taliansko, C-35/96, EU:C:1998:303 a Höfner a Elser.
([51]) Rozsudok zo 16. júna 1987, Komisia/Taliansko, 118/85, EU:C:1987:283; rozsudok z 18. júna 1998, Komisia/Taliansko, 35/96, EU:C:1998:303.

8.1.2. *Štátne prostriedky a pripísateľnosť štátu*

8.1.2.1. Zásady

(271) Pojem štátna pomoc sa uplatňuje len na výhody poskytnuté priamo alebo nepriamo zo štátnych prostriedkov ([52]). Štátne prostriedky zahŕňajú všetky prostriedky verejného sektora ([53]) vrátane prostriedkov subjektov v rámci štátu (decentralizovaných, federatívnych, regionálnych alebo iných) ([54]) a za určitých okolností prostriedky súkromných subjektov. Pôvod prostriedkov nie je relevantný, pokiaľ sa pred ich priamym alebo nepriamym presunom príjemcom dostanú pod verejnú kontrolu, a vnútroštátne orgány ich teda majú k dispozícii, ([55]) a to ani vtedy, keď sa prostriedky nestanú majetkom orgánu verejnej moci ([56]).

(272) Pojem štátna pomoc sa navyše uplatňuje len v prípade, že poskytnutá výhoda je pripísateľná štátu, t. j. bola poskytnutá samotným štátom alebo akýmkoľvek sprostredkovateľským orgánom konajúcim na základe právomocí, ktoré mu boli zverené.

(273) Skutočnosť, že štát alebo štátny subjekt je jediným alebo väčšinovým akcionárom podniku, nie je dostatočná na vyvodenie záveru, že prevod prostriedkov, ktoré uskutočnil tento podnik, je pripísateľný jeho verejným akcionárom ([57]). Súdny dvor takisto rozhodol, že aj keď štát kontroluje verejný podnik a uplatňuje dominantný vplyv nad jeho činnosťami, skutočné uplatňovanie tejto kontroly v konkrétnom prípade sa nedá automaticky predpokladať. Štátny podnik môže konať s väčšou alebo menšou mierou nezávislosti, a to v závislosti od stupňa samostatnosti, ktorú mu štát ponechal.

(274) Samotná skutočnosť, že verejný podnik podlieha štátnej kontrole, preto nestačí na to, aby sa opatrenia prijaté podnikom považovali za pripísateľné štátu. Takisto je nevyhnutné preskúmať, či sa orgány verejnej moci musia považovať za zapojené takým či onakým spôsobom do prijatia tohto opatrenia. V tejto súvislosti Súdny dvor uviedol, že možnosť pripísať opatrenie prijaté verejným podnikom štátu možno odvodiť od skupiny ukazovateľov vyplývajúcich z okolností prípadu a kontextu, v ktorom bolo opatrenie prijaté ([58]).

(275) Týmito ukazovateľmi môže byť integrácia podniku do štruktúr verejnej správy, povaha jeho činností a ich vykonávanie na trhu za bežných podmienok hospodárskej súťaže so súkromnými subjektmi, právne postavenie podniku (v tom zmysle, že podlieha verejnému právu alebo všeobecnému právu obchodných spoločností), intenzita dohľadu orgánov verejnej moci nad riadením podniku alebo akýkoľvek iný ukazovateľ preukazujúci v konkrétnom prípade zapojenie orgánov verejnej moci do prijímania opatrenia alebo nepravdepodobnosť ich nezapojenia aj so zreteľom na rozsah opatrenia, jeho obsah alebo podmienky, ktoré obsahuje ([59]).

8.1.2.2. Uplatnenie na tento prípad

(276) V tomto prípade štát vykonával vo všetkých rozhodujúcich obdobiach priamu alebo nepriamu kontrolu posudzovaných prostriedkov. V čase schválenia AIP na rok 2010 bolo 80 % letiska v priamom vlastníctve rumunského ministerstva dopravy podľa článku 8 štatútu z roku 2008 (odôvodnenie 28). Prostriedky prevádzkovateľa letiska patrili pod kontrolu štátu, a preto ich štát mal k dispozícii. Rumunsko bolo spôsobilé prostredníctvom výkonu svojho dominantného vplyvu nad prevádzkovateľom letiska riadiť využívanie jeho prostriedkov s cieľom financovať špecifické výhody v prospech iných podnikov. Rumunsko bolo navyše v čase

([52]) Rozsudok Súdneho dvora z 24. januára 1978, Van Tiggele, 82/77, EU:C:1978:10, body 25 a 26; rozsudok z 12. decembra 1996, Air France/Komisia (ďalej len „Air France“), T-358/94, EU:T:1996:194, bod 63.

([53]) Air France, bod 56.

([54]) Rozsudok Súdneho dvora zo 14. októbra 1987, Nemecko/Komisia, 248/84, EU:C:1987:437, bod 17; rozsudok zo 6. marca 2002, Territorio Histórico de Álava a ostatní/Komisia, spojené veci T-92/00 a 103/00, EU:T:2002:61, bod 57.

([55]) Rozsudok Súdneho dvora zo 17. júla 2008, Essent Netwerk Noord, C-206/06, EU:C:2008:413, bod 70; rozsudok Súdneho dvora zo 16. mája 2000, Francúzsko/Ladbroke Racing Ltd a Komisia (ďalej len „Ladbroke Racing“), C-83/98 P, EU:C:2000:248, bod 50.

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

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

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

([59]) Stardust Marine, bod 56.

schválenia AIP na rok 2007 a AIP na rok 2008 ([60]) jediným akcionárom prevádzkovateľa letiska. Na základe článku 7 štatútu z roku 1998 (odôvodnenie 28) Rumunsko v plnom rozsahu upísalo počiatočné základné imanie a vyplatilo ho v plnej výške v deň zriadenia medzinárodného letiska Timişoara. Prostriedky prevádzkovateľa letiska sa teda musia na účely článku 107 ods. 1 ZFEÚ považovať za štátne prostriedky.

(277) Pokiaľ ide o pripísateľnosť rumunskému štátu, rumunské orgány argumentujú, že prevádzkovateľ letiska vykonáva svoju činnosť ako súkromný subjekt v trhovom hospodárstve a že vplyv štátu sa obmedzuje len na jeho úlohu akcionára spoločnosti podľa zakladateľského dokumentu spoločnosti a zákona č. 31/1990 o obchodných spoločnostiach. O cenovej politike prevádzkovateľa letiska rozhoduje predstavenstvo a výkonný manažment prevádzkovateľa letiska v súlade so zakladateľským dokumentom.

(278) Pokiaľ ide o dohľad štátu nad činnosťami prevádzkovateľa letiska, Komisia konštatuje, že valné zhromaždenie akcionárov tvoria zástupcovia akcionárov, rumunského štátu zastúpeného ministerstvom dopravy, ktorý je jediným akcionárom podľa štatútu z roku 1998 a väčšinovým akcionárom (s 80 % akcií) podľa štatútu z roku 2008 a je oprávnený rozhodovať o činnostiach a hospodárskej politike, ktoré prevádzkovateľ letiska vykonáva. Na základe článku 19 štatútu z roku 2008 sa rozhodnutia valného zhromaždenia akcionárov prijímajú hlasovaním akcionárov, ktorí predstavujú minimálne polovicu základného imania, bez akýchkoľvek práv minoritných akcionárov blokovať rozhodnutia.

(279) Podľa článku 20 štatútu z roku 2008 prevádzkovateľ letiska spravuje sedemčlenné predstavenstvo, pričom dvaja členovia zastupujú ministerstvo dopravy a jeden zastupuje ministerstvo financií. Komisia navyše konštatuje, že predstavenstvo vyberá valné zhromaždenie akcionárov (v ktorom bol štát podľa štatútu z roku 1998 jediným akcionárom a v súčasnosti v ňom má väčšinu). Predstavenstvo a jeho predseda sa vymenúvajú nariadením ministerstva dopravy.

(280) Zasadnutia predstavenstva sa môžu uskutočniť v prípade, že sa ich zúčastní minimálne nadpolovičná väčšina členov predstavenstva ([61]). Predstavenstvo sa radí pri minimálne dvojtretinovej účasti jeho členov a prijíma rozhodnutia väčšinou hlasov členov predstavenstva ([62]).

(281) Predseda predstavenstva takisto vykonáva povinnosti výkonného riaditeľa prevádzkovateľa letiska. Organická štruktúra a reťazec vplyvu je ďalším ukazovateľom pripísateľnosti schválenia schémy poplatkov a zliav štátu. Štát bol v každom prípade a prinajmenšom nepretržite informovaný týmito členmi predstavenstva o vývoji v súvislosti so schémou poplatkov a zliav.

(282) Navyše, na základe článku 2 bodu 2 štatútu z roku 1998 má prevádzkovateľ letiska za hlavný cieľ činnosti v národnom verejnom záujme. Podľa článku 5 štatútu z roku 1998 je prevádzkovateľ letiska špecializovaný technický orgán určený ministerstvom dopravy na vykonávanie činností, najmä tých, ktoré sú v národnom verejnom záujme, s cieľom vytvárať prínos, vykonávať služby, práce pre administratívu a zužitkovať majetok, ktorí patrí štátu alebo je vlastnený či prenajímaný štátom, s ohľadom na vnútroštátnu a medzinárodnú leteckú dopravu, ktorá zabezpečuje tranzit osôb a tovaru.

(283) Vzhľadom na uvedené úvahy sa Komisia domnieva, že existujú dostatočné ukazovatele na vyvodenie záveru, že AIP na rok 2007, AIP na rok 2008 a AIP na rok 2010 sú pripísateľné štátu.

([60]) Rumunsko objasnilo, že AIP na rok 2007 a AIP na rok 2008 schválilo predstavenstvo prevádzkovateľa letiska približne dva mesiace pred nadobudnutím účinnosti príslušných AIP.

([61]) Článok 20 bod 9 štatútu z roku 1998.

([62]) Článok 20 bod 10 štatútu z roku 1998.

8.1.3. *Selektívnosť*

8.1.3.1. Zásady

(284) Na to, aby sa na opatrenie štátu vzťahoval článok 107 ods. 1 ZFEÚ, musí toto opatrenie zvýhodňovať „*určité podniky alebo výrobu určitých druhov tovaru*“. Pojem štátnej pomoci sa teda vzťahuje iba na tie opatrenia, ktoré selektívnym spôsobom zvýhodňujú niektoré podniky.

(285) Z ustálenej judikatúry vyplýva, že na posúdenie podmienky selektívnosti je potrebné určiť, či vnútroštátne opatrenie podľa konkrétneho právneho režimu zvýhodňuje určité podniky alebo výrobu určitého tovaru oproti iným podnikom alebo tovarom, ktoré sa vzhľadom na cieľ sledovaný týmto režimom nachádzajú v porovnateľnej skutkovej a právnej situácii. Na preskúmanie selektívnosti je potrebné najprv vymedziť referenčný rámec, do ktorého príslušné opatrenie patrí ([63]). Opatrenie je selektívne „*len v prípade, ak v rámci daného právneho režimu má za následok zvýhodnenie iba niektorých podnikov oproti iným podnikom, ktoré patria do iných odvetví alebo patria do toho istého odvetvia a vzhľadom na cieľ sledovaný týmto režimom sa nachádzajú v porovnateľnej skutkovej a právnej situácii*.“ ([64]) Pojem štátna pomoc nezahŕňa štátne opatrenia zavádzajúce rozlišovanie medzi podnikmi, pokiaľ toto rozlišovanie vyplýva z povahy alebo z celkovej štruktúry systému, do ktorého tieto opatrenia patria ([65]).

(286) Opatrenie, prostredníctvom ktorého verejnoprávny podnik stanovuje podmienky využívania svojho majetku a svojich služieb nemusí vždy predstavovať selektívne opatrenie v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ ([66]). Článok 107 ods. 1 ZFEÚ nerozlišuje štátne zásahy podľa príčin alebo cieľov, ale vymedzuje ich na základe ich účinkov, a teda bez ohľadu na použité techniky ([67]).

8.1.3.2. Uplatnenie na tento prípad

(287) V AIP na rok 2007, AIP na rok 2008 a AIP na rok 2010 sa stanovil systém základných sadzieb letiskových poplatkov (odôvodnenie 41, resp. 44). V AIP na rok 2007, AIP na rok 2008 a AIP na rok 2010 boli navyše zahrnuté aj zľavy a rabaty z poplatkov v závislosti od počtu pristátí v danom období, počtu cestujúcich, váhy lietadla a/alebo druhu obsluhovanej trasy (odôvodnenia 42, 43, 46 až 48, resp. 49).

(288) AIP na rok 2007, AIP na rok 2008 a AIP na rok 2010 navrhol, posúdil a stanovil výkonný manažment medzinárodného letiska Timişoara a schválilo ich predstavenstvo (odôvodnenie 40). Tým je splnená požiadavka, že prevádzkovateľ letiska vypracuje v rámci výkonu svojej právomoci sadzobník letiskových poplatkov vzťahujúcich sa na toto letisko ([68]). Platný právny rámec preto predstavovali letiskové poplatky, zľavy a rabaty uplatniteľné na medzinárodnom letisku Timişoara, ktoré boli stanovené v AIP na rok 2007, AIP na rok 2008, resp. v AIP na rok 2010.

(289) Príslušný referenčný rámec na preskúmanie toho, či AIP na rok 2007, AIP na rok 2008 a AIP na rok 2010 zvýhodňovali určité letecké spoločnosti oproti iným leteckým spoločnostiam, ktoré sa nachádzali v porovnateľnej skutkovej a právnej situácii, bol preto referenčným rámcom režimu uplatniteľného na samotné medzinárodné letisko Timişoara.

(290) Systém letiskových poplatkov a zľavy a rabaty sa vzťahovali na všetky letecké spoločnosti, ktoré využívali alebo mohli využívať medzinárodné letisko Timişoara a ktoré splnili podmienky opísané v AIP na rok 2007, AIP na rok 2008, resp. v AIP na rok 2010.

(291) Komisia ďalej analyzovala, či zľavy stanovené v AIP na rok 2007, AIP na rok 2008, resp. v AIP na rok 2010 boli selektívne tým, že zvýhodňovali určité letecké spoločnosti využívajúce medzinárodné letisko Timişoara na úkor iných leteckých spoločností, ktoré toto letisko využívali.

([63]) Rozsudok Súdneho dvora (veľká komora) z 21. decembra 2016, Komisia/Hansestadt Lübeck (ďalej len „Lübeck“), C-524/14 P, EU:C:2016:971, body 40-67.

([64]) Lübeck, bod 58.

([65]) Lübeck, body 40-67 a citovaná judikatúra.

([66]) Tamže.

([67]) Tamže. Rozsudok z 15. novembra 2011, Komisia a Španielsko/Government of Gibraltar a Spojené kráľovstvo, C-106/09 P a C-107/09 P, EU:C:2011:732, bod 87 a citovaná judikatúra.

([68]) Lübeck, bod 61.

(292) Zľavy sa uplatňovali v rámci pohyblivej škály, pričom najnižšie zľavy sa začínali na úrovni 10 % za 250 až 500 pristátí za rok, t. j. približne 5 pristátí za týždeň. Komisia poznamenáva, že v posudzovanom období na medzinárodnom letisku Timişoara pôsobili okrem spoločnosti Wizz Air viaceré letecké spoločnosti, ktoré mali vo svojej flotile lietadlá príslušnej veľkosti a/alebo dosahovali dostatočnú frekvenciu, a preto využívali alebo mohli využívať príslušné zľavy.

(293) Z uvedeného vyplýva, že systém letiskových poplatkov a zľavy sa uplatňovali nediskriminačným spôsobom.

(294) Základná sadzba, zľavy a rabaty stanovené v AIP na rok 2007, AIP na rok 2008 a AIP na rok 2010 preto neboli selektívne.

(295) Komisia poznamenáva, že tento záver sa vzťahuje len na poplatky, zľavy a rabaty, ktoré vyplývajú priamo z AIP na rok 2007, AIP na rok 2008 a AIP na rok 2010. Nevzťahuje sa na žiadne poplatky, zľavy a rabaty poskytnuté na základe prípadných individualizovaných dohôd s leteckými spoločnosťami.

8.1.3.3. Záver o selektívnosti

(296) Z uvedeného vyplýva, že opatrenie 2 nespĺňa požiadavku selektívnosti podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

(297) Podmienky stanovené v článku 107 ods. 1 sú kumulatívne. Ak posudzované opatrenie nenaplní jednu z nich, toto opatrenie nepredstavuje štátnu pomoc.

(298) Komisia preto dospela k záveru, že opatrenie 2 nepredstavovalo štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, keďže nebolo selektívne.

(299) Komisia poznamenáva, že z rozhodnutia o začatí konania vzišla otázka, či príručky AIP môžu byť nezlučiteľné s vnútorným trhom z dôvodu možného diskriminačného zaobchádzania v súvislosti s rôznymi druhmi cestujúcich. Táto zásada sa uplatňuje na opatrenia, ktoré predstavujú štátnu pomoc a zabraňuje tomu, aby sa tieto opatrenia považovali za zlučiteľné podľa pravidiel štátnej pomoci ([69]). Keďže sa v tomto prípade dospelo k záveru, že príručky AIP nepredstavujú štátnu pomoc, nie je potrebné ďalej analyzovať prvok neoddeliteľného prepojenia, ktorý vzišiel z rozhodnutia o začatí konania.

9. POSÚDENIE OPATRENIA 3 – DOHODY Z ROKU 2008 SO SPOLOČNOSŤOU WIZZ AIR

9.1. Existencia pomoci

(300) Zásady článku 107 ods. 1 ZFEÚ stanovené v odôvodneniach 171 a 172 sa uplatňujú aj na posúdenie opatrenia 3, ktoré sa týka dohôd z roku 2008 medzi prevádzkovateľom letiska a spoločnosťou Wizz Air.

9.1.1. *Hospodárska činnosť a pojem podnik*

(301) Wizz Air je letecká spoločnosť. Poskytuje služby pravidelnej leteckej dopravnej služby pre cestujúcich a vykonáva hospodársku činnosť, a preto predstavuje podnik *v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ*.

9.1.2. *Štátne prostriedky a pripísateľnosť štátu*

9.1.2.1. Zásady

(302) Zásady vysvetlené v odôvodneniach 271 – 275 sa uplatňujú aj na toto opatrenie.

9.1.2.2. Uplatnenie na tento prípad

(303) V prípade štátnych prostriedkov sa uplatňuje to isté, čo sa uvádza v odôvodnení 276.

([69]) Rozsudok Súdneho dvora z 15. júna 1993, Matra/Komisia, C-225/91, EU:C:1993:239.

(304) Pokiaľ ide o pripísateľnosť dohôd z roku 2008, ktoré boli podpísané v čase platnosti štatútu letiska z roku 1998, primerane sa uplatňuje odôvodnenie týkajúce sa AIP na rok 2007, AIP na rok 2008 a AIP na rok 2010 uvedené v odôvodneniach 277 – 279.

(305) Komisia vzhľadom na uvedené úvahy konštatuje, že uzavretie dohôd z roku 2008 medzi spoločnosťou Wizz Air a prevádzkovateľom letiska je pripísateľné štátu.

9.1.3. *Selektívnosť*

9.1.3.1. Zásady

(306) Zásady vysvetlené v odôvodnení 199 sa uplatňujú aj na toto opatrenie.

9.1.3.2. Uplatnenie na tento prípad

(307) V tomto prípade boli dohody z roku 2008 uzavreté s jediným podnikom, a to so spoločnosťou Wizz Air. Opatrenie 3 bolo teda selektívne podľa vymedzenia v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

9.1.4. *Hospodárska výhoda*

9.1.4.1. Zásady

(308) Na dohody medzi letiskami a leteckými spoločnosťami sa uplatňujú zásady týkajúce sa hospodárskej výhody v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ stanovené v odôvodneniach 202 – 206. Uplatnenie zásady súkromného subjektu v trhovom hospodárstve na takéto dohody je ďalej vysvetlené v usmerneniach v oblasti letectva z roku 2014 ([70]).

(309) Komisia v konkrétnej situácii dohôd medzi letiskom a leteckými spoločnosťami posúdi, či dostupnosť verejných prostriedkov letisku predstavuje výhodu pre letecké spoločnosti, ktoré toto letisko využívajú. Takáto pomoc poskytnutá leteckej spoločnosti využívajúcej letisko sa dá v zásade vylúčiť v prípade, že vzťah medzi letiskom a touto leteckou spoločnosťou spĺňa kritérium súkromného subjektu v trhovom hospodárstve.

(310) Podľa usmernení v oblasti letectva z roku 2014 na základe zásady súkromného subjektu v trhovom hospodárstve možno pomoc v prospech leteckej spoločnosti využívajúcej letisko v zásade vylúčiť, keď:

1. cena účtovaná za letiskové služby zodpovedá trhovej cene alebo

2. možno pomocou analýzy *ex ante*, konkrétne analýzy založenej na údajoch, ktoré boli dostupné v čase rozhodnutia o daných opatreniach, preukázať, že dohoda medzi letiskom a leteckou spoločnosťou môže na základe predpokladov viesť k pozitívnemu prínosu pre kumulovanie zisku pre letisko.

(311) Čo sa týka prvého prístupu opísanom v odôvodnení 310 (t. j. porovnanie ceny účtovanej za letiskové služby s trhovou cenou), podľa usmernení v oblasti letectva z roku 2014 je na určenie porovnávacieho kritéria najskôr potrebná možnosť výberu dostatočného počtu porovnateľných letísk poskytujúcich porovnateľné služby za bežných trhových podmienok. V tejto súvislosti Komisia poznamenáva, že v súčasnosti značná väčšina letísk Únie využíva verejné financovanie na pokrývanie investičných a prevádzkových nákladov. Orgány verejnej moci tradične považujú letiská vo vlastníctve štátu za infraštruktúru na podporu miestneho rozvoja a nie za podniky fungujúce v súlade s trhovými pravidlami. Ceny týchto letísk preto nebývajú určené s ohľadom na trhové faktory, a najmä dobré vyhliadky na ziskovosť *ex ante*, ale predovšetkým s ohľadom na sociálne alebo regionálne faktory. Aj keď sú niektoré letiská súkromne vlastnené alebo prevádzkované bez sociálnych alebo regionálnych faktorov, ceny účtované týmito letiskami môžu byť do značnej miery ovplyvnené cenami účtovanými väčšinou verejne dotovaných letísk, lebo takéto ceny letecké spoločnosti zohľadňujú pri rokovaniach so súkromne vlastnenými alebo prevádzkovanými letiskami. Komisia za týchto okolností vyjadrila v usmerneniach v oblasti letectva z roku 2014 svoje pochybnosti, či je v súčasnosti možné určiť vhodné porovnávacie kritérium na stanovenie skutočnej trhovej ceny za služby poskytované letiskami ([71]).

([70]) Usmernenia v oblasti letectva z roku 2014, bod 53.
([71]) Usmernenia v oblasti letectva z roku 2014, bod 59.

(312) Komisia sa v každom prípade domnieva, že porovnávacie hodnotenie by malo byť založené na porovnaní letiskových poplatkov bez akýchkoľvek výhod poskytovaných leteckej spoločnosti (ako sú marketingová podpora, zľavy alebo akýkoľvek iný stimul) v rámci dostatočného počtu vhodných „porovnávaných letísk“, ktorých prevádzkovatelia sa správajú ako prevádzkovatelia letísk v trhovom hospodárstve. Mali by sa použiť najmä tieto ukazovatele: objem dopravy, druh dopravy (obchodná, dovolenková alebo cieľová destinácia), relatívny význam nákladnej dopravy a relatívny význam príjmu, ktorý plynie z neleteckých činností letiska, druh a úroveň služieb poskytovaných letiskom, blízkosť letiska k veľkému mestu, počet obyvateľov v spádovej oblasti letiska, prosperita okolitej oblasti (HDP na obyvateľa), rôzne geografické oblasti, ktoré by mohli priťahovať cestujúcich.

(313) Na základe uvedeného Komisia považuje za najrelevantnejšie kritérium na posúdenie dohôd, ktoré uzatvorili letiská s jednotlivými leteckými spoločnosťami, analýzu prírastkovej ziskovosti *ex ante*.

(314) Komisia sa okrem toho domnieva, že dohody uzatvorené medzi leteckými spoločnosťami a letiskom sa môžu považovať za dohody, ktoré spĺňajú kritérium súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, ak postupne prispievajú, z hľadiska *ex ante*, k ziskovosti letiska, a to aspoň z dlhodobého hľadiska ([72]). Letisko by malo preukázať, že keď uzatvára dohodu s leteckou spoločnosťou (napr. jednotlivú zmluvu alebo celkový systém letiskových poplatkov), je počas trvania dohody schopné pokrývať všetky z nej vyplývajúce náklady s primeraným rozpätím zisku na základe rozumných strednodobých vyhliadok ([73]).

(315) Z tohto hľadiska sa Komisia domnieva, že cenové rozdiely sú štandardným obchodným postupom, pokiaľ sú v súlade so všetkými právnymi predpismi týkajúcimi sa hospodárskej súťaže a odvetvia. Napriek tomu by takéto politiky rozdielnych cien mali byť komerčne odôvodnené tak, aby spĺňali kritérium súkromného subjektu v trhovom hospodárstve ([74]).

9.1.4.2. Spoločné posúdenie dohôd z roku 2008

(316) Komisia sa domnieva, že na účely uplatnenia zásady súkromného subjektu v trhovom hospodárstve sa dohody z roku 2008 musia posudzovať spoločne ako jedno opatrenie. Podporuje to niekoľko ukazovateľov.

(317) Po prvé dohody uzatvorili rovnaké zmluvné strany.

(318) Po druhé v memorande o porozumení z 25. júna 2008 sa uvádza rozsah služieb, ktoré má poskytovať prevádzkovateľ letiska, ako aj marketingové služby, ktoré má poskytovať spoločnosť Wizz Air. V memorande o porozumení sa predpokladá rovnaký vzorec na vypočítanie marketingového poplatku a rovnaká suma ponechaná za odlietajúceho cestujúceho ako v marketingovej dohode z 30. júla 2008. Memorandum o porozumení a marketingová dohoda sú preto priamo a bezprostredne spojené z hľadiska obsahu. V memorande o porozumení sú takisto stanovené všeobecné zásady spolupráce medzi prevádzkovateľom letiska a spoločnosťou Wizz Air, ktoré sú následne vysvetlené z operatívnejšieho hľadiska v marketingovej dohode, prevádzkovej dohode a DPO. Marketingová dohoda sa takisto priamo odvoláva na memorandum o porozumení vo svojej preambule (odôvodnenie 55). Memorandum o porozumení napokon nahradila marketingová dohoda, prevádzková dohoda a DPO.

(319) Po tretie prevádzková dohoda a DPO boli podpísané v rovnaký deň (1. augusta 2008) na rovnaké obdobie, t. j. od 11. decembra 2008 do 10. decembra 2009, s automatickým obnovením na ďalších 12 mesiacov v deň každého výročia nadobudnutia ich platnosti a bez možnosti ich ukončenia pred dňom tretieho výročia marketingovej dohody. Marketingová dohoda takisto nadobudla platnosť v rovnaký deň, t. j. 11. decembra 2008 (odôvodnenie 54).

([72]) Usmernenia v oblasti letectva z roku 2014, bod 66.
([73]) Usmernenia v oblasti letectva z roku 2014, bod 63.
([74]) Usmernenia v oblasti letectva z roku 2014, bod 62.

(320) Po štvrté dohody z roku 2008 boli vzájomne prepojené. V marketingovej dohode sa niekoľkokrát odkazuje na prevádzkovú dohodu a DPO: i) v marketingovej dohode sa stanovilo, že zmluvné strany ju môžu okamžite ukončiť v prípade skončenia platnosti prevádzkovej dohody bez obnovenia alebo ukončenia prevádzkovej dohody; ii) v marketingovej dohode sa stanovilo, že zmluvné strany môžu okamžite ukončiť prevádzkovú dohodu a DPO bez povinnosti nahradiť škodu v prípade skončenia platnosti alebo ukončenia marketingovej dohody; iii) v marketingovej dohode sa stanovilo, že v prípade zvýšenia poplatkov upravených v prevádzkovej dohode alebo DPO sa marketingový poplatok upraví tak, aby zodpovedal zmene letiskových poplatkov (odôvodnenie 59).

(321) Komisia sa na základe uvedených argumentov domnieva, že memorandum o porozumení, marketingová dohoda, prevádzková dohoda a DPO nie sú oddeliteľné. Komisia preto konštatuje, že na účely určenia toho, či uvedená transakcia predstavuje štátnu pomoc, je potrebné analyzovať dohody z roku 2008 spoločne.

9.1.4.3. Uplatnenie zásad na tento prípad

(322) Aby Komisia v tomto prípade mohla určiť, či dohody z roku 2008 poskytujú spoločnosti Wizz Air výhodu, ktorú by nezískala za bežných trhových podmienok, musí preskúmať, či by letisko prevádzkujúce svoju činnosť za bežných trhových podmienok a riadiace sa vyhliadkami ziskovosti z dlhodobejšieho hľadiska ([75]) za podobných okolností uzatvorilo rovnakú alebo podobnú obchodnú dohodu s leteckou spoločnosťou. Komisia sa musí preniesť do obdobia, v ktorom sa prijalo rozhodnutie uzatvoriť dohody z roku 2008 medzi prevádzkovateľom letiska a spoločnosťou Wizz Air, a pri posúdení vychádzať z informácií a predpokladov, ktoré mal v tom čase k dispozícii prevádzkovateľ letiska.

(323) Čo sa týka analýzy súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, spoločnosť Wizz Air uviedla, že na tento prípad by sa mal okrem druhého prístupu (t. j. analýzy ziskovosti) v odôvodnení 310 bode 2 uplatniť aj prístup vychádzajúci z porovnania s trhovou cenou, t. j. prvý prístup vysvetlený v odôvodnení 310 bode 1.

(324) Spoločnosť Wizz Air predložila správu o hospodárskom posúdení zásady súkromného investora v trhovom hospodárstve z 27. októbra 2011 vypracovanú spoločnosťou Oxera, v ktorej boli poplatky zaplatené spoločnosťou Wizz Air na medzinárodnom letisku Timişoara porovnané s poplatkami, ktoré spoločnosť Wizz Air zaplatila na troch letiskách v Spojenom kráľovstve, ktoré spoločnosť Oxera považovala za porovnateľné letiská: letiská v Liverpoole, Prestwicku a Doncasteri. Analýza v štúdii je založená na údajoch poskytnutých prevádzkovateľom letiska a spoločnosťou Wizz Air. Podľa štúdie spoločnosti Oxera je pravdepodobné, že tieto letiská sa na základe svojej vlastníckej štruktúry a štruktúry financovania budú správať ako letiská „súkromného investora“. V štúdii bolo takisto predložené porovnanie všeobecných charakteristík medzinárodného letiska Timişoara a troch porovnateľných letísk (napr. počet obyvateľov domovského mesta, vzdialenosť od domovského mesta, počet obyvateľov najväčšieho mesta vzdialeného do 150 km, najbližšie veľké letisko), veľkosti príjmu stanovenej na základe HDP na obyvateľa, ako aj priemerných týždenných miezd, trendov v objeme cestujúcich, príjmov príslušných letísk a spôsobu financovania (t. j. či letisku bolo poskytnuté financovanie z verejných prostriedkov). V správe boli vypočítané poplatky, ktoré spoločnosť Wizz Air zaplatila na medzinárodnom letisku Timişoara v porovnaní s tromi letiskami v Spojenom kráľovstve (analýza zohľadňovala rozličné poplatky na štyroch letiskách bez výhod poskytnutých spoločnosti Wizz Air). V analýze sa uvádza celková výška poplatkov, ktoré spoločnosť Wizz Air zaplatila na medzinárodnom letisku Timişoara a na porovnávaných letiskách, vyjadrená v eurách za spiatočný let a v eurách za cestujúceho. Na tomto základe sa v štúdii zistilo, že priemerná výška poplatkov, ktoré spoločnosť Wizz Air zaplatila na medzinárodnom letisku Timişoara v rokoch 2008 až 2011, v prepočte na spiatočný let aj na cestujúceho je vyššia ako priemerná výška poplatkov, ktoré táto letecká spoločnosť zaplatila na porovnávaných letiskách. Podľa správy spoločnosti Oxera nižšie ceny, ktoré spoločnosť Wizz Air platila na porovnávaných letiskách, naznačujú, že súkromný investor by pravdepodobne uzatvoril zmluvu za podmienok dohody medzi prevádzkovateľom letiska a spoločnosťou Wizz Air.

(325) Pokiaľ ide o správu spoločnosti Oxera predloženú spoločnosťou Wizz Air, v ktorej sa medzinárodné letisko Timişoara porovnáva s tromi letiskami v Spojenom kráľovstve, Komisia pripomína, že referenčné porovnávanie nie je vhodná metóda na stanovenie trhových cien, ak dostupné porovnávacie kritériá neboli identifikované s ohľadom na trhové aspekty alebo ak sú existujúce procesy významne narušené verejnými zásahmi. Zdá sa, že takéto narušenia v leteckom priemysle existujú, a to z dôvodov vysvetlených v odôvodneniach 311 – 312.

([75]) ALFA Romeo, bod 23; rozsudok z 12. decembra 2000, Alitalia/Komisia, T-296/97, EU:T:2000:289, bod 84.

(326) Komisia okrem toho konštatuje, že nie je splnené kritérium dostatočného počtu porovnávaných letísk poskytujúcich porovnateľné služby za bežných podmienok stanovené v bode 55 usmernení v oblasti letectva z roku 2014. Vzhľadom na to, že v Európe je niekoľko stoviek letísk, ([76]) tri letiská nie je možné považovať za dostatočný počet, ktorý by umožnil identifikáciu vhodného porovnávacieho kritéria v súvislosti s príslušnými trhovými cenami. Dve z troch letísk na referenčné porovnanie (letiská v Liverpoole a Doncasteri) navyše vlastní rovnaká skupina – Peel Airports Group, čo ďalej znižuje počet a rozmanitosť porovnávaných letísk potrebných na poskytnutie spoľahlivého porovnávacieho kritéria.

(327) Všetky tri porovnávané letiská sa navyše nachádzajú v Spojenom kráľovstve a dve z nich (v Liverpoole a Doncasteri) sa nachádzajú v blízkosti toho istého veľkého mesta – Manchesteru. V správe spoločnosti Oxera okrem toho nie je vysvetlené, či tri porovnávané letiská, ako aj medzinárodné letisko Timişoara poskytujú porovnateľné služby. Štúdia poskytuje len informácie týkajúce sa času, keď spoločnosť Wizz Air začala prevádzku na jednotlivých letiskách a to, do akých destinácií lietala, a analyzuje celkovú výšku poplatkov, ktoré spoločnosť Wizz Air na týchto letiskách zaplatila (bez platieb za marketingové služby). To však neumožňuje vykonať posúdenie toho, či letiská poskytovali porovnateľné služby.

(328) Navyše, ako sa zdôrazňuje aj v samotnej správe spoločnosti Oxera, medzi medzinárodným letiskom Timişoara a ďalšími dvomi letiskami v Spojenom kráľovstve (letiská v Liverpoole a Prestwicku) existujú viaceré rozdiely. Predovšetkým, letisko v Liverpoole je podstatne väčšie ako medzinárodné letisko Timişoara (približne 5,5 milióna cestujúcich v roku 2007), letisko v Prestwicku poskytlo služby viac ako 2 miliónom cestujúcich. Z hľadiska objemu cestujúcich bolo jediným porovnateľným letiskom letisko v Doncasteri (do 1 milióna cestujúcich). Počet cestujúcich, ktorých samotná spoločnosť Wizz Air prepravila z jednotlivých uvedených letísk sa líši.

(329) Pokiaľ ide o prosperitu okolitej oblasti (HDP na obyvateľa), medzi Temešvárom (index HDP na obyvateľa ([77]) pod hodnotou 50 v roku 2007) a Spojeným kráľovstvom (index HDP na obyvateľa približne 120 v roku 2007), kde sa nachádzajú tri porovnávané letiská, bol obrovský rozdiel. V porovnávacej časti správy spoločnosti Oxera sa navyše uvádzajú informácie o priemerných týždenných mzdách na regionálnom trhu práce Timişoara a troch mestách v Spojenom kráľovstve, kde sa nachádzajú porovnávané letiská (Liverpool, Prestwick a Doncaster), pričom tieto informácie sa takisto veľmi odlišujú (Timişoara je príslušná hodnota pod 50, zatiaľ čo ostatné tri mestá dosiahli hodnotu nad 500).

(330) Správa okrem toho nezohľadňuje určité ukazovatele uvedené v bode 60 usmernení v oblasti letectva z roku 2014 (napr. druh dopravy alebo druh a úroveň poskytovaných letiskových služieb).

(331) Napokon, ani za predpokladu, že na základe platnej porovnávacej analýzy by „ceny“ uplatnené v rôznych transakciách, na ktoré sa toto posúdenie vzťahuje, boli rovnaké alebo vyššie než „trhové ceny“, Komisia nemôže dospieť k záveru, že uvedené transakcie jednoznačne zodpovedali trhovej cene. Ak by prevádzkovateľ pri uzatvorení takýchto dohôd mohol očakávať, že tieto dohody povedú k prírastkovým nákladom, ktoré sú vyššie ako prírastkové príjmy, nejednalo by sa o trhovú cenu. Súkromný subjekt v trhovom hospodárstve by v skutočnosti nemal záujem ponúkať tovar alebo služby za „trhovú cenu“, ak by mu to spôsobilo prírastkovú stratu.

(332) Komisia v kontexte tejto analýzy považuje za vhodné pripomenúť, že po prijatí usmernení v oblasti letectva z roku 2014 bolo Rumunsko spolu so zainteresovanými stranami vyzvané, aby predložili pripomienky týkajúce sa uplatňovania týchto usmernení na tento prípad. Rumunsko ani ostatné zainteresované strany okrem spoločnosti Wizz Air nenamietali voči prístupu Komisie, podľa ktorého je v prípade, že nie je možné identifikovať vhodné porovnávacie kritérium na stanovenie skutočnej trhovej ceny služieb, ktoré letiská poskytujú leteckým spoločnostiam, najvhodnejším kritériom posúdenia dohôd uzavretých medzi týmito dvomi stranami analýza prírastkovej ziskovosti *ex ante*.

([76]) V bode 1 usmernení v oblasti letectva z roku 2014 sa uvádza, že systém leteckej dopravy Európskej únie tvorí sieť viac než 460 letísk.

([77]) Ako sa vysvetľuje v správe spoločnosti Oxera, index HDP na obyvateľa v Rumunsku a v Spojenom kráľovstve sa vyjadruje štandardom kúpnej sily (PPS), ktorý sa porovná s priemerom Európskej únii (EÚ27). Priemer Európskej únie (EÚ27) bol stanovený na hodnotu 100.

(333) Komisia sa preto na základe uvedeného domnieva, že v tomto prípade sa musí uplatniť prístup, ktorý sa všeobecne odporúča v usmerneniach v oblasti letectva z roku 2014, pokiaľ ide o uplatnenie kritéria súkromného subjektu v trhovom hospodárstve na vzťahy medzi letiskami a leteckými spoločnosťami, a to analýza prírastkovej ziskovosti *ex ante* ([78]).

9.1.4.4. Časový rámec na posúdenie ziskovosti dohôd z roku 2008

(334) Pri rozhodovaní o tom, či uzavrieť dohody s leteckou spoločnosťou, si súkromný subjekt v trhovom hospodárstve na svoje posúdenie vyberie časový rámec na základe obdobia platnosti príslušných dohôd alebo obdobia platnosti stanoveného v každej individuálnej dohode. Inými slovami, posúdi prírastkové náklady a príjmy za obdobie uplatňovania dohôd. V deň podpísania dohôd sa obozretný súkromný subjekt v trhovom hospodárstve nebude spoliehať na to, že sa dohody po skončení ich platnosti obnovia, či už za rovnakých alebo nových podmienok.

(335) Komisia na základe prístupu opísaného v odôvodnení 334 posúdi prírastkové náklady a príjmy dohôd z roku 2008 za obdobie od 11. decembra 2008 – 10. decembra 2011, ktoré predstavuje počiatočné obdobie uplatňovania marketingovej dohody. Voliteľné predĺženie marketingovej dohody o ďalších 12 mesiacov po uplynutí prvých troch rokov sa nebude brať do úvahy. Predĺženie dohody bola len jedna z možností a súkromný subjekt v trhovom hospodárstve sa nemohol spoliehať na skutočnosť, že by k nej došlo.

(336) Prevádzková dohoda aj DPO boli platné na počiatočné obdobie jedného roku, t. j. od 11. decembra 2008 do 10. decembra 2009. V každej z nich sa predpokladalo automatické obnovenie na ďalších 12 mesiacov v deň každého výročia nadobudnutia ich platnosti. Prevádzkovateľ letiska nebol oprávnený tieto dve dohody jednostranne ukončiť pred 3. obdobím obnovenia ([79]). Keďže obnovenie prevádzkovej dohody a DPO bolo z hľadiska prevádzkovateľa letiska automatické, Komisia sa domnieva, že obozretný súkromný subjekt v trhovom hospodárstve by predpokladal, že prevádzková dohoda a DPO budú platné minimálne počas trvania marketingovej dohody, ak nie dlhšie.

(337) V opačnom zmysle by predpokladanie trojročného počiatočného obdobia marketingovej dohody a jednoročného počiatočného obdobia prevádzkovej dohody bolo nelogické, pretože marketingová dohoda by bez pôsobenia leteckej spoločnosti na letisku ostala bezpredmetná. Podobne by bolo potrebné s trvaním prevádzkovej dohody zosúladiť aj trvanie uplatňovania DPO, keďže služby pozemnej obsluhy sú možné len v prípade pôsobenia leteckej spoločnosti na letisku. Okrem toho, ako sa vysvetľuje v odôvodnení 319, trvanie marketingovej dohody na jednej strane a trvanie prevádzkovej dohody a DPO na strane druhej sú prepojené.

(338) Komisia poznamenáva, že memorandum o porozumení podpísané 25. júna 2008 predstavovalo rámec ustanovujúci všeobecné zásady spolupráce medzi prevádzkovateľom letiska a spoločnosťou Wizz Air. Tieto zásady boli následne vysvetlené z prevádzkového hľadiska v marketingovej dohode, prevádzkovej dohode a DPO. Komisia sa preto domnieva, že obdobie pred podpísaním memoranda o porozumení, t. j. 25. júna 2008, by sa malo na účely analýzy ziskovosti považovať za referenčné hľadisko *ex ante*.

(339) Prevádzková dohoda a DPO sa 25. júna 2010 zmenili prostredníctvom novej schémy zliav na obdobie do 6. februára 2011 (ďalej len „zmenené dohody z roku 2010“) dohodnutej medzi spoločnosťou Wizz Air a prevádzkovateľom letiska. Táto nová schéma zliav zodpovedá AIP na rok 2010. Vzhľadom na skutočnosť, že zmeny priniesli úpravu podmienok dvoch dohôd, Komisia uplatní zásadu súkromného subjektu v trhovom hospodárstve samostatne na zmenené dohody z roku 2010 s cieľom posúdiť to, či by súkromný subjekt v trhovom hospodárstve zmenené dohody uzatvoril. Ďalej uvedené posúdenie preto bude rozlišovať medzi analýzou ziskovosti za počiatočné obdobie dohôd z roku 2008 a analýzou ziskovosti zmenených dohôd z roku 2010.

([78]) Usmernenia v oblasti letectva z roku 2014, body 59 a 61.

([79]) S výnimkou štandardných dôvodov týkajúcich sa porušenia zmluvy.

9.1.4.5. Analýza ziskovosti dohôd z roku 2008

Posúdenie prírastkových nákladov a príjmov dohôd z roku 2008

(340) Dohody z roku 2008 boli individuálne dojednané dohody, ktoré sa vzťahovali len na dve zmluvné strany. Nepredstavujú celkovú schému letiskových poplatkov, ktorá sa uplatňuje na všetky letecké spoločnosti, ktoré využívajú letisko ([80]). Príslušné prírastkové náklady a príjmy vyplývajúce z dohôd z roku 2008 sú prírastkové náklady a príjmy, ktorých vznik očakával prevádzkovateľ letiska v súvislosti s prevádzkou spoločnosti Wizz Air na medzinárodnom letisku Timişoara.

(341) Kľúčovou otázkou je, či prírastkové príjmy vyplývajúce z činnosti leteckej spoločnosti prevyšujú prírastkové náklady. Investície, ktoré sa na letisku uskutočnili pred uzavretím dohôd, a fixné prevádzkové náklady preto nie sú relevantné.

(342) Prírastkové príjmy, ktoré by súkromný investor odôvodnene očakával na základe dohôd z roku 2008, by vznikli z doplňujúcich príjmov z leteckých činností, ako sú letiskové poplatky zaplatené spoločnosťou Wizz Air, a doplňujúcich príjmov z neleteckých činností, napr. z parkovania vozidiel, licencovaných alebo priamo prevádzkovaných obchodov.

(343) Prírastkové náklady v tomto prípade sú prevádzkové náklady, marketingové náklady a všetky investičné náklady, ktoré sa dajú pripísať prítomnosti spoločnosti Wizz Air na medzinárodnom letisku Timişoara.

Analýza ziskovosti *ex ante* dohôd z roku 2008 poskytnutá Rumunskom

(344) Rumunsko na žiadosť Komisie 9. decembra 2014 poskytlo analýzu ziskovosti *ex ante* zrekonštruovanú *ex post* na základe údajov, ktoré boli dostupné pred uzatvorením dohôd z roku 2008 so spoločnosťou Wizz Air. Analýza poskytla prehľad prírastkových príjmov, ktoré sa dali očakávať v čase uzatvorenia dohôd.

(345) Odhadovalo sa, že dohody z roku 2008 vytvoria tieto príjmy:

Tabuľka 12: Odhadované príjmy *ex ante* vytvorené na základe dohôd z roku 2008 (pri vylúčení marketingovej dohody)

Rok **(1)**	**Počet cestujúcich (odhadovaný)** **(2)**	**Príjmy z leteckých činností za cestujúceho spoločnosti Wizz Air (v EUR)** **(3)**	**Príjmy z neleteckých činností za cestujúceho (v EUR)** **(4)**	**Príjmy z leteckých činností (v EUR)** **(5) = (2) × (3)**	**Príjmy z neleteckých činností (v EUR)** **(6) = (2) × (4)**	**Príjmy spolu (odhadované) (v 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) V analýze sú použité predpovede spoločnosti Wizz Air týkajúce sa počtu cestujúcich, ktorí sa mali prepraviť v rokoch 2009, 2010 a 2011.

(347) Výpočet príjmov z leteckých činností za odlietajúceho cestujúceho sa uvádza v tabuľke 13. Príjmy z leteckých činností za cestujúceho spoločnosti Wizz Air sa vypočítali ako príjmy z leteckých činností za odlietajúceho cestujúceho spoločnosti Wizz Air (približne 24 EUR) vydelené dvomi, keďže len polovica cestujúcich spoločnosti Wizz Air sú odlietajúci cestujúci. Jednotkové náklady predstavujú poplatky v plnej výške (t. j. bez zliav) stanovené v prevádzkovej dohode a DPO.

([80]) Usmernenia v oblasti letectva z roku 2014, bod 63.

Tabuľka 13: Príjmy z leteckých činností za let a za odlietajúceho cestujúceho spoločnosti Wizz Air

		MVH	**72**
		Kapacita	**180**
		Faktor zaťaženia	**82 %**
	Jednotková miera	Jednotkový poplatok (v EUR)	Za let (v EUR)
Poplatok za pristátie	MVH	7	504
Stojiskový poplatok	MVH	0,15	10,80
Poplatok za osvetlenie	MVH	2,10	151,20
Poplatok za obsluhu rampy	let	150	150
Poplatok za cestujúceho, ktorý nastúpil na palubu	odl. cest.	8	1 180,80
Bezpečnostný poplatok	odl. cest.	10	1 476
Poplatok za cestujúceho so zníženou pohyblivosťou	odl. cest.	0,20	29,52
Spolu za let	**let**		**3 502,32**
Spolu za odl. cest.	**odl. cest.**		**23,73**

(348) Podľa Rumunska na základe skúseností letiska za uplynulé roky predstavovali príjmy z neleteckých činností len 15 až 20 % celkových príjmov prevádzkovateľa letiska, čo predstavovalo príjmy z neleteckých činností vo výške 2,5 EUR za cestujúceho. Táto suma sa predpokladala aj v súvislosti s cestujúcimi spoločnosti Wizz Air (ako sa uvádza v stĺpci 4 tabuľky 12).

(349) Pri zahrnutí marketingových poplatkov stanovených v marketingovej dohode do odhadov sa očakávali tieto príjmy. Rumunsko marketingové poplatky v tabuľke zahrnulo pod názvom „marketingová investícia letiska“.

Tabuľka 14: Odhadované čisté príjmy *ex ante* vytvorené na základe dohôd z roku 2008 (vrátane marketingovej dohody)

Rok	**Počet cestujúcich za rok**	**Počet cestujúcich, ktorí nastúpili na palubu za rok (2)/2**	**Príjmy z leteckých činností za cestujúceho, ktorý nastúpil na palubu (v EUR)**	**Príjmy z neleteckých činností za cestujúceho (v EUR)**	**Tarifa, ktorú si ponechá prevádzkovateľ letiska za cestujúceho, ktorý nastúpil (v EUR)**	**Suma, ktorú si ponechá letisko (3) × (7) (v EUR)**	**Príjmy zleteckých činností (2) × (4) (v EUR)**	**Marketingový poplatok letiska (8) – (7) (v EUR)**	**Príjmy z neleteckých činností (2) × (5) (v EUR)**	**Konečné príjmy letiska (7) + (10) (v 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) Suma, ktorú si ponechá prevádzkovateľ letiska za cestujúceho, ktorý nastúpil na palubu (stĺpec 6 tabuľky 14) sa vypočítala na základe marketingovej dohody. V marketingovej dohode sa predpokladalo, že suma, ktorú si ponechá prevádzkovateľ letiska ([81]), bude takto závisieť od počtu cestujúcich za mesiac, ktorých spoločnosť Wizz Air prepraví na letisko alebo z neho.

([81]) Ponechaná suma predstavovala metodiku použitú pri výpočte marketingových poplatkov vo vzťahu k letiskovým poplatkom.

Tabuľka 15: Ponechaná suma za odlietajúceho cestujúceho

Počet cestujúcich za mesiac (odlietajúcich a prilietajúcich), ktorých spoločnosť Wizz Air prepravila na letisko alebo z neho			Ponechaná suma za odlietajúceho cestujúceho v EUR
0	–	5 349	8
5 350	–	10 690	6
10 691	–	15 999	5
16 000	–	31 999	4
> 32 000			3,50

(351) Vzhľadom na odhadovaný počet cestujúcich spoločnosti Wizz Air za rok vo výške 200 000 v roku 2009, 300 000 v roku 2010 a 350 000 v roku 2011 sa odhadovalo, že počet cestujúcich spoločnosti Wizz Air za mesiac bude 16 666 v roku 2009, 25 000 v roku 2010 a 29 166 v roku 2011. Na tomto základe sa predpokladalo, že prevádzkovateľ letiska by si ponechal sumu 5 EUR za cestujúceho, ktorý nastúpil na palubu, v roku 2009 a 4 EUR v rokoch 2010 a 2011.

(352) V analýze poskytnutej Rumunskom nie sú zahrnuté výpočty prírastkových nákladov. Podľa rumunských orgánov tvoria väčšinu letiskových nákladov fixné náklady (približne 80 %). Okrem toho sa očakávalo, že náklady letiska zostanú nezmenené alebo prejdú menšími úpravami z dôvodu vyššej spotreby paliva a energie a možno aj z dôvodu fyzického opotrebovania zariadení súvisiaceho s prevádzkou spoločnosti Wizz Air na letisku. Rumunsko vysvetlilo, že sa neočakávali žiadne ďalšie dodatočné náklady súvisiace so zariadeniami, materiálmi a infraštruktúrou, keďže spoločnosť Wizz Air by počas svojej prevádzky využívala existujúce aktíva a infraštruktúru v časových intervaloch, v ktorých sa doteraz nevyužívali. Činnosť medzinárodného letiska Timişoara bola zameraná na prevádzku spoločnosti Carpatair, ktorá počas dňa využívala len určité časové intervaly. Z podobných dôvodov sa neočakávali ani dodatočné náklady na personál. Podľa Rumunska neboli spoločnosti Wizz Air pridelené žiadne investičné náklady, pretože všetky investície letiska boli naplánované ešte pred začatím rokovaní so spoločnosťou Wizz Air. Podľa analýzy by teda prevádzkovateľ letiska vzhľadom na vysoký podiel fixných nákladov profitoval zo zvýšenej ziskovosti vďaka zvýšenému objemu cestujúcich, a to aj pri uplatnení znížených taríf.

(353) Komisia považuje prístup týkajúci sa odhadovaného počtu cestujúcich za primeraný, keďže je v súlade s plánom rozvoja. V pláne rozvoja sa predpokladalo, že počet cestujúcich sa v rokoch 2008 až 2009 zvýši o 244 348 cestujúcich. Vzhľadom na to, že prevádzková dohoda so spoločnosťou Wizz Air nadobudla platnosť 11. decembra 2008, sa dá približne konštatovať, že spoločnosť Wizz Air priniesla 200 000 z nárastu o 244 348 cestujúcich predpovedaného v pláne rozvoja. V pláne rozvoja sa takisto odhadoval nárast toku cestujúcich o 253 423 cestujúcich v rokoch 2009 až 2010 a o 215 973 cestujúcich v rokoch 2010 až 2011. Zvýšenie počtu cestujúcich o 100 000 v rokoch 2009 až 2010, resp. o 50 000 v rokoch 2010 až 2011 v súvislosti so spoločnosťou Wizz Air, ktoré sa predpokladalo v rumunskej analýze *ex ante*, sa preto zdá byť primerané.

(354) Komisia konštatuje, že príjmy z leteckých činností sú nadhodnotené, keďže sa nevzali do úvahy zľavy z letiskových poplatkov predpokladané v prevádzkovej dohode. Vzhľadom na vzorec výpočtu marketingového poplatku by však nižšie príjmy z leteckých činností viedli k nižšiemu marketingovému poplatku presne o tú istú sumu ([82]). Príjmy a náklady by teda boli nižšie o rovnakú sumu, a preto by neovplyvnili ziskovosť.

(355) Komisia však konštatuje, že analýza *ex ante* zrekonštruovaná *ex post*, ktorú poskytlo Rumunsko, vykazuje viaceré nedostatky:

([82]) Napríklad, ak by príjem z leteckých činností za odlietajúceho cestujúceho predstavoval 20 EUR namiesto 24 EUR, príjmy z leteckých činností by boli nižšie o 400 000 EUR, t. j. boli by vo výške 2 milióny EUR. Marketingový poplatok by potom bol vo výške 1 500 000 EUR (príjmy z leteckých činností vo výške 2 milióny EUR mínus suma, ktorú si ponechal prevádzkovateľ letiska vo výške 500 000 EUR). Marketingový poplatok je tak v uvedenej situácii nižší o 400 000 EUR v porovnaní s poplatkom za cestujúceho vo výške 24 EUR.

a) Bezpečnostný poplatok ([83]) je v celej výške zahrnutý ako príjem z leteckých činností letiska. Tento poplatok buď nemal byť zahrnutý vzhľadom na to, že financuje nehospodárske činnosti ([84]), alebo mal byť zahrnutý v príjmoch z leteckých činností spolu s príslušnými bezpečnostnými nákladmi vyúčtovanými na strane nákladov (zahrnutie bezpečnostného poplatku a bezpečnostných nákladov by teda neovplyvnilo ziskovosť) ([85]).

b) V analýze sa neuvádzajú žiadne výpočty prírastkových prevádzkových nákladov, hoci sa v nej uznalo, že prevádzkovateľovi letiska vzniknú nejaké dodatočné prevádzkové náklady (aj keď nízke) v súvislosti s prítomnosťou spoločnosti Wizz Air na medzinárodnom letisku Timişoara (odôvodnenie 352).

c) V analýze sa neuvádza čistá súčasná hodnota ani diskontná sadzba.

(356) Komisia sa na základe uvedeného domnieva, že analýza ziskovosti *ex ante*, ktorú Rumunsko zrekonštruovalo *ex post*, nepreukazuje súlad dohôd z roku 2008 so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve.

Analýza ziskovosti *ex ante* dohôd z roku 2008 poskytnutá spoločnosťou Oxera

(357) Spoločnosť Wizz Air predložila správu vypracovanú spoločnosťou Oxera z 10. februára 2015 (spolu s jej ďalšou zmenou ďalej len „správa spoločnosti Oxera“), v ktorej sa posudzuje očakávaná ziskovosť dohôd z roku 2008 so spoločnosťou Wizz Air a ktorá bola zrekonštruovaná *ex post* na základe údajov, ktoré boli dostupné v čase podpísania dohôd. Správa spoločnosti Oxera s názvom *Hospodárske posúdenie zásady súkromného subjektu v trhovom hospodárstve: letisko Timişoara. Analýza ziskovosti* je založená na údajoch z analýz poskytnutých Rumunskom (odôvodnenie 344) doplnených o údaje, ktoré spoločnosti Oxera poskytol prevádzkovateľ letiska.

(358) Zohľadnil sa časový rámec dohôd z roku 2008 v dĺžke troch rokov, t. j. počiatočný časový rámec predpokladaný v marketingovej dohode bez možného predĺženia.

(359) Dňa 14. mája 2015 spoločnosť Oxera znovu predložila výpočty očakávanej ziskovosti, aby tak opravila chybu zistenú v údajoch v správe z 10. februára 2015. Oprava sa týkala nadhodnotenia celkových nákladov na investície, ku ktorému došlo v dôsledku dvojitého započítania investície financovanej štátom v pôvodne predloženej správe. Táto chyba v údajoch ovplyvnila očakávanú ziskovosť dohôd z roku 2008, ktorá bola pôvodne podhodnotená.

(360) Podľa zmenenej správy spoločnosti Oxera sú výsledky prírastkových nákladov, príjmov a ziskov, ktoré sa dali očakávať v čase podpísania dohôd z roku 2008, zhrnuté v tabuľke 16. Spoločnosť Oxera dospela k záveru, že očakávaná čistá súčasná hodnota dohôd z roku 2008 bola vo výške 7,62 milióna RON.

([83]) Podľa bodu 35 usmernení v oblasti letectva z roku 2014 sú činnosti potrebné na zabezpečenie civilného letectva pred protiprávnymi činmi a investície do infraštruktúry a vybavenia potrebných na vykonávanie týchto činností vo všeobecnosti považované za činnosti nehospodárskej povahy, a preto nepatria do rozsahu pravidiel štátnej pomoci.

([84]) Komisia chápe, že podľa výnosu ministerstva dopravy č. 2190/2005 bezpečnostný poplatok financuje výlučne investície, údržbárske práce a zariadenia, ktoré priamo súvisia s bezpečnosťou. Pokiaľ poplatok financuje aj infraštruktúru alebo zariadenia, ktoré sa používajú aj na komerčné účely (a preto sú spojené s obchodnou činnosťou letiska), úplné vylúčenie poplatku z výpočtu by bolo konzervatívne a podhodnotilo by príjmy. Napriek tomu by to však viedlo k zvýšeniu marketingových poplatkov o presne rovnakú sumu, a preto to neovplyvňuje výpočet ziskovosti.

([85]) Vo výnose ministerstva dopravy č. 2190/2005 o používaní letiskového bezpečnostného poplatku, ktorý bol účinný v čase podpísania dohody, sa stanovilo, že bezpečnostný poplatok by sa mal používať výlučne na i) uskutočňovanie investícií, generálne opravy a údržbárske práce týkajúce sa všetkých položiek, ktoré priamo súvisia s bezpečnosťou činnosti letiska; ii) nákup zariadení používaných na bezpečnosť činnosti letiska; iii) osobitnú prípravu personálu bezpečnostnej ochrany letiska; iv) financovanie bezpečnostnej služby zaisťujúcej priestory letiska a ostatných služieb zameraných na bezpečnosť letiska; v) platenie úrokových sadzieb, poistného a poplatkov týkajúcich sa pôžičiek poskytnutých na financovanie uvedených činností.

Tabuľka 16: Prírastkové príjmy, prírastkové náklady a prírastkové zisky očakávané v rámci dohôd z roku 2008 podľa spoločnosti Oxera

(v tis. RON)		**2008**	**2009**	**2010**	**2011**
Počet odlietajúcich cestujúcich spoločnosti Wizz Air	[A]	5 587	100 000	150 000	164 932
Príjmy z leteckých činností	[B]	255	4 565	6 824	7 507
Príjmy z neleteckých činností	[C]	112	2 085	3 241	3 694
Prírastkové príjmy spolu	*[D] = [B] + [C]*	*367*	*6 649*	*10 066*	*11 201*
Prevádzkové náklady	[E]	47	879	1 367	1 558
Marketingové náklady	[F]	165	2 956	4 411	4 854
Odpisovanie	[G]	9	171	617	688
Prírastkové náklady spolu	*[H] = [E] + [F] + [G]*	*222*	*4 006*	*6 394*	*7 099*
Prírastkové zisky	*[I] = [D] – [H]*	*146*	*2 643*	*3 671*	*4 102*
Diskontný faktor		1,0	0,8	0,7	0,6
Čistá súčasná hodnota		**7,620**			

(361) Výsledky v tabuľke 16 sú založené na týchto aspektoch:

a) Keďže v dohodách z roku 2008 neboli uvedené žiadne prognózy objemu cestujúcich, prognózy objemu cestujúcich spoločnosti Wizz Air na medzinárodnom letisku Timișoara na roky 2009, 2010 a 2011 boli založené na prognózach spoločnosti Wizz Air uvedených v analýze *ex ante*, ktorú poskytlo Rumunsko. Prognózy objemu cestujúcich na rok 2008 boli odvodené od očakávaného objemu cestujúcich v roku 2009 zníženej o ročný rast úrovne európskej letovej prevádzky odhadovaný organizáciou Eurocontrol (2008) ([86]).

b) Prognózy spiatočných letov spoločnosti Wizz Air boli založené na informáciách, ktoré prevádzkovateľ letiska poskytol priamo spoločnosti Oxera. Spoločnosť Oxera si je vedomá, že odhady, ktoré jej poskytol prevádzkovateľ letiska, boli založené na údajoch dostupných pred začiatkom vykonávania dohôd z roku 2008. Z týchto prognóz vyplýva faktor zaťaženia na úrovni približne 79 % až 80 % (v súlade s faktorom zaťaženia na úrovni 82 % uvedeným v analýze *ex ante* poskytnutej Rumunskom).

c) Prognózy príjmov z leteckých činností sú založené na poplatkoch a zľavách za odlietajúceho cestujúceho a za spiatočný let, ktoré sú na rovnakej úrovni, ako bolo stanovené v dohodách z roku 2008. V dohodách z roku 2008 je stanovená zľava na úrovni od 10 % do 70 % z poplatku za pristátie v závislosti od počtu pristátí za rok, ako aj zľava 10 % až 30 % z poplatku za cestujúceho v závislosti od počtu odlietajúcich cestujúcich za rok. Na základe diskusií so spoločnosťou Wizz Air predpokladá spoločnosť Oxera zľavu z poplatkov za pristátie na úrovni 50 %. Takisto predpokladá 10 % zľavu z poplatkov za cestujúceho. V analýze nie je zahrnutý bezpečnostný poplatok, keďže spoločnosť Oxera usúdila, že tento poplatok nepatrí do rozsahu posúdenia zásady súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, pretože uvedený poplatok financuje činnosti, za ktoré je zodpovedný štát pri výkone svojich úradných právomocí. Urobila tak na základe bodu 35 usmernení v oblasti letectva z roku 2014.

d) Prognózy príjmov z neleteckých činností sú založené na odhadovaných príjmoch z neleteckých činností za odlietajúceho cestujúceho spoločnosti Wizz Air, ktoré sú zahrnuté v analýze *ex ante* poskytnutej Rumunskom (t. j. 2,5 EUR za cestujúceho spoločnosti Wizz Air). Tieto odhady sú prepočítané do RON a zvýšené o očakávanú infláciu a uplatnené na dopravné prognózy, ako sa vysvetľuje v písm. a) a b) tohto odôvodnenia.

([86]) Eurocontrol (2008), Prekážky rastu z roku 2008, súhrnná správa, strana 14.

e) Pokiaľ ide o prírastkové prevádzkové náklady (napr. služby zamestnancov, energia, materiály), prevádzkovateľ letiska sa domnieva, že približne 20 % prevádzkových nákladov sa môže považovať za prírastkové, t. j. meniace sa podľa počtu cestujúcich. V správe spoločnosti Oxera sa prírastkové prevádzkové náklady za cestujúceho odhadujú na základe výsledných prevádzkových nákladov pred podpísaním každej dohody ([87]) za predpokladu, že 20 % nákladov je prírastkových a zvýšených o očakávanú infláciu. Takéto prírastkové prevádzkové náklady za cestujúceho sa uplatňujú na dopravné prognózy spoločnosti Wizz Air, ako sa vysvetľuje v písm. a) a b) tohto odôvodnenia. Bezpečnostné náklady tu nie sú zahrnuté.

f) V správe spoločnosti Oxera sa prírastkové marketingové náklady vzniknuté prevádzkovateľovi letiska odhadujú na základe ustanovení marketingovej dohody a pri zohľadnení sumy leteckých poplatkov odhadovaných v písm. c) tohto odôvodnenia.

(362) Pokiaľ ide o prírastkové investičné náklady, vychádzalo sa z týchto predpokladov:

a) Vzhľadom na chýbajúce prognózy týkajúce sa očakávanej investície sa v správe spoločnosti Oxera ročné investičné náklady odhadujú na základe výsledných investícií na letisku financovaných zo štátnych aj z vlastných prostriedkov v rokoch 2007 až 2011.

b) Financovanie vládou poskytnuté prevádzkovateľovi letiska v súvislosti s budovou terminálu a zariadeniami bezpečnostnej ochrany nebolo zahrnuté, keďže sa nepovažovalo za pripísateľné prítomnosti spoločnosti Wizz Air na medzinárodnom letisku Timişoara. Podľa Rumunska ich štát financoval v súvislosti s pristúpením k schengenskému priestoru a neboli potrebné v dôsledku prevádzky spoločnosti Wizz Air. V správe sa predpokladá, že v dôsledku prevádzky spoločnosti Wizz Air na medzinárodnom letisku Timişoara sa neočakávali žiadne dodatočné investície.

c) Odpisovanie ostatných investícií financovaných z vlastných prostriedkov prevádzkovateľa letiska bolo pripísané dohodám so spoločnosťou Wizz Air na základe očakávaného podielu spoločnosti Wizz Air na objeme cestujúcich v pomere ku kapacite letiska.

d) Pri výpočte nákladov na odpisovanie sa zvažovalo lineárne odpisovanie, t. j. ročné odpisy sa vypočítali pridelením investičných nákladov v rovnakej miere každý rok počas životnosti aktíva ([88]).

e) Odhadované zisky sa diskontovali použitím referenčných úrokových sadzieb Komisie spolu s rozpätím 100 bázických bodov, čo viedlo k diskontnej sadzbe na úrovni 16,87 %.

(363) Podľa správy spoločnosti Oxera výsledky analýzy ziskovosti dohôd z roku 2008 naznačili, že poplatky, ktoré spoločnosť Wizz Air zaplatila na medzinárodnom letisku Timişoara na základe dohôd z roku 2008, boli porovnateľné s úrovňou poplatkov, ktoré by spoločnosti Wizz Air za podobných okolností ponúkol súkromný subjekt v trhovom hospodárstve vlastniaci letisko.

(364) Komisia považuje odhadovaný počet cestujúcich v štúdii spoločnosti Oxera za primeraný. Tieto odhady týkajúce sa dopravy sa zdajú byť v súlade s prognózami objemu cestujúcich predpokladanými v pláne rozvoja. Odhadovaný počet cestujúcich spoločnosti Wizz Air v správe spoločnosti Oxera narástol v rokoch 2008 až 2009 o 188 826 cestujúcich ([89]), v rokoch 2009 až 2010 ([90]) o 100 000 cestujúcich a v rokoch 2010 až 2011 ([91]) o 29 864 cestujúcich. V pláne rozvoja sa predpokladal nárast počtu cestujúcich o 244 348 v rokoch 2008 až 2009, o 253 423 cestujúcich v rokoch 2009 až 2010 a o 215 973 cestujúcich v rokoch 2010 až 2011. Odhadovaný nárast počtu cestujúcich spoločnosti Wizz Air predpokladaný v správe spoločnosti Oxera sa teda pri porovnaní s nárastom predpovedaným v pláne rozvoja zdá byť primeraný a konzervatívny.

([87]) V prípade roku 2008 boli zohľadnené výsledné údaje za celý rok. Spoločnosť Oxera však potvrdila, že tento predpoklad významne neovplyvňuje výsledky analýzy, keďže dohody z roku 2008 nadobudli platnosť až 11. decembra 2008. Spoločnosť Oxera potvrdila, že ak by sa prírastkové prevádzkové náklady na účely posúdenia dohôd z roku 2008 namiesto toho zakladali len na samotných výsledných prevádzkových nákladoch z roku 2007, viedlo by to počas trvania dohôd z roku 2008 k nižším odhadovaným prírastkovým prevádzkovým nákladom (t. j. 8,0 RON až 8,9 RON za odlietajúceho cestujúceho v porovnaní s 8,5 RON až 9,4 RON za odlietajúceho cestujúceho).

([88]) Komisia poznamenáva, že takéto lineárne odpisovanie nie je v súlade s postupmi uplatňovanými v súvislosti s čistou súčasnou hodnotou, a preto s ním nemožno súhlasiť.

([89]) Z 5 587 odlietajúcich cestujúcich v roku 2008 na 100 000 odlietajúcich cestujúcich v roku 2009 vynásobené dvomi s cieľom získať celkový počet cestujúcich – odlietajúcich aj prilietajúcich.

([90]) Zo 100 000 odlietajúcich cestujúcich v roku 2009 na 150 000 odlietajúcich cestujúcich v roku 2010 vynásobené dvomi.

([91]) Zo 150 000 odlietajúcich cestujúcich v roku 2010 na 164 932 odlietajúcich cestujúcich v roku 2011 vynásobené dvomi.

(365) Komisia sa domnieva, že predpokladané zľavy na výpočet príjmov z leteckých činností sú primerané. V prevádzkovej dohode sa poskytla zľava 50 % z poplatkov za pristátie v prípade nových leteckých spoločností alebo nových destinácií alebo zvýšenia frekvencií letov do/z existujúcich destinácií. Vzhľadom na to, že spoločnosť Wizz Air mala práve začať svoju prevádzku na medzinárodnom letisku Timişoara, bolo primerané predpokladať, že otvorí nové destinácie a/alebo počas trvania dohôd z roku 2008 zvýši frekvencie, a tak sa jej poskytne zľava vo výške 50 %.

(366) V správe spoločnosti Oxera sa takisto predpokladá zľava 10 % z poplatku za cestujúceho, a to počas celého obdobia platnosti dohôd z roku 2008. V rokoch 2010 a 2011 je predpokladaná zľava 10 % v súlade so zľavou za odhadovaný počet cestujúcich spoločnosti Wizz Air, ktorí za rok nastúpili na palubu, predpokladanou v prevádzkovej dohode. V rokoch 2008 a 2009 sa však nemala predpokladať žiadna zľava, keďže odhadovaný počet cestujúcich, ktorí nastúpili na palubu, bol nižší ako 150 000 za rok (a zľava je uplatniteľná len pri počte nad 150 000). Predpokladaná zľava 10 % za roky 2008 a 2009 však znižuje príjmy za tieto roky, a preto sa prístup môže považovať za konzervatívny, a teda za prijateľný.

(367) Komisia takisto súhlasí s nezahrnutím bezpečnostného poplatku. Bezpečnostný poplatok financuje činnosti, ktoré sa považujú za činnosti nehospodárskej povahy, a preto nepatria do rozsahu pôsobnosti pravidiel štátnej pomoci, čo je jedna z možností opísaných v odôvodnení 354. Komisia chápe, že podľa rumunských právnych predpisov bezpečnostný poplatok financuje výlučne investície, údržbárske práce a zariadenia, ktoré priamo súvisia s bezpečnosťou. Pokiaľ poplatok financuje aj infraštruktúru alebo zariadenia, ktoré sa používajú aj na komerčné účely (a preto sú spojené s obchodnou činnosťou letiska), vylúčenie poplatku z výpočtu príjmov je konzervatívne, a preto by podhodnotilo príjmy.

(368) Komisia považuje odhad prírastkových príjmov z neleteckých činností za prijateľný. Zakladá sa na odhade príjmov z neleteckých činností za cestujúceho *ex ante* zvýšeného o očakávanú infláciu, ktorý poskytol prevádzkovateľ letiska.

(369) Komisia takisto súhlasí s diskontnou sadzbou použitou na výpočet, keďže je v súlade s referenčnými úrokovými sadzbami Komisie.

(370) Pokiaľ ide o prírastkové marketingové náklady, ktoré vznikli prevádzkovateľovi letiska, odhady sa zakladali na ustanoveniach marketingovej zmluvy pri zohľadnení odhadovanej sumy letiskových poplatkov. Komisia ich preto považuje za prijateľné.

(371) Pokiaľ ide o prírastkové prevádzkové náklady, správa spoločnosti Oxera sa zakladá na predpoklade Rumunska, podľa ktorého je 80 % prevádzkových nákladov fixných a len 20 % nákladov sa mení v závislosti od počtu cestujúcich. Komisia považuje tento predpoklad za primeraný ([92]). V správe spoločnosti Oxera sa prírastkové prevádzkové náklady odhadujú na základe použitia výsledných údajov týkajúcich sa prevádzkových nákladov za odlietajúceho cestujúceho pred podpísaním dohôd z roku 2008 zvýšených o očakávanú infláciu. Uvedené prevádzkové náklady za cestujúceho sa následne uplatňujú na odhadovaný počet cestujúcich spoločnosti Wizz Air. Komisia preto považuje prístup k odhadovaniu prírastkových prevádzkových nákladov za primeraný.

(372) Pokiaľ ide o prírastkové investičné náklady, Komisia prijíma predpoklad, podľa ktorého sa v dôsledku prevádzky spoločnosti Wizz Air na medzinárodnom letisku Timişoara neočakávali žiadne dodatočné investície. Prevádzkovateľ letiska sa v memorande o porozumení zaviazal:

i) rozšíriť terminál pre cestujúcich tak, aby bolo najneskôr do 1. januára 2011 možné odbaviť až tri milióny cestujúcich za rok;

ii) do konca roka 2009 zvýšiť kategóriu letiska v súvislosti s pristávaním a vzlietaním na kategóriu III v oboch smeroch;

iii) zabezpečiť potrebný počet parkovacích miest pre cestujúcich;

iv) rozšíriť jedno stojisko lietadla, ktoré bolo k dispozícii od februára 2009, na dve až tri stojiská lietadiel, ktoré mali byť k dispozícii od októbra 2009.

([92]) Podľa sprievodného posúdenia vplyvu k usmerneniam v oblasti letectva z roku 2014 je až 90 % prevádzkových nákladov fixných a v závislosti od rozsahu prevádzky sa mení len v malej miere. http://ec.europa.eu/smart-regulation/impact/ia_carried_out/docs/ia_2014/swd_2014_0042_en.pdf, strana 26.

(373) V následne podpísanej prevádzkovej dohode sa okrem toho predpokladala povinnosť prevádzkovateľa letiska ukončiť proces zvýšenia kategórie letiska v súvislosti s pristávaním a vzlietaním len na kategóriu II do konca roka 2009.

(374) Pokiaľ ide o záväzok rozšíriť terminál pre cestujúcich [odôvodnenie 372 bod i)], Komisia poznamenáva, že o rozšírení terminálu sa rozhodovalo v dvoch krokoch a načasovanie rozhodnutí predchádzalo podpísaniu memoranda o porozumení. Motiváciou prvého rozšírenia medzinárodného letiska Timişoara bola potreba zvýšiť kapacitu terminálu vzhľadom na očakávaný nárast objemu cestujúcich v nasledujúcich rokoch. Toto rozšírenie sa predpokladalo v pláne rozvoja v marci 2006 a bolo formálne schválené rozhodnutím vlády č. 1212 zo 4. októbra 2007. V rozhodnutí vlády sa rozšírenie terminálu predpokladalo v rokoch 2008 až 2009. Dôvodom druhého rozšírenia bola potreba splniť bezpečnostné požiadavky schengenského priestoru. Podľa informácií poskytnutých Rumunskom sa štúdia uskutočniteľnosti v súvislosti s týmto rozšírením začala v januári 2008 na základe zmluvy s konzultantom z marca 2008 a bola ukončená v júni 2008, t. j. pred podpísaním memoranda o porozumení.

(375) Komisia poznamenáva, že v prevádzkovej dohode sa revidoval záväzok zvýšiť kategóriu letiska v súvislosti s pristávaním a vzlietaním na kategóriu III v oboch smeroch do konca roka 2009, ktorý bol prijatý v memorande o porozumení, a upravil sa na záväzok dokončiť zvýšenie kategórie na kategóriu II do konca roka 2009 [odôvodnenie 372 bod ii)] ([93]). Podľa verejne dostupných informácií ([94]) sa zvýšenie kategórie letiska v súvislosti s pristávaním a vzlietaním na kategóriu III v smere pristátia východ uskutočnilo v roku 2015 prostredníctvom modernizácie rádionavigačného systému. Medzinárodné letisko Timişoara je v súčasnosti v kategórii III v smere pristátia východ a v kategórii II v smere pristátia západ. Podľa informácií predložených Rumunskom sa kategória letiska v roku 2008 zvýšila z kategórie I na kategóriu II v jednom smere vďaka investícii do osvetlenia letiska (v druhom smere už patrilo do kategórie II). Rozhodnutie o investícii do systému osvetlenia sa prijalo v pláne rozvoja a štúdia uskutočniteľnosti sa začala v auguste 2007 na základe zmluvy z 22. augusta 2007. Zmluva o kúpe osvetľovacích zariadení bola podpísaná v októbri 2008. Rozhodnutie o modernizácii osvetľovacích zariadení sa teda prijalo pred podpísaním dohôd z roku 2008. Na základe uvedeného je primerané predpokladať, že záväzok z prevádzkovej dohody ukončiť zvýšenie kategórie na kategóriu II do konca roka 2009 odkazoval na zvýšenie na kategóriu II, ktoré sa malo dosiahnuť prostredníctvom osvetľovacích zariadení, pričom rozhodnutie sa v tejto súvislosti už prijalo.

(376) Pokiaľ ide o záväzok zabezpečiť potrebný počet parkovacích miest pre cestujúcich [odôvodnenie 372 bod iii)], Komisia poznamenáva, že investícia do parkovania sa uskutočnila v roku 2007 a že po podpísaní MoP a počas obdobia jeho uplatňovania sa už žiadne ďalšie investície do parkovania nevykonali.

(377) Pokiaľ ide o záväzok rozšíriť jedno stojisko lietadla, ktoré bolo k dispozícii od februára 2009, na dve až tri stojiská lietadiel, ktoré mali byť k dispozícii od októbra 2009 [odôvodnenie 372 bod iv)], rozhodnutie rozšíriť odbavovaciu plochu letiska sa prijalo v októbri 2007 a práce sa uskutočnili v rokoch 2007, 2008 a 2009.

(378) Komisia teda konštatuje, že záväzky prijaté v memorande o porozumení a v prevádzkovej dohode sa buď nezrealizovali, alebo sa o nich rozhodlo pred dňom uzatvorenia dohôd z roku 2008. Žiadna z investícií sa neuskutočnila v dôsledku prítomnosti spoločnosti Wizz Air na medzinárodnom letisku Timişoara.

(379) Komisia poznamenáva, že v správe spoločnosti Oxera boli zahrnuté prírastkové náklady na odpisovanie investícií, ktoré sa vykonali z vlastných prostriedkov prevádzkovateľa letiska, na základe očakávaného podielu spoločnosti Wizz Air na kapacite letiska. Ako však už bolo vysvetlené, Komisia konštatuje, že prevádzkovateľovi letiska nevznikli žiadne investičné náklady v dôsledku prítomnosti leteckej spoločnosti na medzinárodnom letisku Timişoara. Komisia sa preto domnieva, že v analýze by nemali byť zahrnuté žiadne náklady na odpisovanie súvisiace s dohodami z roku 2008.

(380) Na základe uvedeného sú prírastkové náklady, príjmy a zisky, ktoré sa podľa prepočtov Komisie vychádzajúcich zo správy spoločnosti Oxera dali očakávať v čase podpísania dohôd z roku 2008, zhrnuté v tabuľke 17.

([93]) Podľa Rumunska sa v prevádzkovej dohode, ktorou sa revidoval záväzok z memoranda o porozumení, predpokladali právne záväzné opatrenia, zatiaľ čo memorandum o porozumení je na dobrovoľnej báze (nepredpokladali sa žiadne sankcie).

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

Tabuľka 17: Prírastkové príjmy, prírastkové náklady a prírastkové zisky očakávané v rámci dohôd z roku 2008 – prepočítané Európskou komisiou

(v tis. RON)		2008	2009	2010	2011
Počet odlietajúcich cestujúcich spoločnosti Wizz Air	[A]	5 586,9	100 000	150 000	164 931,5
Príjmy z leteckých činností	[B]	255	4 564,7	6 824,4	7 507,3
Príjmy z neleteckých činností	[C]	112,4	2 084,7	3 241,1	3 693,8
Prírastkové príjmy spolu	[D] = [B] + [C]	367,4	6 649,4	10 065,5	11 201,1
Prevádzkové náklady	[E]	47,4	879,1	1 366,8	1 557,7
Marketingové náklady	[F]	29,6	2 955,7	4 410,9	4 853,6
Prírastkové náklady spolu	[G] = [E] + [F]	76,9	3 834,8	5 777,7	6 411,2
Prírastkové zisky	[H] = [D] – [G]	290,4	2 814,6	4 287,8	4 789,9
Diskontný faktor		1	0,8	0,7	0,6
Čistá súčasná hodnota		**8 786,8**			

(381) V súvislosti so správou spoločnosti Oxera je po prepočte Komisiou na záver možné konštatovať, že od dohôd z roku 2008 sa očakávalo, že budú pre prevádzkovateľa letiska prírastkovo ziskové.

Analýza ziskovosti *ex ante* dohôd z roku 2008 poskytnutá spoločnosťou Carpatair

Štúdia spoločnosti Carpatair

(382) Dňa 10. novembra 2014 spoločnosť Carpatair predložila Komisii štúdiu, v ktorej sa uvádzal názor spoločnosti Carpatair na analýzu *ex ante* a posúdenie súladu prevádzkovateľa letiska s kritériom súkromného subjektu v trhovom hospodárstve pri vytváraní dohody so spoločnosťou Wizz Air 25. júna 2008.

(383) V štúdii bol uvedený základný scenár, t. j. scenár, v ktorom neexistovala dohoda so spoločnosťou Wizz Air, a tri scenáre, v ktorých sa predpokladala existencia dohôd so spoločnosťou Wizz Air (optimistický, realistický a pesimistický scenár).

(384) Spoločnosť Carpatair predpokladá, že pri neexistencii záväzku leteckej spoločnosti udržať svoju prevádzku počas určitého obdobia sa dohoda neuzatvára na dobu určitú a vhodné obdobie v súvislosti s analýzou ziskovosti je časový horizont plánu rozvoja, ktorý pokrýval obdobie do roku 2015. Na základe týchto úvah sa časový rámec analýzy zahrnutej v štúdii spoločnosti Carpatair vzťahuje na roky 2009 až 2015.

Tabuľka 18: „ZÁKLADNÝ“ scenár: príjmy, náklady, peňažné toky

	Východiskový rok	Rok 1	Rok 2	Rok 3	Rok 4	Rok 5	Rok 6	Rok 7
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
	Odhad	Prognóza	Prognóza	Prognóza	Prognóza	Prognóza	Prognóza	Prognóza
Rýchlosť rastu		*4 %*	*10 %*	*10 %*	*10 %*	*10 %*	*10 %*	*10 %*
Cestujúci, vrát.	**887 630**	**921 082**	**1 013 190**	**1 114 509**	**1 225 960**	**1 348 556**	**1 483 412**	**1 631 753**
O&D cest. Timişoara	579 032	600 854	660 939	727 033	799 736	879 710	967 681	1 064 449
Transferoví cest.	308 598	320 228	352 251	387 476	426 224	468 846	515 731	567 304
Prehľad cest. podľa dopravcu								
O&D cest. Carpatair Timişoara	257 739	267 452	294 198	323 617	355 979	391 577	430 735	473 808
Transferoví cest. Carpatair	308 598	320 228	352 251	387 476	426 224	468 846	515 731	567 304
Tarom	144 311	149 750	164 725	181 197	199 317	219 248	241 173	265 291
Lufthansa	46 947	48 716	53 588	58 947	64 841	71 326	78 458	86 304

Austrian Airlines	52 421	54 397	59 836	65 820	72 402	79 642	87 606	96 367
Ostatní dopravcovia	77 614	80 539	88 593	97 452	107 197	117 917	129 709	142 680
Paušálny poplatok, EUR/cest.								
O&D cest. Timişoara	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0
Transferoví cest.	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
Poznámka: Poplatok za východiskových a cieľových (O&D) cestujúcich letiska Timişoara zahŕňa poplatky súvisiace s lietadlom (poplatok za pristátie, osvetlenie, parkovanie, obsluhu) a ostatné príjmy z neleteckých činností								
Čisté príjmy spolu (v EUR)	**8 615 136**	**8 939 814**	**9 833 793**	**10 817 172**	**11 898 891**	**13 088 780**	**14 397 662**	**15 837 426**
Prehľad čistých príjmov podľa dopravcu								
O&D cest. Carpatair Timişoara	3 731 751	3 872 389	4 259 627	4 685 590	5 154 149	5 669 564	6 236 522	6 860 174
Transferoví cest. Carpatair	231 449	240 171	264 188	290 607	319 668	351 634	386 798	423 478
Tarom	2 089 450	2 168 195	2 385 014	2 623 515	2 885 867	3 174 454	3 491 900	3 841 089
Lufthansa	679 736	705 353	775 888	853 477	938 825	1 032 708	1 135 979	1 249 576
Austrian Airlines	758 993	787 597	866 357	952 992	1 048 292	1 153 121	1 268 433	1 395 276
Ostatní dopravcovia	1 123 757	1 166 108	1 282 719	1 410 991	1 552 090	1 707 299	1 878 029	2 065 832
Náklady spolu v % z príjmov spolu	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %
Náklady spolu (v EUR)	**7 065 242**	**7 331 509**	**8 064 658**	**8 871 124**	**9 758 237**	**10 734 061**	**11 807 470**	**12 988 216**
Prehľad nákladov podľa dopravcu								
O&D cest. Carpatair Timişoara	3 060 396	3 175 732	3 493 305	3 842 635	4 226 899	4 649 589	5 114 549	5 626 004
Transferoví cest. Carpatair	189 810	196 963	216 660	238 326	262 158	288 374	317 212	348 933
Tarom	1 713 550	1 778 129	1 955 941	2 151 535	2 366 689	2 603 358	2 863 694	3 150 063
Lufthansa	557 449	578 458	636 303	699 934	769 927	846 920	931 612	1 024 773
Austrian Airlines	622 447	645 906	710 496	781 546	859 700	945 670	1 040 238	1 144 261
Ostatní dopravcovia	921 589	956 321	1 051 953	1 157 148	1 272 863	1 400 150	1 540 165	1 694 182
Zisk pred zdanením (v EUR)	**1 549 894**	**1 608 305**	**1 769 135**	**1 946 048**	**2 140 653**	**2 354 719**	**2 590 191**	**2 849 210**
Kapitálové výdavky (v EUR)	0	0	0	5 679 646		0	0	0
Peňažný tok, základný scenár (v EUR)	**1 549 894**	**1 608 305**	**1 769 135**	**–3 733 598**	**2 140 653**	**2 354 719**	**2 590 191**	**2 849 210**

(385) V základom scenári, t. j. „žiadna dohoda so spoločnosťou Wizz Air“, sa investícia do posilnenia infraštruktúry letovej časti letiska s cieľom zvýšiť klasifikačné číslo vozovky považovala za potrebnú až v roku 2011 a investície do zvýšenia kapacity terminálu sa nepokladali za potrebné (bližšie vysvetlené v odôvodnení 388).

(386) V základnom scenári sa nepoužila žiadna diskontná sadzba a nevykonal sa výpočet čistej súčasnej hodnoty.

(387) Ako už bolo vysvetlené, v štúdii spoločnosti Carpatair sú uvedené tri scenáre za predpokladu „dohody so spoločnosťou Wizz Air“. Komisia podrobnejšie predstaví realistický scenár ([95]).

Tabuľka 19: Realistický scenár „uzatvorenie dohody so spoločnosťou Wizz Air“: zisky, náklady, peňažné toky

	Východiskový rok	Rok 1	Rok 2	Rok 3	Rok 4	Rok 5	Rok 6	Rok 7
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
	Odhad	Prognóza	Prognóza	Prognóza	Prognóza	Prognóza	Prognóza	Prognóza
Prírastkový zisk od Wizz Air (v EUR)	**0**	**– 375 518**	**– 558 394**	**– 733 496**	**– 813 040**	**– 914 694**	**–1 042 962**	**–1 194 727**
Prírastkové kapitálové výdavky v dôsledku prítomnosti Wizz Air (v EUR)	**5 679 646**	**3 000 000**	**10 000 000**	**11 320 354**	**0**	**0**	**0**	**0**

([95]) Jediný rozdiel medzi troma scenármi spočíva v úrovni odhadovaných príjmov z leteckých činností. Na základe úvahy, že existuje riziko, že 50 % skutočného objemu východiskovej a cieľovej dopravy spoločnosti Carpatair na medzinárodnom letisku Timişoara sa od spoločnosti Carpatair presunie k spoločnosti Wizz Air, sa v realistických predpokladoch štúdie predpokladal presun 50 % objemu uvedenej dopravy od spoločnosti Carpatair k spoločnosti Wizz Air, v optimistickom scenári sa predpokladal presun 25 % objemu a v pesimistickom scenári 75 %.

Prírastkový peňažný tok (v EUR)	**–5 679 646**	**–3 375 518**	**–10 558 394**	**–12 053 850**	**– 813 040**	**– 914 694**	**–1 042 962**	**–1 194 727**
Prírastkový peňažný tok, kumulatívny	–5 679 646	–9 055 164	49 613 558	–31 667 408	–32 480 449	–33 395 142	–34 438 104	35 632 832
Požadovaná miera návratu (kapitálové náklady)	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %
Diskontný faktor	1,00	0,93	0,86	0,79	0,74	0,68	0,63	0,58
Súčasná hodnota (v EUR)	**–5 679 646**	**–3 125 480**	**–9 052 121**	**–9 568 735**	**– 597 609**	**– 622 525**	**– 657 243**	**– 697 112**
Súčasná hodnota, kumulatívna	–5 679 646	–8 805 126	–17 857 247	–27 425 982	–28 023 591	–28 646 116	–29 303 359	30 000 471
		Podmienka	**Stav**					
Čistá súčasná hodnota (v EUR)	**– 30 000 471**	**0**	**nesplnené**					
Vnútorná miera návratnosti	**#NUM!**	**>= 8 %**	**nesplnené**					
Doba návratnosti (v rokoch)	**nikdy**	**< 7 rokov**	**nesplnené**					
Diskontovaná doba návratnosti (v rokoch)	**nikdy**	**<= 7 rokov**	**nesplnené**					

(388) Výsledky v tabuľke 19 boli založené na týchto úvahách:

- Očakávaný počet cestujúcich spoločnosti Wizz Air sa predpokladal na tomto základe:

  a) V štúdii sa uvádza prognóza objemu cestujúcich na letisku vychádzajúca z plánu rozvoja na roky 2005 až 2015, ktorý bol predložený v marci 2005, ako aj aktualizované prognózy objemu cestujúcich zahrnuté do plánu rozvoja na roky 2005 až 2015, ktorý bol predložený v marci 2006. Keďže v novšom pláne rozvoja sa spomínala možnosť prilákať nízkonákladové letecké spoločnosti, v štúdii spoločnosti Carpatair sa predpokladalo, že ďalší nárast objemu cestujúcich predpokladaný v novšom pláne rozvoja v porovnaní s plánom rozvoja z marca 2005 by sa mal pripísať očakávanému príchodu nízkonákladovej leteckej spoločnosti/Wizz Air.

  b) V štúdii sa predpokladá, že 25 % celkového objemu východiskovej a cieľovej dopravy spoločnosti Carpatair sa presunie k spoločnosti Wizz Air ([96]).

- Na základe odhadovaného počtu cestujúcich sa predpokladalo, že suma ponechaná za odlietajúceho cestujúceho bude 4 EUR v roku 2009 a 3,5 EUR v rokoch 2010 až 2015.

- Odhadované príjmy z neleteckých činností boli vo výške 1 EUR za cestujúceho, ktorý nastúpil na palubu, keďže podľa tejto štúdie to bola suma, ktorú letisko v roku 2007 dostávalo ako príjem z neleteckých činností od ostatných dopravcov prevádzkujúcich lety medzi dvoma bodmi.

- Hoci sa spoločnosť Carpatair domnievala, že bezpečnostné poplatky by sa mali považovať za príjem z nehospodárskych činností a nemali by sa zahŕňať medzi príjmy z leteckých činností pochádzajúcich z hospodárskych činností, v štúdii sa predpokladajú bezpečnostné poplatky a bezpečnostné náklady vo výške 2 EUR za cestujúceho.

- V štúdii sa predpokladajú prírastkové variabilné náklady vo výške 70 EUR za pohyb za základné služby obsluhy lietadla (palivo, prevádzkové látky) a náklady spojené s elektrickou energiou na osvetlenie.

- V štúdii sa konštatuje, že na to, aby spoločnosť Wizz Air mohla vykonávať prevádzku na medzinárodnom letisku Timișoara s ťažkými lietadlami (s MVH 71 t), muselo letisko pred začatím prevádzky spoločnosti Wizz Air uskutočniť práce týkajúce sa spevňovania vzletovej a pristávacej dráhy, rolovacích dráh a odbavovacej plochy s cieľom zvýšiť klasifikačné číslo vozovky. Spoločnosť Carpatair sa domnieva, že tieto investície do spevňovacích prác s cieľom zvýšiť klasifikačné číslo vozovky by sa mali považovať za prírastkové náklady spojené s prítomnosťou spoločnosti Wizz Air na medzinárodnom letisku Timișoara. Podľa spoločnosti Carpatair to bolo spôsobené tým, že všetci ostatní dopravcovia v tom čase prevádzkovali svoju činnosť na medzinárodnom letisku Timișoara s oveľa ľahšími lietadlami, ktoré nepotrebovali vyššie klasifikačné číslo vozovky v rámci infraštruktúry letovej časti letiska. Podľa spoločnosti Carpatair boli v správe poskytnutej prevádzkovateľovi letiska v marci 2007 ([97]) výpočty, v ktorých sa uvádzalo, že investícia do zvýšenia klasifikačného čísla vozovky na to, aby sa mohli prijímať aj ťažšie lietadlá, by bola vo výške 19 137 000 RON (5 679 646 EUR). V štúdii spoločnosti Carpatair sa táto suma považuje za prírastkový náklad v dôsledku prítomnosti spoločnosti Wizz Air na letisku v roku 2008 (keďže predpokladá, že toto zvýšenie klasifikačného čísla vozovky sa muselo uskutočniť pred začiatkom prevádzky spoločnosti Wizz Air).

([96]) Pozri aj poznámku pod čiarou č. 101.

([97]) Štúdia infraštruktúry letovej časti letiska Timișoara spoločnosti IPTANA z roku 2006.

- Vzhľadom na záväzok v MoP týkajúci sa zvýšenia kapacity terminálu na tri milióny cestujúcich za rok sa investícia do terminálu takisto považuje za prírastkový náklad súvisiaci s prítomnosťou spoločnosti Wizz Air (odhadovaná suma tejto investície je 3 milióny EUR v roku 2009, 10 miliónov EUR v roku 2010 a 17 miliónov EUR v roku 2011). V štúdii sa vysvetľuje, že tieto odhady kapitálových výdavkov na vybudovanie terminálu pre cestujúcich sa zakladali na rozhodnutí vlády č. 1212/2007 zo 4. októbra 2007, ktorým sa schválil strategický plán rozvoja letiska z marca 2006.

- Predpokladaná diskontná sadzba bola na úrovni 8 % ([98]).

(389) Na základe týchto aspektov bola odhadovaná čistá súčasná hodnota počas siedmich rokov vo výške – 30 000 471 EUR ([99]). V štúdii sa preto dospelo k záveru, že dohoda so spoločnosťou Wizz Air podľa realistického scenára nebola zisková, a preto nebola v súlade so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve ([100]).

Posúdenie štúdie spoločnosti Carpatair Komisiou

(390) Komisia konštatuje, že štúdia spoločnosti Carpatair sa zakladá na viacerých predpokladoch, ktoré sa zdajú byť neprimerané, vrátane týchto:

- Komisia z dôvodov vysvetlených v odôvodnení 335 konštatuje, že časový rámec posúdenia analýzy ziskovosti by sa mal obmedziť na počiatočné trvanie dohôd z roku 2008, a preto by mal byť kratší ako sedem rokov. Navyše obdobie 2009 až 2015 použité v štúdii spoločnosti Carpatair sa údajne zakladá na pláne rozvoja, ktorý sa však vzťahoval na celé obdobie 2006 až 2015. Časové obdobie zohľadnené v štúdii sa preto zdá byť svojvoľné a neodráža trvanie plánu rozvoja ani trvanie dohôd z roku 2008.

- Predpokladá sa, že počet cestujúcich spoločnosti Wizz Air v realistickom scenári narastie v rokoch 2009 až 2010 o 292 590 cestujúcich, v pesimistickom scenári o 276 743 a v optimistickom scenári o 300 513. Tieto nárasty objemu cestujúcich spoločnosti Wizz Air sú vyššie ako nárast celkového objemu cestujúcich na letisku, ktorý sa predpokladá v pláne rozvoja z marca 2006 (konkrétne nárast o 253 423 cestujúcich v rokoch 2009 až 2010). Zdá sa, že štúdia naznačuje, že uvedený nárast je čiastočne spôsobený prechodom cestujúcich spoločnosti Carpatair k spoločnosti Wizz Air na konkurenčných trasách. Celkový odhadovaný nárast počtu cestujúcich na medzinárodnom letisku Timişoara je však vo všetkých troch scenároch o 359 490 cestujúcich v rokoch 2009 až 2010, čo takisto predstavuje vyšší nárast, než aký sa predpovedal v pláne rozvoja v súvislosti s celkovým objemom cestujúcich na medzinárodnom letisku Timişoara (ktorý bol, ako sa už spomínalo, o 253 423 cestujúcich). Komisia okrem toho poznamenáva, že v pláne rozvoja sa ako hlavný dôvod nárastu objemu cestujúcich predpovedal pozitívny vplyv pristúpenia Rumunska k EÚ v roku 2007. Komisia má preto pochybnosti, či by sa nárast v prognóze objemu cestujúcich stanovenej v pôvodnom pláne rozvoja z marca 2005 v porovnaní s plánom rozvoja z marca 2006 mohol úplne pripísať nízkonákladovým leteckým spoločnostiam alebo konkrétne spoločnosti Wizz Air. Komisia teda konštatuje, že tento predpoklad spochybňuje spoľahlivosť výpočtov zahrnutých v štúdii.

- Základný predpoklad štúdie súvisí s odhadom toho, aké prípadné časti investičných nákladov by sa mali pripísať spoločnosti Wizz Air. Tento predpoklad je základom celkových výpočtov ziskovosti predmetnej dohody. Komisia z dôvodov vysvetlených v odôvodneniach 372 – 378 konštatuje, že prítomnosti spoločnosti Wizz Air na medzinárodnom letisku Timişoara sa nedajú pripísať žiadne prírastkové investičné náklady. Prístup štúdie, podľa ktorého sa investície do novej budovy terminálu a posilnenia infraštruktúry letovej časti letiska s cieľom zvýšiť kvalifikačné číslo vozovky majú považovať za prírastkové náklady, je preto neprijateľný. Rumunsko okrem toho uviedlo, že letecká spoločnosť TAROM takisto používala lietadlo s MVH nad 70 ton. Predpoklad štúdie, že investície týkajúce sa spevňovania vzletovej a pristávacej dráhy, rolovacej dráhy a odbavovacej plochy s cieľom zvýšiť kvalifikačné číslo vozovky sa majú pripísať spoločnosti Wizz Air, sa preto zdá byť neprimeraný.

([98]) Podľa štúdie sa priemerné kapitálové náklady v odvetví leteckých spoločností v rokoch 2002 až 2009 pohybovali v rozsahu 7 až 10 %.

([99]) Odhadovaná čistá súčasná hodnota bola vo výške –32 061 035 EUR pri pesimistickom scenári a –25 879 341 EUR pri optimistickom scenári.

([100]) Vzhľadom na zistenie *ex ante*, že dohoda so spoločnosťou Wizz Air nebola zisková, sa v štúdii spoločnosti Carpatair zvažovala aj alternatíva k takejto dohode v podobe scenára, v ktorom by sa spoločnosti Wizz Air poskytla pomoc na začatie podnikateľskej činnosti, aby mohla otvoriť nové trasy (na základe usmernení v oblasti letectva z roku 2005). V scenári sa okrem iného predpokladalo, že marketingová podpora sa mala poskytnúť len na nové trasy na tri roky, že žiadny cestujúci by neprešiel od spoločnosti Carpatair k spoločnosti Wizz Air a že potrebné kapitálové výdavky by boli významne nižšie. Pri takomto scenári poskytnutia pomoci na začatie podnikateľskej činnosti sa v štúdii na základe týchto predpokladov vypočítala čistá súčasná hodnota vo výške 1 977 176 počas siedmich rokov.

(391) Navyše Komisia takisto poznamenáva, že v štúdii sa predpokladá, že prírastkový peňažný tok predstavuje rozdiel medzi peňažným tokom v základnom scenári a peňažnými tokmi v troch scenároch predpokladajúcich dohodu so spoločnosťou Wizz Air. V štúdii sa však prírastkový peňažný tok nevypočítava týmto spôsobom a pri každom scenári predpokladajúcom dohodu so spoločnosťou Wizz Air je poskytnutý vlastný výpočet prírastkového peňažného toku (nie na základe porovnania so základným scenárom). Táto skutočnosť preto ďalej spochybňuje závery štúdie v súvislosti s údajmi.

(392) Komisia preto konštatuje, že analýza ziskovosti *ex ante* poskytnutá spoločnosťou Carpatair sa nedá použiť ako dôkaz nesúladu dohôd z roku 2008 so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve.

Štúdie ziskovosti ex post dohôd z roku 2008

(393) Očakávanú ziskovosť dohôd z roku 2008 so spoločnosťou Wizz Air podporujú štúdie *ex post*, ktoré Komisii poskytli:

— spoločnosť Oxera,

— Polytechnická univerzita v Temešvári a

— spoločnosť RBB.

(394) Komisia ďalej poskytne krátky opis týchto štúdií *ex post* ako dodatočný dôkaz k záverom štúdií *ex ante*. Analýza ziskovosti *ex ante* je však naďalej rozhodujúcim dôkazom pri posúdení súladu so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve zo strany Komisie.

Oxera

(395) Dňa 27. októbra 2011 predložila spoločnosť Oxera správu *ex post* vypracovanú pre spoločnosť Wizz Air. V správe spoločnosti Oxera sa v súvislosti s dohodami z roku 2008 vypočítali tieto prírastkové náklady a príjmy:

Tabuľka 20: Príjmy za odlietajúceho cestujúceho spoločnosti Wizz Air v rokoch 2008 až 2010 (v EUR)

Kategória	2008	2009	2010
Príjmy z leteckých činností[1]			
Poplatky za pristátie[2]	2,50	2,00	2,00
Poplatky za obsluhu[2]	0,99	0,99	0,99
Poplatky za cestujúceho, ktorý nastúpil na palubu	8,00	6,40	5,04
Poplatky za cestujúceho so zníženou pohyblivosťou	0,20	0,20	0,20
Bezpečnostné poplatky	10,00	10,00	10,00
Príjmy z neleteckých činností	**0,78**	**1,16**	**1,74**
Príjmy spolu	**22,47**	**20,75**	**20,70**

Poznámka: [1] Príjmy z leteckých činností sa uvádzajú po zľavách a vrátení poplatkov a pred zaplatením marketingových poplatkov. Predpokladá sa, že 50 % príjmu z poplatkov za pristátie podlieha zľavám stanoveným v príručke AIP. [2] Príjmy z leteckých činností získané z poplatkov, ktoré súvisia s pohybmi v leteckej prevádzke alebo s váhou (t. j. poplatky za pristátie a pozemnú obsluhu) sa odhadli na základe výsledného počtu cestujúcich a za predpokladu, že sa používa lietadlo typu Airbus A320-200, ktoré má MVH 72 ton a kapacitu 180 miest pri predpokladanom faktore zaťaženia na úrovni 84 %. Tento údaj predstavuje priemerný faktor zaťaženia spoločnosti Wizz Air v roku 2010 (bližšie informácie sa nachádzajú na adrese http://wizzair.com/about_us/news/#wizen068).

Zdroj: Analýza spoločnosti Oxera na základe údajov poskytnutých prevádzkovateľom letiska

Tabuľka 21: Očakávané náklady v súvislosti s dohodami z roku 2008 (v EUR)

Kategória	2008	2009	2010
Prevádzkové náklady			
Zamestnanci	1,56	1,56	1,56
Energia	0,70	0,70	0,70
Materiály	–0,45	–0,45	–0,45
Služby a ostatné prevádzkové výdavky	1,65	1,65	1,65

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

Zdroj: Analýza spoločnosti Oxera na základe údajov poskytnutých prevádzkovateľom letiska

(396) Výsledky v tabuľkách 20 a 21 sú založené na týchto aspektoch:

- Príjmy z leteckých činností sa odhadujú na základe kombinácie prístupov *ex post* a *ex ante*. Sú založené na skutočných údajoch o cestujúcich a spiatočných letoch spoločnosti Wizz Air (perspektíva *ex post*). Zľavy sa odhadujú na základe prístupu *ex ante*. V príjmoch z leteckých činností sa predpokladá zľava 25 % z poplatkov za pristátie ([101]) a zľava 20 % z poplatkov za cestujúceho, ktorý nastúpil na palubu, v roku 2009 a zľava 30 % v roku 2010 (v roku 2008 sa nepredpokladala žiadna zľava z poplatkov za pristátie z dôvodu nízkeho počtu spiatočných letov spoločnosti Wizz Air v tomto roku). Poplatky za osvetlenie a parkovanie lietadla nie sú zahrnuté, keďže spoločnosť Oxera sa domnievala, že nie je možné zistiť rozsah, v ktorom mohol súkromný investor zohľadniť príjmy z týchto dvoch druhov poplatkov. Bezpečnostné poplatky sú zahrnuté.

- Pri odhade príjmov z neleteckých činností (napr. v súvislosti s parkovaním a prenájmom vozidiel, reštauráciami) sa použil prístup *ex ante*. Pri týchto príjmoch sa predpokladalo, že v prvom roku, t. j. v roku 2008, budú približne rovnaké ako príjmy z neleteckých činností pochádzajúce od iných leteckých spoločností ([102]) než spoločnosť Wizz Air v tom istom roku (t. j. približne 0,78 EUR za odlietajúceho cestujúceho). V súvislosti s rokmi 2009 a 2010 sa predpokladalo, že príjem z neleteckých činností za cestujúceho sa zvýši o 50 % za rok v súlade so skutočným rastom príjmov z neleteckých činností na letisku v roku 2008.

- Pokiaľ ide o prírastkové prevádzkové náklady, spoločnosti Wizz Air boli pripísané náklady, ktoré sa menia v závislosti od počtu cestujúcich ([103]) (náklady na zamestnancov, energie, materiály a nakúpené služby a ostatné prevádzkové výdavky), v pomere k podielu tejto leteckej spoločnosti na objeme odletov cestujúcich. Podľa spoločnosti Oxera sú bezpečnostné poplatky zahrnuté v prírastkových prevádzkových nákladoch. Výpočet sa zakladá na výsledných údajoch týkajúcich sa prevádzkových nákladov, a preto je *ex post*.

- Marketingové poplatky sa vypočítali podľa marketingovej dohody na základe skutočného počtu cestujúcich spoločnosti Wizz Air a pri zohľadnení sumy letiskových poplatkov odhadnutej podľa uvedeného vysvetlenia.

- Pri výpočte prírastkových investičných nákladov, ktoré sa zakladajú na údajoch o investíciách z rokov 2007 až 2010 poskytnutých letiskom, sa použil prístup *ex post*. Investície do budovy terminálu a zariadení bezpečnostnej ochrany financované štátom neboli pripísané spoločnosti Wizz Air. Podľa spoločnosti Oxera by tieto náklady vznikli bez ohľadu na prítomnosť spoločnosti Wizz Air, keďže Rumunsko v rámci požiadaviek na pristúpenie k schengenskému priestoru muselo splniť túto povinnosť. Zohľadnili sa náklady na odpisovanie investícií financovaných z vlastných prostriedkov letiska a pridelili sa primerane k podielu cestujúcich spoločnosti Wizz Air na kapacite cestujúcich letiska. Odhadovaná kapacita cestujúcich bola rovnaká ako maximálny počet cestujúcich odbavených na letisku v rokoch 2007 až 2010, keďže spoločnosť Oxera z údajov prevádzkovateľa letiska pochopila, že medzinárodné letisko Timişoara v čase štúdie (október 2011) prevádzkovalo svoju činnosť pri plnej kapacite, pokiaľ ide o pohyby v leteckej prevádzke.

(397) Na základe uvedených nákladov a príjmov spoločnosť Oxera zistila, že dohody z roku 2008 boli prírastkovo ziskové. Zisk za cestujúceho (t. j. prírastkový príspevok za cestujúceho vypočítaný ako rozdiel medzi odhadovanými prírastkovými príjmami a nákladmi) je uvedený v tabuľke 22.

([101]) Podľa spoločnosti Oxera to zodpovedá predpokladu, že 50 % objemu cestujúcich spoločnosti Wizz Air sa týka nových trás, a preto sa jej poskytuje zľava 50 % z poplatkov za pristátie, pričom za zvyšných 50 % objemu cestujúcich platí poplatky za pristátie v plnej výške.

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

([103]) Spoločnosť Oxera použila regresnú analýzu na určenie časti nákladov, ktoré sa dajú považovať za fixné, pokiaľ ide o zmeny v počte cestujúcich, a časti nákladov, ktoré sa menia.

Tabuľka 22: Prírastkový príspevok v súvislosti s dohodami z roku 2008 (v EUR)

Kategória	2008	2009	2010
Priemerný prírastkový príjem za odlietajúceho cestujúceho	22,47	20,75	20,70
Priemerný prírastkový náklad za odlietajúceho cestujúceho	18,04	19,92	20,47
Prírastkový príspevok za odlietajúceho cestujúceho	4,43	0,84	0,23
Celkový prírastkový príspevok	**19 404**	**107 198**	**37 833**

Zdroj: Analýza spoločnosti Oxera na základe údajov poskytnutých prevádzkovateľom letiska

(398) Spoločnosť Oxera na základe uvedených výpočtov zistila, že dohody z roku 2008 majú kladnú čistú súčasnú hodnotu 145 249 EUR počas trojročného obdobia platnosti dohôd z roku 2008 a pri zohľadnení diskontnej sadzby na úrovni 12,02 %.

(399) Komisia poznamenáva, že spoločnosť Oxera vo svojom posúdení ziskovosti *ex post* kombinuje pri výpočte prírastkových príjmov údaje *ex ante* a *ex post*, zatiaľ čo výpočty prírastkových nákladov sú založené výlučne na údajoch *ex post*.

(400) Komisia poznamenáva, že v analýze sú zahrnuté bezpečnostné poplatky aj náklady, a predpokladá, že to neovplyvní celkový výpočet ziskovosti.

(401) Pokiaľ ide o príjmy z leteckých činností, Komisia poznamenáva, že poplatky za osvetlenie a parkovanie (vo výške 2,10 EUR za tonu MVH za použitie, resp. 0,15 EUR za tonu MVH za použitie) nie sú vo výpočtoch zahrnuté, čo predstavuje konzervatívny prístup. Predpokladaná zľava 20 % z poplatku za cestujúceho, ktorý nastúpil na palubu, v roku 2009 a 30 % v roku 2010 sa okrem toho zdá byť nadhodnotená, keďže by to znamenalo 300 000 cestujúcich, ktorí nastúpili na palubu v roku 2009, a viac než 500 000 cestujúcich, ktorí nastúpili na palubu v roku 2010, čo nie je v súlade s výslednými údajmi týkajúcimi sa cestujúcich spoločnosti Wizz Air. Komisia konštatuje, že na základe výsledných údajov týkajúcich sa cestujúcich spoločnosti Wizz Air sa na roky 2008 a 2009 nemala predpokladať žiadna zľava z poplatkov za cestujúcich a na rok 2010 sa mala predpokladať len diskontná sadzba na úrovni 10 %. Komisia však poznamenáva, že na základe vzorca v marketingovej dohode by oprava letiskových poplatkov (zohľadnenie poplatkov za osvetlenie a parkovanie a oprava diskontnej sadzby, ktorá sa mala predpokladať pri poplatku za cestujúceho) viedla k podobnej oprave marketingových poplatkov o rovnakú sumu a celková ziskovosť by preto nebola ovplyvnená.

(402) Pokiaľ ide o náklady:

a) Komisia považuje prístup použitý pri výpočte prírastkových prevádzkových nákladov založený na výsledných údajoch, ktoré boli dostupné pred podpísaním dohôd z roku 2008, za primeraný.

b) Komisia poznamenáva, že v štúdii boli zahrnuté prírastkové náklady na odpisovanie investícií, ktoré sa vykonali z vlastných prostriedkov prevádzkovateľa letiska, na základe očakávaného podielu spoločnosti Wizz Air na kapacite letiska. Ako však už bolo vysvetlené v odôvodnení 372, Komisia konštatuje, že letisku nevznikli žiadne investičné náklady v dôsledku prítomnosti spoločnosti Wizz Air na letisku. Komisia sa preto domnieva, že v analýze by nemali byť zahrnuté žiadne náklady na odpisovanie súvisiace s dohodami.

(403) Komisia z dôvodov uvedených v odôvodnení 401 konštatuje, že náklady sa vo všeobecnosti zdajú byť nadhodnotené.

(404) Keďže oprava príjmov z leteckých činností by však viedla k podobnej oprave marketingového poplatku, neovplyvnilo by to výpočet ziskovosti. Náklady sa navyše zdajú byť nadhodnotené. Komisia preto konštatuje, že celkový záver štúdie spoločnosti Oxera z roku 2011 by platil a čistá súčasná hodnota by zostala kladná.

(405) Na základe odôvodnení 399 – 404 považuje Komisia výsledky správy spoločnosti Oxera z 27. októbra 2011 týkajúcej sa dohôd z roku 2008 za prijateľné.

Polytechnická univerzita v Temešvári

(406) Prevádzkovateľ letiska predložil analýzu nákladov a prínosov, ktorú vypracovala Polytechnická univerzita v Temešvári v apríli 2011. V analýze sa marketingové poplatky, ktoré letisko zaplatilo spoločnosti Wizz Air, považujú za „investíciu“ prevádzkovateľa letiska s cieľom zvýšiť počet cestujúcich a implicitne aj príjmy. V analýze sa v súvislosti s touto „investíciou“ zohľadňujú dva časové horizonty – päť rokov (2008 až 2012) a sedem rokov (2008 až 2014). Výpočty v štúdii sú založené na údajoch *ex post* z rokov 2008 až 2010 a odhadoch na roky 2011 až 2014. Univerzita na účely posúdenia ziskovosti „investície“ vypočítala čistú súčasnú hodnotu pri zohľadnení štyroch prvkov:

— náklady, ktoré vznikli prevádzkovateľovi letiska v súvislosti s ročnými marketingovými poplatkami na základe dohody so spoločnosťou Wizz Air, boli 77 192,01 EUR v roku 2008, 2 051 031,32 EUR v roku 2009 a 223 038 EUR v roku 2010,

— prírastkové náklady prevádzkovateľa letiska pri poskytovaní služieb spoločnosti Wizz Air sa odhadovali ako podiel celkových nákladov (1 % v roku 2009, 15 % v roku 2010, 20 % v roku 2011 a 22 % v období 2011 až 2014). Je možné konštatovať, že podiel na celkových nákladoch pridelených spoločnosti Wizz Air je v každom roku rovnaký alebo vyšší, ako je podiel spoločnosti Wizz Air na celkovom počte letov na letisku,

— pokiaľ ide o príjmy, ktoré prevádzkovateľ letiska získal od spoločnosti Wizz Air, na roky 2008 až 2010 sa použili skutočné príjmy, pričom na predpoveď budúcich príjmov letiska z poplatkov v rokoch 2011 až 2014 sa použila AIP na rok 2010,

— uplatnila sa diskontná sadzba na úrovni 5 %.

(407) Pri analýze sa zistilo, že v priebehu piatich rokov (2008 až 2012) „investícia“ pozostávajúca z počiatočných marketingových výdavkov počas troch rokov (2008 až 2010) spolu s príjmami od spoločnosti Wizz Air počas piatich rokov (2008 až 2012) vytvorila čistú súčasnú hodnotu vo výške 590 389,80 EUR (približne 2,5 milióna RON). V časovom horizonte siedmich rokov (2008 až 2014) čistá súčasná hodnota pri zohľadnení príjmov v rokoch 2008 až 2014 významne narastá na hodnotu 2 282 687,31 EUR (približne 10 miliónov RON).

(408) Komisia berie na vedomie kladnú čistú súčasnú hodnotu vypočítanú Polytechnickou univerzitou Timişoara. Komisia považuje prístup pridelenia celkových nákladov za primeraný (rovnaký alebo vyšší, ako je podiel spoločnosti Wizz Air na celkovom počte letov na medzinárodnom letisku Timişoara). V štúdii sa však neuvádzajú žiadne podrobnosti v súvislosti s výpočtom príjmov od spoločnosti Wizz Air (napr. na základe čoho sa predpokladali zľavy a aké údaje sa použili v súvislosti s tokom cestujúcich a spiatočnými letmi). Komisia preto nemá potrebné informácie na to, aby mohla posúdiť primeranosť odhadovaných príjmov. Okrem toho sa zdá, že analýza ziskovosti nie je zameraná konkrétne na dohody z roku 2008 a zmenené dohody z roku 2010, ale pokrýva širšie obdobie. Komisia sa preto nemôže spoľahnúť na celkový výsledok tejto štúdie.

RBB

(409) Prevádzkovateľ letiska predložil aj štúdiu vypracovanú spoločnosťou RBB 27. októbra 2011. Spoločnosť RBB zistila, že ziskovosť dohôd z roku 2008 sa preukázala už do roku 2010 a dalo sa očakávať, že dohody budú už len ziskovejšie, keďže nepretržité ročné prínosy prevádzky spoločnosti Wizz Air na medzinárodnom letisku Timişoara naďalej pokračovali, zatiaľ čo marketingové výdavky platené v rokoch 2008 až 2010 zanikli. Podľa spoločnosti RBB sú prírastkové náklady, ktoré v rokoch 2008 až 2010 možno pripísať spoločnosti Wizz Air, v rozmedzí od 3,5 milióna EUR (15,2 milióna RON) do 3,8 milióna EUR (16,8 milióna RON) v závislosti od pridelenia prevádzkových nákladov. Tento údaj sa porovnal s výškou letiskových poplatkov, ktoré zaplatila spoločnosť Wizz Air, čo viedlo k celkovým prírastkovým príjmom vo výške 5,5 milióna EUR (23,9 milióna RON). Z tejto hodnoty bol odvodený prebytok vo výške 2 milióny EUR (8,7 milióna RON) až 1,7 milióna EUR (7,1 milióna RON). Spoločnosť RBB na základe uvedeného dospela k záveru, že dohody z roku 2008 viedli ku kladnej návratnosti pre prevádzkovateľa letiska. V tomto výpočte sa nezohľadnili príjmy z neleteckých činností.

(410) Spoločnosť RBB ďalej zistila, že prevádzka spoločnosti Wizz Air zvýšila efektívnosť na medzinárodnom letisku Timişoara, keďže prepravovala významne vyššie počty cestujúcich na pohyb lietadla než ostatné letecké spoločnosti, ktoré prevádzkovali svoju činnosť na medzinárodnom letisku Timişoara. Spoločnosť argumentovala, že táto skutočnosť prispela k celkovej ziskovosti letiska v rokoch 2008 až 2010, keďže celkové prevádzkové príjmy sa zvýšili o 39 %, zatiaľ čo celkové prevádzkové náklady sa zvýšili o 22 %. Podobne sa v rokoch 2008 až 2010 zvýšili aj prevádzkové zisky za cestujúceho, a to o 74 % z 1,4 EUR (5,9 RON) na 2,4 EUR (10,25 RON).

(411) Spoločnosť RBB napokon vypočítala, že podiel spoločnosti Wizz Air na príjmoch z leteckých činností zodpovedá jej podielu na cestujúcich a pohyboch lietadiel na medzinárodnom letisku Timişoara alebo je väčší.

(412) Pokiaľ ide o analýzu prírastkových nákladov a príjmov, Komisia poznamenáva, že spoločnosť RBB založila príjmy spoločnosti Wizz Air len na letiskových poplatkoch a analýza sa preto môže považovať za konzervatívnu, keďže do nej neboli zahrnuté poplatky za neletecké činnosti. Komisia považuje prístup, ktorý bol použitý pri výpočte prírastkových nákladov a prírastkových príjmov na účely zistenia prírastkovej ziskovosti vyplývajúcej z dohôd z roku 2008 so spoločnosťou Wizz Air v rokoch 2008 až 2010, za primeraný.

Záver týkajúci sa hospodárskej výhody v súvislosti s dohodami z roku 2008

(413) Na základe štúdie spoločnosti Oxera *ex ante* zrekonštruovanej *ex post* z 10. februára 2015 sa podľa prepočtov Komisie (odôvodnenie 380) očakávalo, že dohoda medzi prevádzkovateľom letiska a spoločnosťou Wizz Air bude pre prevádzkovateľa letiska prírastkovo zisková. Komisia poznamenáva, že štúdie spoločností Oxera a RBB *ex post* poskytujú dodatočné dôkazy k záverom štúdie spoločnosti Oxera *ex ante*.

(414) Navyše existujú náznaky, najmä na základe plánu rozvoja na roky 2006 až 2015, že dohody z roku 2008 so spoločnosťou Wizz Air tvorili súčasť všeobecnej stratégie a dlhodobej snahy smerujúcej k celkovej ziskovosti letiska.

(415) Komisia teda konštatuje, že obozretný súkromný subjekt v trhovom hospodárstve by takúto dohodu uzatvoril. Komisia preto dospela k záveru, že dohody z roku 2008 medzi prevádzkovateľom letiska a spoločnosťou Wizz Air nepredstavovali pre spoločnosť Wizz Air hospodársku výhodu, ktorá by sa jej neposkytla za bežných trhových podmienok.

9.1.4.6. Analýza ziskovosti zmenených dohôd z roku 2010

(416) V správe spoločnosti Oxera z 10. februára 2015 sa vypočítali aj prírastkové náklady, príjmy a zisky, ktoré sa dali očakávať v čase podpísania zmenených dohôd z 25. júna 2010 (zhrnuté v tabuľke 23). Dňa 14. mája 2015 spoločnosť Oxera znovu predložila výpočty očakávanej ziskovosti, aby tak opravila chybu zistenú v údajoch v správe z 10. februára 2015. Oprava sa týkala nadhodnotenia celkových nákladov na investície, ku ktorému došlo v dôsledku dvojitého započítania investície financovanej štátom v pôvodne predloženej správe. Táto chyba v údajoch ovplyvnila očakávanú ziskovosť zmenených dohôd z roku 2010, ktorá bola pôvodne podhodnotená.

(417) Spoločnosť Oxera dospela k záveru, že pri zmenených dohodách z 25. júna 2010 sa očakávala čistá súčasná hodnota vo výške 2 326 milióna RON.

Tabuľka 23: Prírastkové príjmy, prírastkové náklady a prírastkové zisky očakávané v rámci zmenených dohôd z roku 2010 podľa spoločnosti Oxera

(v tis. RON)		**2010**	**2011**
Počet odlietajúcich cestujúcich spoločnosti Wizz Air	[A]	71 925	13 665
Príjmy z leteckých činností	[B]	1 253	238
Príjmy z neleteckých činností	[C]	1 713	336
Prírastkové príjmy spolu	*[D] = [B] + [C]*	*2 967*	*574*
Prevádzkové náklady	[E]	801	157
Odpisovanie	[F]	120	23
Prírastkové náklady spolu	*[G] = [E] + [F]*	*921*	*181*
Prírastkové zisky	*[H] = [D] – [G]*	*2 046*	*394*
Diskontný faktor		1,0	0,9
Čistá súčasná hodnota		**2 326**	

(418) Výsledky v tabuľke 23 sú založené na týchto aspektoch:

a) Prognózy toku cestujúcich spoločnosti Wizz Air sa vypočítali na základe výsledných údajov o toku cestujúcich spoločnosti Wizz Air v roku 2009 zvýšených o očakávaný rast v objeme európskej leteckej prevádzky odhadovaný organizáciou Eurocontrol (2008) ([104]).

b) Prognózy v súvislosti so spiatočnými letmi spoločnosti Wizz Air sa vypočítali na základe skutočnosti, že spoločnosť Wizz Air prevádzkovala lietadlo typu Airbus 320-200 s maximálnou vzletovou hmotnosťou (MVH) 72 ton, kapacitou 180 miest a faktorom zaťaženia na úrovni 82 %. Tieto predpoklady sú založené na predpokladoch v analýze ziskovosti *ex ante* dohôd z roku 2008 poskytnutej Rumunskom.

c) Prognózy príjmov z leteckých činností sú založené na poplatkoch a zľavách za odlietajúceho cestujúceho a za spiatočný let stanovených v zmenených dohodách z roku 2010. V analýze nie je zahrnutý bezpečnostný poplatok, keďže spoločnosť Oxera dospela k záveru, že tento poplatok nepatrí do rozsahu posúdenia zásady súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, pretože uvedený poplatok financuje činnosti, za ktoré je zodpovedný štát pri výkone svojich úradných právomocí (bod 35 usmernení v oblasti letectva z roku 2014).

d) Rovnako ako v prípade dohôd z roku 2008 sú prognózy príjmov z neleteckých činností odvodené od odhadovaných príjmov z neleteckých činností za odlietajúceho cestujúceho, ktoré sú zahrnuté v analýze *ex ante* poskytnutej Rumunskom, zvýšených o očakávanú infláciu a uplatnených na dopravné prognózy, ako sa vysvetľuje v písm. a) tohto odôvodnenia.

e) Ako už bolo vysvetlené, pokiaľ ide o prírastkové prevádzkové náklady (služby zamestnancov, energia, materiály), prevádzkovateľ letiska sa domnieva, že približne 20 % prevádzkových nákladov sa dá považovať za prírastkové náklady, t. j. meniace sa podľa počtu cestujúcich. V správe spoločnosti Oxera sa prírastkové prevádzkové náklady odhadujú z výsledných údajov za roky 2007 až 2009 zvýšených o očakávanú infláciu a pri predpoklade, že 20 % nákladov tvoria prírastkové náklady. Bezpečnostné náklady tu nie sú zahrnuté.

f) V odhadoch správy spoločnosti Oxera nie sú zahrnuté žiadne prírastkové marketingové náklady, ktoré prevádzkovateľovi letiska vznikli ukončením marketingovej dohody 10. februára 2010.

g) Ako bolo vysvetlené v súvislosti s dohodami z roku 2008, pokiaľ ide o prírastkové investičné náklady, v správe spoločnosti Oxera sa zohľadňujú údaje poskytnuté prevádzkovateľom letiska v súvislosti s investíciami, ktoré prevádzkovateľ letiska uskutočnil v rokoch 2007 až 2011 a ktoré boli financované štátom aj z vlastných prostriedkov. V správe spoločnosti Oxera sa predpokladá, že v dôsledku prevádzky spoločnosti Wizz Air sa neočakávali žiadne dodatočné investície. Financovanie vládou poskytnuté prevádzkovateľovi letiska v súvislosti s budovou terminálu a zariadeniami bezpečnostnej ochrany nebolo zahrnuté, keďže sa nepovažovalo za pripísateľné prítomnosti spoločnosti Wizz Air na medzinárodnom letisku Timişoara. Odpisovanie ostatných investícií financovaných z vlastných prostriedkov prevádzkovateľa letiska bolo pridelené na základe očakávaného podielu spoločnosti Wizz Air na objeme cestujúcich v pomere ku kapacite letiska. Predpokladalo sa, že kapacita letiska počas trvania dohôd bude tri milióny cestujúcich za rok. Tento predpoklad sa zakladá na memorande o porozumení z roku 2008, v ktorom sa stanovilo, že letisko malo podľa očakávania do roku 2011 dosiahnuť kapacitu tri milióny cestujúcich za rok. Pri výpočte nákladov na odpisovanie sa predpokladalo lineárne odpisovanie.

h) Odhadované zisky sa diskontovali použitím referenčných úrokových sadzieb Komisie spolu s rozpätím 100 bázických bodov, čo viedlo k diskontnej sadzbe na úrovni 8,82 %.

(419) Komisia považuje prístup spoločnosti Oxera pri odhadovaní počtu cestujúcich a výpočte očakávaného príjmu z leteckých činností na tomto základe, pričom zohľadňuje rabaty predpokladané v zmenených dohodách z roku 2010, za primeraný. Komisia takisto súhlasí s nezahrnutím bezpečnostného poplatku z dôvodov vysvetlených v odôvodnení 365.

(420) Komisia prijíma odhad prírastkových príjmov z neleteckých činností. Vychádza z odhadu prevádzkovateľa letiska založeného na údajoch z predchádzajúceho roku, podľa ktorých príjmy z neleteckých činností predstavujú 15 až 20 % príjmov prevádzkovateľa letiska, čo sa zdá byť primerané.

(421) Komisia takisto súhlasí s diskontnou sadzbou použitou pri výpočte, najmä vzhľadom na to, že obdobie analýzy je kratšie než jeden rok.

([104]) Eurocontrol (2008), „Prekážky rastu z roku 2008“, súhrnná správa, strana 14.

(422) Komisia súhlasí s tým, že vo výpočtoch by nemali byť zahrnuté žiadne prírastkové marketingové náklady.

(423) Pokiaľ ide o prírastkové prevádzkové náklady, správa spoločnosti Oxera sa zakladá na predpoklade Rumunska, podľa ktorého je 80 % prevádzkových nákladov fixných a len 20 % nákladov sa mení v závislosti od počtu cestujúcich. Komisia považuje tento predpoklad za primeraný ([105]). Spoločnosť Oxera odhaduje prírastkové prevádzkové náklady použitím výsledných údajov týkajúcich sa prevádzkových nákladov za odlietajúceho cestujúceho pred podpísaním dohôd, zvýšených o očakávanú infláciu, pričom uvedené prevádzkové náklady za cestujúceho uplatní na odhadovaný počet cestujúcich spoločnosti Wizz Air. Komisia preto považuje odhady prírastkových prevádzkových nákladov za prijateľné.

(424) Pokiaľ ide o prírastkové investičné náklady, Komisia považuje prístup v správe spoločnosti Oxera za primeraný, a to najmä v súvislosti so skutočnosťou, že v správe spoločnosti Oxera sa neočakávajú žiadne dodatočné investície v dôsledku prevádzky spoločnosti Wizz Air na medzinárodnom letisku Timişoara. V zmenenej dohode sa neustanovili žiadne nové záväzky prevádzkovateľa letiska voči spoločnosti Wizz Air z hľadiska ďalšej infraštruktúry v porovnaní s dohodami z roku 2008 posúdenými v odôvodnení 372. Komisia preto súhlasí s tým, že v dôsledku prítomnosti spoločnosti Wizz Air sa nevykonali žiadne investície. Komisia navyše poznamenáva, že v štúdii spoločnosti Oxera boli zahrnuté prírastkové náklady na odpisovanie investícií, ktoré sa vykonali z vlastných prostriedkov prevádzkovateľa letiska, na základe očakávaného podielu spoločnosti Wizz Air na kapacite letiska. Ako však už bolo vysvetlené v odôvodnení 372, Komisia konštatuje, že prevádzkovateľovi letiska nevznikli žiadne investičné náklady v dôsledku prítomnosti spoločnosti Wizz Air. Komisia sa preto domnieva, že v analýze by nemali byť zahrnuté žiadne náklady na odpisovanie súvisiace so zmenenými dohodami z roku 2010 ([106]).

(425) Na základe uvedeného sú prírastkové náklady, príjmy a zisky, ktoré sa podľa prepočtov Komisie na základe správy spoločnosti Oxera dali očakávať v čase podpísania zmenených dohôd z roku 2010, zhrnuté v tabuľke 24.

Tabuľka 24: Prírastkové príjmy, prírastkové náklady a prírastkové zisky očakávané v rámci zmenených dohôd z roku 2010 prepočítané Európskou komisiou

(v tis. RON)		**2010**	**2011**
Počet odlietajúcich cestujúcich spoločnosti Wizz Air	[A]	71 925	13 665
Príjmy z leteckých činností	[B]	1 253	238
Príjmy z neleteckých činností	[C]	1 713	336
Prírastkové príjmy spolu	*[D] = [B] + [C]*	*2 967*	*574*
Prevádzkové náklady	[E]	801	157
Prírastkové náklady spolu	*[F] = [E]*	*801*	*157*
Prírastkové zisky	*[G] = [D] – [F]*	*2 165*	*417*
Diskontný faktor		1,0	0,9
Čistá súčasná hodnota		**2 462**	

Štúdia ziskovosti *ex post* zmenených dohôd z roku 2010

(426) Dňa 27. októbra 2011 predložila spoločnosť Oxera správu *ex post* vypracovanú pre spoločnosť Wizz Air. V správe spoločnosti Oxera sa vypočítali tieto prírastkové náklady a príjmy vyplývajúce zo zmenených dohôd z roku 2010:

([105]) Pozri poznámku pod čiarou č. 92.

([106]) V rozsahu, v akom boli náklady na odpisovanie zahrnuté, je tento predpoklad konzervatívny a nadhodnocuje prírastkové náklady. Vyjadrenie Komisie k takému scenáru je rovnaké ako v odôvodnení 379.

Tabuľka 25: Príjmy za odlietajúceho cestujúceho spoločnosti Wizz Air v rokoch 2010 až 2011 (v EUR)

Kategória	2008	2009	2010
Príjmy z leteckých činností[1]			
Poplatky za pristátie[2]	2,50	2,00	2,00
Poplatky za obsluhu[2]	0,99	0,99	0,99
Poplatky za cestujúceho, ktorý nastúpil na palubu	8,00	6,40	5,04
Poplatky za cestujúceho so zníženou pohyblivosťou	0,20	0,20	0,20
Bezpečnostné poplatky	10,00	10,00	10,00
Príjmy z neleteckých činností	**0,78**	**1,16**	**1,74**
Príjmy spolu	**22,47**	**20,75**	**20,70**

Poznámka: [1] Príjmy z leteckých činností sa uvádzajú po zľavách a vrátení poplatkov a pred zaplatením marketingových poplatkov. Predpokladá sa, že 50 % príjmu z poplatkov za pristátie podlieha zľavám stanoveným v príručke AIP. [2] Príjmy z leteckých činností získané z poplatkov, ktoré súvisia s pohybmi v leteckej prevádzke alebo s váhou (t. j. poplatky za pristátie a pozemnú obsluhu) sa odhadli na základe výsledného počtu cestujúcich a za predpokladu, že sa používa lietadlo typu Airbus A320-200, ktoré má MVH 72 ton a kapacitu 180 miest pri predpokladanom faktore zaťaženia na úrovni 84 %. Tento údaj predstavuje priemerný faktor zaťaženia spoločnosti Wizz Air v roku 2010 (bližšie informácie sa nachádzajú na adrese http://wizzair.com/about_us/news/#wizen068). *Zdroj:* Analýza spoločnosti Oxera na základe údajov poskytnutých prevádzkovateľom letiska.

Tabuľka 26: Očakávané náklady v súvislosti so zmenenými dohodami z roku 2010 (v EUR)

Kategória	2008	2009	2010
Prevádzkové náklady			
Zamestnanci	1,56	1,56	1,56
Energia	0,70	0,70	0,70
Materiály	–0,45	–0,45	–0,45
Služby a ostatné prevádzkové výdavky	1,65	1,65	1,65
Marketingové náklady	13,70	15,59	14,95
Investičné náklady	0,89	0,87	2,06
Náklady spolu	**18,04**	**19,92**	**20,47**

Zdroj: Analýza spoločnosti Oxera na základe údajov poskytnutých prevádzkovateľom letiska.

(427) Výsledky v tabuľkách 25 a 26 sú založené na týchto aspektoch:

- Údaje sa vzťahujú na obdobie od júna 2010 do februára 2011, t. j. obdobie platnosti zmenených dohôd z roku 2010.
- Príjmy z leteckých činností sa odhadujú na základe kombinácie prístupov *ex post* a *ex ante*. Zakladajú sa na skutočných údajoch týkajúcich sa cestujúcich a spiatočných letov spoločnosti Wizz Air za rok 2010 (perspektíva *ex post*) a údajov odhadovaných spoločnosťou Oxera za január a február 2011 na základe údajov dostupných v decembri 2010 (perspektíva *ex ante*). Zľavy sa odhadujú *ex ante* a zohľadňujú základné tarify a rabaty stanovené v zmenených dohodách z roku 2010. Predpokladá sa zľava 10 % z poplatkov za pristátie, ako aj z poplatku za cestujúceho, ktorý nastúpil na palubu. Bezpečnostné poplatky sú zahrnuté.
- Príjem z neleteckých činností za odlietajúceho cestujúceho sa odhadol v súlade s priemernými výslednými príjmami z neleteckých činností spoločnosti Wizz Air za rok 2010, t. j. 3,04 EUR za cestujúceho.
- Pokiaľ ide o prírastkové náklady, spoločnosti Wizz Air boli pripísané náklady, ktoré sa menia v závislosti od počtu cestujúcich (náklady na zamestnancov, energie, materiály a nakúpené služby a ostatné prevádzkové výdavky), v pomere k podielu tejto leteckej spoločnosti na objeme odletov cestujúcich. Výpočet sa zakladá na výsledných údajoch týkajúcich sa prevádzkových nákladov, a preto je *ex post*.
- V analýze nie sú zahrnuté žiadne marketingové poplatky, keďže marketingová dohoda bola ukončená vo februári 2010.

- Prírastkové investičné náklady sa odhadli s ohľadom na investície vykonané v roku 2010. Investície do budovy terminálu a zariadení bezpečnostnej ochrany financované štátom neboli pripísané spoločnosti Wizz Air. Podľa spoločnosti Oxera by tieto náklady vznikli bez ohľadu na prítomnosť spoločnosti Wizz Air, keďže Rumunsko v rámci požiadaviek na pristúpenie k schengenskému priestoru muselo splniť túto povinnosť. Zohľadnili sa investície financované z vlastných prostriedkov prevádzkovateľa letiska. Investičné náklady financované z vlastných prostriedkov prevádzkovateľa letiska vrátane odpisovania a úrokov sa pridelili primerane k podielu cestujúcich spoločnosti Wizz Air na kapacite cestujúcich letiska. Odhadovaná kapacita cestujúcich bola rovnaká ako maximálny počet cestujúcich odbavených na letisku v roku 2010, keďže spoločnosť Oxera z údajov prevádzkovateľa letiska pochopila, že medzinárodné letisko Timişoara v čase štúdie (október 2011) prevádzkovalo svoju činnosť pri plnej kapacite, pokiaľ ide o pohyby v leteckej prevádzke.

(428) Na základe uvedených nákladov a príjmov spoločnosť Oxera zistila, že dohody z roku 2010 boli z pohľadu *ex post* (s určitými prvkami *ex ante*) prírastkovo ziskové. Zisk za cestujúceho (t. j. prírastkový príspevok za cestujúceho vypočítaný ako rozdiel medzi odhadovanými prírastkovými príjmami a nákladmi) je uvedený v tabuľke 27.

Tabuľka 27: Prírastkový príspevok v súvislosti s dohodami z roku 2010 (v EUR)

Kategória	2008	2009	2010
Priemerný prírastkový príjem za odlietajúceho cestujúceho	22,47	20,75	20,70
Priemerný prírastkový náklad za odlietajúceho cestujúceho	18,04	19,92	20,47
Prírastkový príspevok za odlietajúceho cestujúceho	4,43	0,84	0,23
Celkový prírastkový príspevok	**19 404**	**107 198**	**37 833**

Zdroj: Analýza spoločnosti Oxera na základe údajov poskytnutých prevádzkovateľom letiska.

(429) Spoločnosť Oxera na základe uvedených výpočtov zistila, že zmenené dohody z roku 2010 majú kladnú čistú súčasnú hodnotu 483 147 EUR počas deväťmesačného obdobia platnosti zmenených dohôd z roku 2010. Peňažné toky v rámci zmenených dohôd z roku 2010 neboli diskontované, keďže trvanie zmenených dohôd z roku 2010 bolo kratšie ako jeden rok.

(430) Komisia poznamenáva, že spoločnosť Oxera vo svojom posúdení ziskovosti *ex post* kombinuje pri výpočte prírastkových príjmov údaje *ex ante* a *ex post*, zatiaľ čo výpočty prírastkových nákladov sú založené výlučne na údajoch *ex post*.

(431) Pokiaľ ide o príjmy z leteckých činností, Komisia poznamenáva, že poplatky za osvetlenie a parkovanie nie sú vo výpočtoch zahrnuté, čo predstavuje konzervatívny prístup.

(432) Komisia poznamenáva, že sú zahrnuté bezpečnostné poplatky aj náklady, a predpokladá, že to neovplyvní výpočet ziskovosti.

(433) Pokiaľ ide o náklady:

a) Komisia považuje prístup použitý pri výpočte prírastkových prevádzkových nákladov založený na výsledných údajoch, ktoré boli dostupné pred podpísaním dohôd, za primeraný.

b) Komisia poznamenáva, že na základe vzorca v marketingovej dohode vedie prepočet letiskových poplatkov, pri ktorom sa zohľadňujú poplatky za osvetlenie a parkovanie, k nadhodnoteniu marketingových poplatkov o rovnakú sumu.

c) Komisia poznamenáva, že v štúdii boli zahrnuté prírastkové náklady na odpisovanie investícií, ktoré sa vykonali z vlastných prostriedkov letiska, na základe očakávaného podielu spoločnosti Wizz Air na kapacite letiska. Ako však už bolo vysvetlené v odôvodnení 372, Komisia konštatuje, že prevádzkovateľovi letiska nevznikli žiadne investičné náklady v dôsledku prítomnosti tejto leteckej spoločnosti na medzinárodnom letisku Timişoara. Komisia sa preto domnieva, že v analýze by nemali byť zahrnuté žiadne náklady na odpisovanie súvisiace s dohodami.

(434) Komisia z dôvodov uvedených v odôvodnení 433 konštatuje, že náklady sa vo všeobecnosti zdajú byť nadhodnotené.

(435) Na základe skutočnosti, že oprava príjmov z leteckých činností by viedla k podobnej oprave marketingového poplatku, čo by neovplyvnilo výpočet ziskovosti, ako aj na skutočnosti, že náklady sa zdajú byť nadhodnotené, Komisia dospela k záveru, že celkový záver štúdie spoločnosti Oxera z roku 2011 by platil a čistá súčasná hodnota by zostala kladná.

(436) Na základe odôvodnení 430 – 435 považuje Komisia výsledky správy spoločnosti Oxera z 27. októbra 2011 týkajúcej sa zmenených dohôd z roku 2010 za prijateľné.

Záver týkajúci sa hospodárskej výhody

(437) Na základe štúdie spoločnosti Oxera *ex ante* zrekonštruovanej *ex post* z 10. februára 2015 sa podľa prepočtov Komisie (odôvodnenie 425) očakávalo, že zmenené dohody z roku 2010 budú pre prevádzkovateľa letiska prírastkovo ziskové. Komisia teda konštatuje, že obozretný súkromný subjekt v trhovom hospodárstve by takéto dohody uzatvoril. Komisia poznamenáva, že štúdia spoločností Oxera *ex post* poskytuje dodatočné dôkazy k záverom štúdie spoločnosti Oxera *ex ante*.

(438) Navyše existujú náznaky, najmä na základe plánu rozvoja, že zmenené dohody z roku 2010 so spoločnosťou Wizz Air tvorili súčasť všeobecnej stratégie a dlhodobej snahy smerujúcej k celkovej ziskovosti letiska.

(439) Komisia preto dospela k záveru, že zmenené dohody z roku 2010 nepredstavovali pre spoločnosť Wizz Air hospodársku výhodu, ktorá by sa jej neposkytla za bežných trhových podmienok.

9.1.5. *Záver týkajúci sa opatrenia 3*

(440) Komisia z dôvodov vysvetlených v odôvodneniach 301 – 439 konštatuje, že dohody z roku 2008 a zmenené dohody z roku 2010 nepredstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

10. OPATRENIE 4 – NEVYMÁHANIE LETISKOVÝCH POPLATKOV FAKTUROVANÝCH SPOLOČNOSTI WIZZ AIR ZA OBDOBIE OD OKTÓBRA 2009 DO FEBRUÁRA 2010

(441) Komisia vo svojom rozhodnutí o začatí konania poznamenala, že nie je možné vylúčiť, že nevymáhanie letiskových poplatkov poskytuje spoločnosti Wizz Air hospodársku výhodu. Komisia poznamenala, že spoločnosť Wizz Air v čase vydania rozhodnutia o začatí konania nezaplatila letiskové poplatky za obdobie od októbra 2009 do februára 2010 vo výške 2,6 milióna EUR. Napriek tomu, že nezaplatené platby boli vo finančnom výkaze prevádzkovateľa letiska uvedené ako pohľadávky voči spoločnosti Wizz Air, neprebehli žiadne súdne konania.

(442) Rumunsko uviedlo, že prevádzkovateľ letiska žaloval spoločnosť Wizz Air s cieľom získať exekučný príkaz. V rovnakom čase žalovala spoločnosť Wizz Air prevádzkovateľa letiska s cieľom získať exekučný príkaz v súvislosti s neuhradenými platbami za marketingové služby poskytnuté spoločnosťou Wizz Air. Podľa Rumunska sa obe súdne konania/rozhodcovské rozsudky vyriešili konečnými rozhodnutiami, ktorými sa vyhovelo obom žiadostiam o platbu. Rumunsko uviedlo, že vzájomné dlhy sa započítali v súlade s ustanoveniami rumunského Občianskeho zákonníka prostredníctvom dohody o urovnaní (odôvodnenie 109).

(443) Komisia pripomína, že dohody z roku 2008 medzi prevádzkovateľom letiska a spoločnosťou Wizz Air boli v súlade so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, t. j. nepredstavovali výhodu pre spoločnosť Wizz Air, a preto nepredstavovali štátnu pomoc.

Záver

(444) Komisia preto dospela k záveru, že údajná štátna pomoc sa stala bezpredmetnou, keďže nezaplatené letiskové poplatky boli započítané voči nárokom spoločnosti Wizz Air na platbu marketingových poplatkov v súlade s príslušnými zákonmi.

11. **ZÁVER**

(445) Komisia na základe uvedeného konštatuje, že financovanie rozvoja terminálu pre lety mimo schengenského priestoru, vylepšenia vzletovej a pristávacej dráhy a rozšírenia odbavovacej plochy pre lietadlá a osvetľovacích zariadení predstavuje neoprávnenú štátnu pomoc, ktorá je zlučiteľná s vnútorným trhom na základe článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ.

(446) Komisia ďalej konštatuje, že tieto opatrenia nepredstavujú štátnu pomoc: i) verejné financovanie prístupovej cesty a rozvoja parkovacej plochy v roku 2007; ii) verejné financovanie zariadení bezpečnostnej ochrany v roku 2008; iii) letiskové poplatky v AIP na rok 2007, AIP na rok 2008 a AIP na rok 2010 a iv) dohody z roku 2008 so spoločnosťou Wizz Air (vrátane zmenených dohôd z roku 2010),

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

1. Verejné financovanie, ktoré Rumunsko poskytlo prevádzkovateľovi letiska v rokoch 2007 až 2009 v súvislosti s rozvojom terminálu pre lety mimo schengenského priestoru, vylepšením rolovacej dráhy a rozšírením odbavovacej plochy a osvetľovacími zariadeniami, v celkovej výške 29 194 600 RON predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie. Táto pomoc sa poskytla v rozpore s článkom 108 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

2. Štátna pomoc uvedená v bode 1 je zlučiteľná s vnútorným trhom v zmysle článku 107 ods. 3 písm. c) Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

Článok 2

Verejné financovanie prístupovej cesty a rozvoja parkovacej plochy v roku 2007 a zariadení bezpečnostnej ochrany v roku 2008, letiskové poplatky v AIP na rok 2007, AIP na rok 2008 a AIP na rok 2010 a dohody z roku 2008 so spoločnosťou Wizz Air (vrátane zmenených dohôd z roku 2010) nepredstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

Článok 3

Toto rozhodnutie je určené Rumunsku.

V Bruseli 24. februára 2020

Za Komisiu
Margrethe VESTAGER
výkonná podpredsedníčka