II

(Nezakonodajni akti)

SKLEPI

SKLEP KOMISIJE (EU) 2021/1428

z dne 24. februarja 2020

o državni pomoči SA.31662 – C/2011 (ex NN/2011), ki jo je Romunija izvedla za mednarodno letališče Temišvar in družbo Wizz Air

(notificirano pod dokumentarno številko C(2021) 1065)

(Besedilo v romunskem jeziku je edino verodostojno)

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti prvega pododstavka člena 108(2) Pogodbe,

ob upoštevanju Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru in zlasti člena 62(1)(a) Sporazuma,

po pozivu vsem zainteresiranim stranem, naj predložijo svoje pripombe v skladu z navedenima določbama ([1]), in ob upoštevanju teh pripomb,

ob upoštevanju naslednjega:

1. **POSTOPEK**

(1) Carpatair ([2]), družba, ki je dejavna na evropskem trgu za zračni promet (v nadaljnjem besedilu: pritožnik ali družba Carpatair), je z dopisom z dne 30. septembra 2010 vložila pritožbo (v nadaljnjem besedilu: pritožba), v kateri je trdila, da so romunski organi na mednarodnem letališču Temišvar (v nadaljnjem besedilu: mednarodno letališče Temišvar ali letališče) dodelili nezakonito državno pomoč v korist družbe Wizz Air Hungarian Airlines Ltd (v nadaljnjem besedilu: družba Wizz Air) ([3]). Pritožba je bila evidentirana pod številko zadeve državne pomoči SA.31662 (ex CP 237/2010).

(2) Komisija je ugotovila, da je pritožba očitno povezana z uradnim obvestilom romunskih organov z dne 17. maja 2010 (v nadaljnjem besedilu: obvestilo) o načrtih za zagotavljanje javne podpore v korist regionalnih letališč. Obvestilo je bilo evidentirano pod številko zadeve N 185/2010. Romunski organi so 15. septembra 2010 obvestili Komisijo, da mednarodno letališče Temišvar ne spada med upravičena letališča v okviru priglašene sheme. Ker pa je Komisija pridobila informacije o javnem financiranju mednarodnega letališča Temišvar v obdobju 2007–2009, se v tem primeru analizira javno financiranje za to obdobje.

(3) Komisija je z dopisom z dne 21. oktobra 2010 pritožbo posredovala Romuniji in zahtevala informacije. Romunski organi so odgovorili z dopisom z dne 15. decembra 2010.

([1]) Državna pomoč SA.31662 (11/C) (ex CP 237/10) – Mednarodno letališče Temišvar – Wizz Air, poziv k predložitvi pripomb (UL C 270, 13.9.2011, str. 11).

([2]) Carpatair je regionalni letalski prevoznik v zasebni lasti, ustanovljen leta 1999. Leta 2000 je vzpostavil vozlišče na mednarodnem letališču Temišvar, kjer je zagotavljal storitve vozlišč in manjših letališč („hub-and-spoke“).

([3]) Wizz Air je madžarski nizkocenovni letalski prevoznik. Skupino Wizz Air sestavljajo tri operativne družbe, in sicer Wizz Air Hungary, Wizz Air Bulgaria in Wizz Air Ukraine.

(4) Pritožnik je predložil dodatne informacije z dopisi z dne 24. novembra 2010, 25. novembra 2010, 14. januarja 2011 in 3. februarja 2011. Komisija je z dopisoma z dne 9. februarja 2011 in 2. marca 2011 pritožnika obvestila o stanju v zadevi in zahtevala dodatne informacije. Pritožnik je odgovoril z dopisi z dne 22. februarja 2011, 9. marca 2011 in 28. marca 2011 ter predložil dodatne informacije.

(5) Komisija je dodatne informacije od romunskih organov zahtevala z dopisi z dne 16. februarja 2011, 3. marca 2011 in 16. marca 2011. Romunski organi so odgovorili z dopisoma z dne 10. marca 2011 in 5. aprila 2011. Komisija je 16. marca 2011 romunske organe obvestila, da potrebuje še več dodatnih informacij, in zahtevala, naj ji jih pošljejo do 15. aprila 2011. Romunski organi so odgovorili z dopisom z dne 21. aprila 2011.

(6) Pritožnik se je z dopisom z dne 12. maja 2011 strinjal z razkritjem svoje identitete in finančnega stanja ter v zvezi s tem predložil dodatne informacije.

(7) Komisija je z dopisom z dne 24. maja 2011 Romunijo obvestila o odločitvi, da bo začela formalni postopek preiskave v zvezi s financiranjem, povezanim z mednarodnim letališčem Temišvar, sporazumom med upravljavcem navedenega letališča in družbo Wizz Air iz leta 2008, neplačevanjem letaliških pristojbin s strani družbe Wizz Air ter popusti in rabati na podlagi seznamov letaliških pristojbin za leta 2007, 2008 in 2010 (v nadaljnjem besedilu: sklep o začetku postopka).

(8) Romunski organi so z dopisom z dne 16. junija 2011 sporočili, za katere informacije iz sklepa o začetku postopka želijo, da se pred njegovo objavo odstranijo.

(9) Komisija je 23. junija 2011 Romuniji poslala predlog nezaupne različice sklepa o začetku postopka. Romuniji je sporočila, za katere informacije se ni strinjala, da so zaupne.

(10) Romunija je Komisiji odgovorila z dopisom z dne 27. junija 2011, v katerem je vztrajala pri črtanju nekaterih informacij.

(11) Komisija je na podlagi korespondence z Romunijo sprejela končno odločitev o besedilu, ki ga je nameravala objaviti, v skladu s točko 33 sporočila Komisije o poklicni skrivnosti v odločbah o državni pomoči ([4]). Z dopisom z dne 25. julija 2011 je Romunijo obvestila o odločitvi, da zavrne njeno zahtevo za črtanje nekaterih informacij. Romunija je imela na voljo 15 dni, da se odzove na to odločitev in predloži dodatne elemente za utemeljitev svoje zahteve.

(12) Romunija je z dopisom z dne 11. avgusta 2011 Komisijo obvestila, da vztraja pri svojem stališču glede črtanja nekaterih informacij, vendar ni več ugovarjala objavi sklepa o začetku postopka.

(13) Sklep o začetku postopka je bil v *Uradnem listu Evropske unije* ([5]) objavljen 13. septembra 2011. Komisija je zainteresirane strani pozvala, naj predložijo pripombe o zadevnem ukrepu v enem mesecu od datuma njegove objave.

(14) Komisija je pripombe Romunije k sklepu o začetku postopka prejela z dopisoma z dne 27. junija 2011 in 14. oktobra 2011. Romunija je dodatne informacije predložila 27. julija 2011 in 12. junija 2012.

(15) Komisija je pripombe k sklepu o začetku postopka od družbe Societatea Nationala Aeroportul International Timișoara – Traian Vuia – S. A. (v nadaljnjem besedilu: upravljavec letališča) prejela 27. oktobra 2011, od družbe Carpatair 8. avgusta 2011, od družbe Wizz Air pa 24. junija 2011 in 27. oktobra 2011. Pripombe k sklepu o začetku postopka je prejela tudi od romunskega združenja letališč, nekdanjega direktorja upravljavca letališča, družb Eurojet in Austrian Airlines ter Evropskega združenja regionalnih letalskih prevoznikov.

(16) Komisija je pripombe tretjih oseb k sklepu o začetku postopka Romuniji poslala 4. septembra 2012 in 20. septembra 2012. Odgovor Romunije na navedene pripombe je prejela z dopisoma z dne 5. oktobra 2012 in 17. oktobra 2012.

([4]) Sporočilo Komisije o poklicni skrivnosti v odločbah o državni pomoči (UL C 297, 9.12.2003, str. 6).
([5]) Glej sprotno opombo 1.

(17) Komisija je dodatne informacije od romunskih organov zahtevala z dopisi z dne 12. oktobra 2011, 24. februarja 2012, 27. julija 2012, 9. avgusta 2012, 3. novembra 2012, 30. oktobra 2014 in 28. julija 2015. Romunski organi so odgovorili z dopisi z dne 16. novembra 2011, 13. aprila 2012, 3. maja 2012, 3. septembra 2012, 5. oktobra 2012, 12. decembra 2012, 2. decembra 2014, 9. decembra 2014 oziroma 21. septembra 2015.

(18) Komisija je z dopisom z dne 27. julija 2012 od pritožnika zahtevala dodatne informacije. Pritožnik je dodatne informacije poslal 3. septembra 2012. Informacije je predložil tudi 7. junija 2011, 30. junija 2011, 8. avgusta 2011, 14. oktobra 2011, 19. marca 2012, 14. maja 2012, 13. julija 2012, 19. oktobra 2012, 3. decembra 2012, 1. julija 2013, 6. junija 2014, 10. julija 2014, 10. oktobra 2014, 15. in 16. oktobra 2014, 10. novembra 2014, 12. novembra 2014, 14. novembra 2014, 25. februarja 2015, 25. maja 2015, 28. maja 2015, 29. septembra 2015, 10. decembra 2015, 22. decembra 2015, 13. aprila 2016, 28. aprila 2016, 27. februarja 2018 in 20. aprila 2018.

(19) Družba Wizz Air je predložila dodatne informacije 11. februarja 2015 in 3. julija 2015, in sicer vključno s poročilom, ki ga je za družbo Wizz Air pripravila družba Oxera ter v katerem je načelo udeleženca v tržnem gospodarstvu uporabila za različne sporazume med družbo Wizz Air in upravljavcem letališča. Družba Oxera je posodobljena poročila in dodatne opombe predložila 14. maja 2015, 10. avgusta 2015, 21. septembra 2015, 20. oktobra 2015, 15. septembra 2017 in 22. septembra 2017. Komisija je 10. novembra 2017 zahtevala nezaupno različico odgovorov družbe Oxera z dne 15. in 22. septembra 2017. Družba Oxera je Komisijo 15. novembra 2017 obvestila, da družba Wizz Air ni zahtevala prikritja nobenih informacij, Komisija pa je po dodatnih pojasnilih družbe Oxera, ki jih je prejela 23. novembra 2017, Romuniji 1. decembra 2017 posredovala odgovora družbe Oxera z dne 15. in 22. septembra 2017. Romunski organi so pripombe v zvezi s študijo družbe Oxera predložili 1. februarja 2018.

(20) Komisija je 14. marca 2014 Romunijo in zainteresirane strani obvestila o sprejetju sporočila z naslovom Smernice EU o državni pomoči letališčem in letalskim prevoznikom ([6]) (v nadaljnjem besedilu: smernice za letalski sektor iz leta 2014) ter jih pozvala, naj predložijo pripombe v 20 delovnih dneh od datuma objave navedenih smernic. Smernice za letalski sektor iz leta 2014 so bile v *Uradnem listu Evropske unije* objavljene 4. aprila 2014. Komisija je pripombe družbe Carpatair prejela 25. marca 2014, družbe Wizz Air 30. aprila 2014, upravljavca letališča pa 8. maja 2014.

(21) Komisija je pripombe tretjih oseb k smernicam za letalski sektor iz leta 2014 Romuniji posredovala 28. maja 2014. Stališča Romunije k pripombam zainteresiranih strani je prejela z dopisom z dne 3. julija 2014.

(22) Upravljavec letališča je dodatne informacije predložil 11. novembra 2011, 24. novembra 2016 in 16. decembra 2016. Komisija je od njega prejela tudi dodatne predložitve, in sicer 18. januarja 2016, 31. januarja 2016 in 7. marca 2016. Te predložitve je 11. marca 2016 posredovala Romuniji, ki ni imela pripomb.

(23) Komisija je z dopisom z dne 17. julija 2015 Romuniji posredovala dodatne pripombe pritožnika in družbe Wizz Air, Romunija pa je pripombe k tem stališčem podala 21. septembra 2015.

(24) Komisija je z dopisom z dne 11. marca 2016 Romuniji posredovala dodatne predložitve družbe Oxera, Romunija pa je pripombe k tem predložitvam podala 15. aprila 2016.

(25) Komisija je 30. oktobra 2017 od romunskih organov zahtevala dodatne informacije. V romunščino prevedena različica zahteve je bila romunskim organom poslana 9. novembra 2017. Romunski organi so po dveh odobrenih podaljšanjih roka odgovorili 15. januarja 2018. Komisija je zahtevi po dodatnih pojasnilih romunskim organom poslala 26. marca 2018 in 31. oktobra 2018, romunski organi pa so nanju odgovorili 4. junija 2018 oziroma 21. novembra 2018. Romunski organi so 8. aprila 2019 predložili prevod svojih odgovorov z dne 4. junija 2018.

(26) Družba Wizz Air je 17. maja 2019 Komisiji poslala dopis, v katerem je trdila, da ima pravico do dostopa do spisa in zaslišanja; Komisija je nanj odgovorila 11. junija 2019.

([6]) Sporočilo Komisije – Smernice o državni pomoči letališčem in letalskim prevoznikom (UL C 99, 4.4.2014, str. 3).

2. MEDNARODNO LETALIŠČE TEMIŠVAR

2.1 Letališče

(27) Mednarodno letališče Temišvar je mednarodno letališče na zahodnem delu Romunije.

(28) Letališče upravlja upravljavec letališča (uvodna izjava 15), ki je delniška družba, v kateri je imela romunska država na datum tega sklepa v lasti 80 % delnic ([7]). Ostale delnice so v lasti družbe Fondul Proprietatea ([8]). Pred tem je začetni delniški kapital v celoti vpisala Romunija, vplačan pa je bil v celoti na datum ustanovitve upravljavca letališča ([9]).

(29) Upravljavec letališča je lastnik letališke infrastrukture, edino vzletno-pristajalna steza, vozna steza in ploščad so v lasti romunske države. Uporabo zadnjenavedenih elementov infrastrukture upravljavcu letališča s koncesijo podeli država.

(30) Mednarodno letališče Temišvar ima eno vzletno-pristajalno stezo, ki je dolga 3 500 metrov in široka 45 metrov. Na ploščadi je 22 parkirnih mest. Zmogljivost letališča je 1 300 mednarodnih potnikov/uro in 500 domačih potnikov/uro. Letališče ima tudi tovorni terminal.

(31) V letih 2007–2009, tj. obdobju, ki se ocenjuje, je bilo mednarodno letališče Temišvar po prometu drugo največje letališče v Romuniji (Preglednica 1). Preglednica 1 vključuje tudi pregled nadaljnjega razvoja prometa do leta 2017.

Preglednica 1: Promet na mednarodnem letališču Temišvar v obdobju 2007–2018

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

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

Vir: romunski organi.

(32) V času priprave tega sklepa je z mednarodnega letališča Temišvar potniški zračni prevoz opravljalo več nizkocenovnih letalskih prevoznikov. Družba Wizz Air leti na največ destinacij v Evropi, družbi Ryanair in Blue Air pa imata bolj omejeno ponudbo. Z letališča letita tudi dva letalska prevoznika, ki ponujata celovite storitve: družbi Tarom in Lufthansa. Z letališča se izvajajo tudi sezonski čarterski leti in leti več prevoznikov tovora.

(33) Mednarodno letališče Temišvar je bilo v obdobju 2007–2009 regionalno vozlišče za družbo Carpatair, tj. regionalnega prevoznika, ki zagotavlja celovite storitve in ki je letel na približno 32 domačih in evropskih destinacij. Med drugimi letalskimi prevozniki, ki so v navedenem obdobju delovali na letališču, so bile družbe Tarom, Lufthansa, Austrian Airlines, Malev, Alitalia in Moldavian Airlines.

(34) Letališči, ki sta najbližje mednarodnemu letališču Temišvar, sta:

— letališče Arad, ki je oddaljeno 50 km. To pomeni 40 minut vožnje po cesti. Letališče Arad ima največji tovorni terminal v zahodni Romuniji. Njegov potniški promet se je zmanjšal s 67 183 potnikov leta 2007 na 11 367 potnikov leta 2018; in

([7]) Statutul Societății Naționale „Aeroportul Internațional Timișoara – Traian Vuia“ – S.A. din 18.09.2008 – statut upravljavca mednarodnega letališča Temišvar z dne 15. oktobra 2008 (v nadaljnjem besedilu: statut iz leta 2008), člen 8.

([8]) Fondul Proprietatea je nepremičninski sklad, ki ga je romunska vlada ustanovila, da bi lahko zagotovila odškodnine posameznikom, ki so v času komunističnega režima izgubili nepremičnine in katerih lastniških zahtevkov ni bilo mogoče poravnati v naravi. Romunska vlada je postala manjšinski delničar v družbi Fondul Proprietatea (0,04 %) s prerazporeditvijo delnic iz njenega prvotnega deleža upravičenim vlagateljem zahtevkov.

([9]) Statutul Societății Naționale „Aeroportul Internațional Timișoara“ – S.A. din 24.08.1998 – statut upravljavca mednarodnega letališča Temišvar, ki je veljal od 7. oktobra 1998 do 14. oktobra 2008 (v nadaljnjem besedilu: statut iz leta 1998) in je bil odobren s sklepom vlade št. 521/1998, člen 7.

— letališče Caransebes, ki je oddaljeno 107 km. To pomeni eno uro in 14 minut vožnje po cesti. Je zasebno letališče brez rednih linij. Uporablja se za splošno letalstvo ter reševalne in policijske lete.

(35) Preglednica 2 prikazuje povzetek finančnega položaja ([10]) upravljavca letališča v obdobju, ki se ocenjuje:

Preglednica 2: Ključni finančni kazalniki (v tisoč RON)

V tisoč RON	2007	2008	2009
Prihodki	23 473	30 545	41 067
Rast prodaje	n. r.	30,1 %	34,4 %
Dobiček pred obrestmi, davki in amortizacijo	7 318	10 646	12 212
Delež dobička pred obrestmi, davki in amortizacijo	31,2 %	34,9 %	29,7 %
Dobiček pred obrestmi in davki	3 249	5 809	5 655
Neto dobiček	2 417	4 874	3 508
Stopnja neto dobička	10,3 %	16,0 %	8,5 %

2.2 Razvojni načrt mednarodnega letališča Temišvar za obdobje 2006–2015

(36) V razvojnem načrtu za obdobje 2006–2015 (v nadaljnjem besedilu: razvojni načrt) je bilo predvideno povečanje potniškega prometa s 611 705 potnikov leta 2005 na 1 661 332 potnikov leta 2010 in 2 565 494 potnikov leta 2015. S pridružitvijo Romunije EU leta 2007 naj bi se promet povečal za 16–18 %.

(37) V razvojnem načrtu je bilo ugotovljeno, da sta se v obdobju 2001–2005 potniški promet in število premikov letal povečala za 250 %. Ugotovljeno je bilo tudi, da je leta 2006 obstoječa zmogljivost dosegla kritično raven glede potniškega terminala, ploščadi, vzletno-pristajalne steze, dovozne ceste in parkirišča, kar je ogrozilo možnost odpiranja novih rut in povečanja števila potnikov na obstoječih rutah. Dela za razširitev potniškega terminala so se začela leta 2003, za razširitev ploščadi pa leta 2004. V razvojnem načrtu je bila potrjena potreba po nadaljnji širitvi in razvoju infrastrukture za prilagoditev predvidenemu povečanju prometa.

3. SPORNI UKREPI

3.1 Ukrep 1 – letno financiranje, dodeljeno upravljavcu letališča

(38) Upravljavec letališča je od države prejemal letna nepovratna sredstva (v nadaljnjem besedilu: ukrep 1). Po navedbah Romunije se je financiranje, dodeljeno upravljavcu letališča v obdobju 2007–2009, nanašalo na naložbe naslednjih vrst in zneskov (preglednica 3).

Preglednica 3: Javno financiranje, dodeljeno upravljavcu letališča v obdobju 2007–2009

Leto	**Točka št.**	**Znesek (v tisoč RON)**	**Naložbeni projekt**	**Lastnik infrastrukture**
2007	1	500	Razvoj dovozne ceste in parkirišča	Letališče
	2	1 758	Razvoj terminala za lete zunaj schengenskega območja (prvotno terminal za notranje lete)	Letališče
	3	6 846	Izboljšanje vzletno-pristajalne steze in razširitev ploščadi za zrakoplove	Romunska država
		9 104	**Vmesni seštevek**	

([10]) Analitično poročilo z dne 7. februarja 2011 o družbi Fondul Proprietatea, ki ga je pripravila družba IEBA Trust financial & Investment Services.

2008	4	10 236,65	Izboljšanje vzletno-pristajalne steze in razširitev ploščadi za zrakoplove	Romunska država
	5	242	Razvoj terminala za lete zunaj schengenskega območja (prvotno terminal za notranje lete)	Letališče
	6	97,24	Prehodi za varnostni pregled z detektorji kovin	Letališče
	7	4 598,4	Sistem za odkrivanje razstreliv	Letališče
	8	703,99	Prenosne naprave za odkrivanje razstreliv	Letališče
	9	1 344,00	Oprema za osvetlitev	Letališče
	10	1 773,61	Sistemi za preverjanje z rentgenskimi žarki	Letališče
	11	511,81	Samovozna šasija s krmilno enoto motorja	Letališče
		19 507,7	**Vmesni seštevek**	
2009	12	2 387,99	Izboljšanje vzletno-pristajalne steze in razširitev ploščadi za zrakoplove	Romunska država
	13	6 379,96	Izboljšanje terminala za lete zunaj schengenskega območja (prvotno terminal za notranje lete)	Letališče
		8 767,95	**Vmesni seštevek**	
2007–2-2009		**37 379,65**	**Skupaj**	

(39) Po navedbah Romunije so bile za financiranje naložb naslednje pravne podlage:

(1) za opremo za varovanje sklep vlade št. 1461/2007 o financiranju programov za nakup opreme za varovanje letališča, med drugim opreme za varovanje, ki se bo financirala na mednarodnem letališču Temišvar leta 2008. Financiranje je bilo dodeljeno v predlogu proračuna za leto 2008, odobrenem s sklepom vlade št. 666/2008 z dne 24. junija 2008;

(2) za ostale naložbe sklep vlade št. 615/2002, s katerim je bil odobren strateški program za razvoj letališke infrastrukture na mednarodnem letališču Temišvar za obdobje 2002–2015. Spremenjen je bil s sklepom vlade št. 1212/2007, s katerim je bil odobren strateški program za obdobje 2007–2015. V strateški program je bil posebej vključen seznam naložb. Zneski, dodeljeni za te naložbe, so bili vključeni v pravne akte, s katerimi so bili potrjeni proračuni za leta 2007, 2008 in 2009 ([11]).

3.2 **Ukrep 2 – zborniki letalskih informacij za leta 2007, 2008 in 2010**

3.2.1 *Zbornika letalskih informacij za leti 2007 in 2008*

(40) Na podlagi informacij, ki jih je predložila Romunija, je vsak upravljavec letališča na podlagi veljavnega nacionalnega pravnega okvira pristojen za določanje letaliških pristojbin. Pristojbine, ki jih določi upravljavec letališča, se v skladu z mednarodnimi letalskimi pravili uradno objavijo v zborniku letalskih informacij (Aeronautical Information Publication). Skladno s tem je bila politika zaračunavanja pristojbin za uporabo mednarodnega letališča Temišvar določena le za navedeno letališče in se ne uporablja za nobeno drugo letališče na regionalnem ali nacionalnem ozemlju. Zbornike letalskih informacij predlaga nadzorni svet upravljavca letališča, odobri pa jih odbor v skladu s pristojnostmi, ki so mu izrecno zaupane na podlagi statuta družbe.

(41) Veljavne pristojbine so bile v zborniku letalskih informacij objavljene 7. junija 2007 pod referenčno številko GEN 4.1-17 (v nadaljnjem besedilu: zbornik letalskih informacij za leto 2007), kot sledi:

([11]) Odlok št. 289 ministrstva za promet, ministrstva za finance in ministrstva za delo z dne 21. februarja 2007 za proračun za leto 2007, sklep vlade št. 666 z dne 24. junija 2008 za proračun za leto 2008 in sklep vlade št. 721 z dne 17. junija 2009 za proračun za leto 2009.

Preglednica 4: Letalske pristojbine v skladu z zbornikom letalskih informacij za leto 2007 (v EUR)

Pristojbina	Minimalna pristojbina	Cena na enoto
Pristanek	50	7/tono
Osvetlitev	50	2,10/tono
Parkiranje	15	0,15/tono/uro
Potniške storitve		
— ***mednarodni leti***		8/potnika
— ***notranji leti***		3/potnika
— ***varnost***		7/potnika
— – ***tranzit ali transfer***		5/potnika

(42) Zbornik letalskih informacij za leto 2007 določa znižanja pristojbin za pristanek na podlagi števila pristankov, kot je povzeto v naslednji preglednici:

Preglednica 5: Znižanja letaliških pristojbin v skladu z zbornikom letalskih informacij za leto 2007

Mednarodni leti	
Število pristankov/leto	**Rabat (v %)**
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) Poleg tega se novim letalskim prevoznikom, ki opravijo najmanj dva leta na teden, in novim destinacijam, ki še niso povezane z mednarodnim letališčem Temišvar, za šest mesecev odobri 50-odstotni popust na pristojbine za pristanek.

(44) Letališke pristojbine, ki so se uporabljale leta 2008, so bile v zborniku letalskih informacij objavljene 23. oktobra 2008 pod referenčno številko GEN 4.1-17 (v nadaljnjem besedilu: zbornik letalskih informacij za leto 2008), kot sledi:

Preglednica 6: Veljavne letališke pristojbine (zbornik letalskih informacij za leto 2008) v EUR

Pristojbina	Minimalna pristojbina	Cena na enoto
Pristanek	50	7/tono
Osvetlitev	50	2,10/tono
Parkiranje	15	0,15/tono/uro
Potniške storitve		
— ***mednarodni leti***		8/potnika
— ***notranji leti***		5/potnika
— ***varnost***		10/potnika
— ***tranzit ali transfer***		1,50/potnika
— – ***osebe z zmanjšano mobilnostjo***		0,20/potnika

(45) V skladu z zbornikom letalskih informacij za leto 2008 so se pristojbine za varnost potnikov s 7 EUR/potnika leta 2007 zvišale na 10 EUR/potnika. Potniška pristojbina za tranzit ali transfer potnikov se je s 5 EUR/potnika znižala na 1,50 EUR/potnika. Poleg tega je upravljavec letališča za osebe z zmanjšano mobilnostjo uvedel pristojbino v višini 0,20 EUR.

(46) Zbornik letalskih informacij za leto 2008 določa znižanja pristojbin za pristanek na podlagi števila pristankov v predhodnem letu, kot sledi:

Preglednica 7: Znižanje letaliških pristojbin (zbornik letalskih informacij za leto 2008)

Mednarodni leti	
Število pristankov/leto	**Rabat (v %)**
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) Zbornik letalskih informacij za leto 2008 določa tudi 50-odstotni popust pri pristojbinah za pristanek za 12 mesecev za nove letalske prevoznike na mednarodnem letališču Temišvar, ki opravijo vsaj tri lete tedensko z zrakoplovom z vsaj 70 sedeži. Za vsako novo destinacijo se šest mesecev uporablja 50-odstotni popust na pristojbine za pristanek.

(48) Upravljavec letališča poleg navedenih popustov in znižanj odobri tudi delno povračilo plačil, prejetih na podlagi pristojbine za vkrcanje (preglednica 8).

Preglednica 8: Povračilo prihodkov na podlagi pristojbine za vkrcanje v skladu z zbornikom letalskih informacij za leto 2008

Število vkrcanih potnikov/leto, ki jih prepelje uporabnik	**Povračilo**
150 001–300 000	10 %
300 001–500 000	20 %
> 500 001	30 %

3.2.2 *Zbornik letalskih informacij za leto 2010*

(49) Sprememba letaliških pristojbin na mednarodnem letališču Temišvar je bila objavljena 26. avgusta 2010 (v nadaljnjem besedilu: zbornik letalskih informacij za leto 2010). Upravljavec letališča je uvedel novo kategorijo popustov za zrakoplove z največjo maso pri vzletu več kot 70 ton:

Preglednica 9: Popusti v skladu z zbornikom letalskih informacij za leto 2010 za zrakoplove z največjo maso pri vzletu več kot 70 ton

Število vkrcanih potnikov/mesec, ki jih prepelje uporabnik	**Popust (v %)**
0–10 000	0
10 001–18 000	72
18 001–36 000	82
> 36 000	85

3.3 **Ukrep 3 – sporazumi med upravljavcem letališča in družbo Wizz Air iz leta 2008**

(50) Upravljavec letališča in družba Wizz Air sta sredi leta 2008 podpisala vrsto sporazumov, v katerih so bili določeni načela njunega sodelovanja ter pogoji, v skladu s katerimi lahko letalski prevoznik uporablja letališko infrastrukturo in storitve. Podpisani sporazumi so zajemali (i) memorandum o soglasju, (ii) sporazum o trženju, (iii) sporazum o poslovanju in (iv) sporazum o zemeljski oskrbi (v nadaljnjem besedilu skupaj: sporazumi iz leta 2008). Družba Wizz Air je začela na podlagi sporazumov iz leta 2008 dejavnosti z mednarodnega letališča Temišvar opravljati konec leta 2008. Leta 2009 je postopoma povečala število mednarodnih destinacij, do katerih je letela z zrakoplovi tipa A320 (z 280 sedeži).

3.3.1 *Memorandum o soglasju z dne 25. junija 2008*

(51) Upravljavec letališča in družba Wizz Air sta memorandum o soglasju podpisala 25. junija 2008. Podpisan je bil za začetno obdobje treh let plus eno leto, v katerim bi ga stranki lahko prekinili zaradi kršitve pogodbe. V njem so bili določeni splošna načela njunega sodelovanja ter pogoji za uporabo letališke infrastrukture in storitev s strani družbe Wizz Air.

(52) Upravljavec letališča se je strinjal, da bo najpozneje do 1. januarja 2011 razširil potniški terminal ter tako njegovo letno zmogljivost povečal na do tri milijone potnikov. Strinjal se je tudi, da bo kategorijo vzletno-pristajalne steze za pristanek in vzlet pred koncem leta 2009 nadgradi na kategorijo III v obe smeri ter družbi Wizz Air zagotovi zahtevane slote.

(53) Družba Wizz Air se je strinjala, da bo za upravljavca letališča izvajala dejavnosti trženja. Zlasti je bilo dogovorjeno, da se bodo promovirale destinacije, iz katerih ali v katere družba Wizz Air opravlja lete na letališče oziroma z njega, da bi se povečalo število odhajajočih in prihajajočih potnikov na letališču. V zameno se je upravljavec letališča strinjal s plačilom pristojbin za trženje, katerih višina bo odvisna od števila pristankov in prepeljanih potnikov.

3.3.2 *Sporazum o trženju z dne 30. julija 2008*

(54) Sporazum o trženju sta stranki podpisali 30. julija 2008 in ga sklenili za začetno triletno obdobje z začetkom 11. decembra 2008. Trajanje sporazuma o trženju bi se lahko po začetnem triletnem obdobju podaljšalo za eno leto.

(55) Sporazum o trženju določa pogoje dejavnosti trženja, ki jih bo izvajala družba Wizz Air, da bi se povečalo število odhajajočih in prihajajočih potnikov na letališču.

(56) V sporazumu o trženju so podrobno opredeljene naslednje dejavnosti trženja, ki naj bi jih izvajala družba Wizz Air:

— promocija mednarodnega letališča Temišvar ter letov družbe Wizz Air na navedeno letališče in/ali z njega v spletni reviji družbe in njeni reviji na krovu,

— oglaševanje mednarodnega letališča Temišvar na spletnem mestu družbe,

— oblikovanje strategije trženja za mednarodno letališče Temišvar in družbo Wizz Air,

— oglaševalske akcije v zvezi s storitvami zračnega prevoza na mednarodnem letališču Temišvar ter

— druge dejavnosti za spodbujanje povečanja števila potnikov na mednarodnem letališču Temišvar.

(57) Dejavnosti trženja naj bi se izvajale v romunskih in tujih medijih.

(58) Upravljavec letališča je moral v zameno za dejavnosti trženja družbi Wizz Air plačati pristojbino za trženje, ki je bila odvisna od zagotovljenega števila odhajajočih potnikov.

(59) Sporazum o trženju je določal, da je treba v primeru zvišanja pristojbin, ki se urejajo s sporazumom o poslovanju ali sporazumom o zemeljski oskrbi, pristojbino za trženje spremeniti tako, kot so bile spremenjene letališke pristojbine.

(60) Poleg tega ima upravljavec letališča do družbe Wizz Air naslednje obveznosti:

— družbi Wizz Air mora omogočati uporabo infrastrukture mednarodnega letališča Temišvar za komercialne dejavnosti in dejavnosti trženja,

— podpirati mora stike družbe Wizz Air z lokalnimi javnimi in poslovnimi subjekti,

— družbi Wizz Air mora zagotoviti svoje izkušnje, znanje in stike z lokalnimi marketinškimi službami in mediji,

— družbo Wizz Air mora vključiti v svoje promocijske dejavnosti in dejavnosti trženja,

— družbi Wizz Air mora zagotoviti oglaševalski prostor na mednarodnem letališču Temišvar in

— podpirati družbo Wizz Air pri dejavnostih v zvezi z odnosi z javnostmi.

(61) Sporazum o trženju je določal, da mora družba Wizz Air račun za pristojbino za trženje izdati po tem, ko ji upravljavec letališča izstavi predračun za stroške v skladu s sporazumom o poslovanju in sporazumom o zemeljski oskrbi.

(62) V skladu s sporazumom o trženju je morala družba Wizz Air upravljavcu letališča vsaj enkrat letno predložiti poročila, v katerih so opisane dejavnosti trženja, ki jih je izvedla (tj. opis dejavnosti trženja, ciljnih skupin, oglaševanja, pogostosti, izbranega medija, zneskov, porabljenih za dejavnosti trženja).

3.3.3 *Prekinitev sporazuma o trženju in plačilo pristojbin za trženje s strani upravljavca letališča*

(63) Upravljavec letališča se je 11. februarja 2010 odločil za prekinitev sporazuma o trženju.

(64) Kar zadeva pravila o javnem naročanju, je romunski nacionalni organ za reguliranje in spremljanje javnega naročanja sklenil, da dodelitev sporazuma o trženju brez izvedbe katerega od postopkov za oddajo javnega naročila iz nacionalne zakonodaje pomeni kršitev teh pravil in se kaznuje z denarno kaznijo, ki znaša med 70 000 in 100 000 RON.

(65) Upravljavec letališča je od družbe Wizz Air prejel račune v skupnem znesku 2 560 992,90 EUR za storitve trženja v obdobju od oktobra 2008 do januarja 2010. Romunski organi trdijo, da upravljavec letališča tega zneska ni plačal in da bo obveznost plačila iz sporazuma o trženju poravnana v skladu z gospodarskim pravom.

(66) Iz računov, ki jih je družba Wizz Air izstavila upravljavcu letališča, je razvidno, da so bile pristojbine za trženje zaračunane z nekajmesečno zamudo.

3.3.4 *Sporazum o poslovanju z dne 1. avgusta 2008*

(67) Sporazum o poslovanju je bil sklenjen 1. avgusta 2008 za obdobje od 11. decembra 2008 do 10. decembra 2009 in se ob vsaki obletnici začetka njegove veljavnosti samodejno podaljša za nadaljnja 12-mesečna obdobja (v nadaljnjem besedilu: sporazum o poslovanju) ([12]). V njem so bili podrobno opredeljeni zahteve glede storitev, ki jih mora upravljavec letališča zagotavljati družbi Wizz Air (potniške storitve, storitve varovanja, storitve transferja/tranzita), ter določene veljavne letališke pristojbine, ki jih mora plačati družba Wizz Air, pa tudi popusti in oprostitve plačil pristojbin.

(68) Pristojbine so bile v bistvu enake ([13]) kot v zborniku letalskih informacij za leto 2008. Poleg tega je bil letalski prevoznik šest mesecev upravičen do 50-odstotnega popusta za povečanje pogostosti letov.

(69) Plačila storitev so zapadla 30 dni po prejemu računa „brez odbitka zaradi kakršne koli domnevne nasprotne terjatve ali kako drugače“. Letna raven zamudnih obresti pri plačilu je bila določena na 6,5 % . Kazni naj bi bile določene na računu.

([12]) Ta sporazum o poslovanju je sporazum o poslovanju, naveden v sporazumu o trženju.

([13]) Razen pristojbin za notranje lete, saj jih družba Wizz Air ni opravljala.

(70) Kršitev zaupnosti pogodbe naj bi bila sankcionirana z denarno kaznijo v višini 10 000 EUR.

(71) Sporazum o poslovanju je bil 25. junija 2010 spremenjen z novo shemo popustov, ki je zajemala obdobje do 6. februarja 2011. Ta nova shema popustov je enaka shemi iz zbornika letalskih informacij za leto 2010.

3.3.5 *Sporazum o zemeljski oskrbi z dne 1. avgusta 2008*

(72) Sporazum o zemeljski oskrbi je bil priloga k standardnemu sporazumu o zemeljski oskrbi iz aprila 2004 in je veljal od 11. decembra 2008 do 10. decembra 2009, pri čemer naj bi se ob vsaki obletnici začetka njegove veljavnosti samodejno podaljšal za nadaljnja 12-mesečna obdobja ([14]).

(73) V sporazumu o zemeljski oskrbi so bili stroški oskrbe za potniško letalo Airbus A320 določeni na 150 EUR za eno zemeljsko oskrbo, ki je zajemala prihod in nato odhod. Storitve „na zahtevo“ niso bile vključene, ampak je bilo določeno, da se bodo zaračunale posebej.

(74) Računi za storitve oskrbe so morali biti izdani najpozneje 5. dne naslednjega meseca. Plačati jih je bilo treba v 30 dneh od datuma prejema računa. Letne zamudne obresti so bile določene na 6,5 %.

(75) Sporazum o zemeljski oskrbi je bil 1. februarja 2010 podaljšan za eno leto z začetkom 6. februarja 2010. Določba v sporazumu o trženju, ki je omogočala, da se sporazuma o zemeljski oskrbi in poslovanju po prenehanju veljavnosti ali prekinitvi sporazuma o trženju prekineta takoj in brez vsake odškodnine, je bila razglašena za nično.

(76) Sporazum o zemeljski oskrbi je bil 25. junija 2010 spremenjen z novo shemo popustov, ki se je uporabljala za stroške oskrbe in storitve na zahtevo ter je zajemala obdobje do 6. februarja 2011. Nova shema popustov je bila uvedena 15. junija 2010 s sklepom upravnega odbora upravljavca letališča. Ta nova shema popustov je enaka shemi iz zbornika letalskih informacij za leto 2010.

3.4 **Ukrep 4 – neplačilo letaliških pristojbin, zaračunanih družbi Wizz Air za obdobje od oktobra 2009 do februarja 2010**

(77) Upravljavec letališča je družbi Wizz Air 28. aprila 2010 poslal poziv za plačilo računov, izdanih od oktobra 2009 do februarja 2010, v višini 2 825 360 EUR za pristojbine, ki jih je bilo treba plačati na podlagi sporazumov o poslovanju in zemeljski oskrbi.

(78) Do sprejetja sklepa o začetku postopka je družba Wizz Air plačala le 264 367,10 EUR v prvi polovici leta 2010, in zdi se, da ni upravljavec letališča sprejel nobenih drugih ukrepov, da bi pobral zapadle zneske.

4. **RAZLOGI ZA ZAČETEK POSTOPKA PREISKAVE**

(79) Komisija je v sklepu o začetku postopka sklenila, da osnovna stopnja letaliških pristojbin iz zbornikov letalskih informacij za leta 2007, 2008 in 2010 ni pomenila državne pomoči.

(80) Vendar se je v sklepu o začetku postopka odprlo vprašanje, ali so bili naslednji ukrepi dodeljeni pod tržnimi pogoji in zato ne vključujejo državne pomoči. Če državno pomoč vključujejo, je vprašanje, ali bi se lahko taka državna pomoč štela za združljivo z notranjim trgom:

— letno financiranje poslovanja, dodeljeno upravljavcu letališča v letih 2007, 2008 in 2009,

— popusti in rabati v skladu z zborniki letalskih informacij za leta 2007, 2008 in 2010,

— sporazumi med družbo Wizz Air in upravljavcem letališča iz leta 2008,

— neplačilo letaliških pristojbin, zaračunanih družbi Wizz Air za obdobje od oktobra 2009 do februarja 2010.

([14]) Ta sporazum o zemeljski oskrbi je sporazum o zemeljski oskrbi, naveden v sporazumu o trženju.

4.1 **Ukrep 1 – letno financiranje poslovanja, dodeljeno upravljavcu letališča v obdobju 2007–2009**

(81) Komisija je predhodno menila, da letno financiranje, dodeljeno upravljavcu letališča, ni v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu, ker niso bili predloženi poslovni načrt ali napovedi donosnosti, ker manjšinski delničar (družba Fondul Proprietatea) očitno ni prispeval k financiranju pod enakimi pogoji in ker ni bilo jasno, ali je upravljavec letališča delničarjem dosledno izplačeval ustrezne dividende.

4.2 **Ukrep 2 – popusti in rabati v skladu z zborniki letalskih informacij za leta 2007, 2008 in 2010**

(82) Komisija je predhodno menila, da popusti in rabati iz zbornika letalskih informacij za leto 2007 pomenijo državno pomoč, za zbornika letalskih informacij za leti 2008 in 2010 pa ni mogla izključiti, da sta vključevala državno pomoč. Ni mogla izključiti, da je bila nekaterim uporabnikom mednarodnega letališča Temišvar s takimi rabati in popusti dodeljena selektivna prednost. Kar zadeva novi rabat za zrakoplove z največjo maso pri vzletu več kot 70 ton, določen v zborniku letalskih informacij za leto 2010, je Komisija menila, da je pomenil državno pomoč, saj na prvi pogled ni zadostoval za kritje stroškov upravljavca letališča. Poleg tega je Komisija zaradi razlike v pristojbinah za nacionalne in mednarodne potnike ter potnike v tranzitu podvomila o nediskriminatornosti shem.

4.3 **Ukrep 3 – sporazumi med družbo Wizz Air in upravljavcem letališča iz leta 2008**

(83) Komisija je predhodno menila, da sporazumi iz leta 2008 z družbo Wizz Air niso bili sklenjeni pod običajnimi tržnimi pogoji in da je zato družba Wizz Air prejela selektivno gospodarsko prednost. Zato je predhodno menila, da so sporazumi iz leta 2008 pomenili državno pomoč.

4.4 **Ukrep 4 – neplačilo letaliških pristojbin, zaračunanih družbi Wizz Air za obdobje od oktobra 2009 do februarja 2010**

(84) Komisija je predhodno menila, da ne more izključiti, da neplačilo letaliških pristojbin vključuje državno pomoč, saj niso bili sprejeti nobeni koraki za izvršbo.

5. **PRIPOMBE ROMUNIJE**

5.1 **Ukrep 1 – letno financiranje, dodeljeno upravljavcu letališča v obdobju 2007–2009**

(85) Romunija je pojasnila, da je domnevna pomoč za tekoče poslovanje, dodeljena upravljavcu letališča, dejansko povezana s stroški naložb in ne pomeni državne pomoči. Naložbene projekte vsebuje preglednica 3 iz tega sklepa.

(86) Kar zadeva financiranje *izboljšanja vzletno-pristajalne steze in razširitve ploščadi za zrakoplove* v letih 2007, 2008 in 2009, je Romunija trdila, da je bilo tako financiranje izvedeno v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu. Po mnenju Romunije je načelo udeleženca v tržnem gospodarstvu izpolnjeno, če se vlaga v sredstva, ki so v državni lasti ter ustvarjajo prihodke od dividend in koncesijskih dajatev. V tem primeru je Romunija izračunala koncesijsko dajatev v višini 2 % bruto dohodka, prejetega s koncesijo. Romunija je navedla, da sta razvojni načrt in ocena zmogljivosti mednarodnega letališča Temišvar, pripravljena leta 2006 (v nadaljnjem besedilu: ocena zmogljivosti), kazala ekonomsko vzdržnost naložb. Menila je, da je bilo ekonomsko vzdržnost mogoče pričakovati, saj bi se s povečanjem števila potnikov in izboljšanjem učinkovitosti povečali prihodki od upravljanja letališke infrastrukture. Po njenih navedbah so bile naložbe potrebne tudi za izpolnitev zahtev glede varovanja v letalstvu (da bi se zlasti preprečil nepooblaščen dostop do letal) in obvladovanje operativnih potreb, ki so posledica rasti prometa. Romunija je navedla tudi, da se je infrastruktura uporabljala ne le za komercialne dejavnosti, ampak tudi za vojaške dejavnosti, uradne misije, misije iskanja in reševanja, letalski prevoz humanitarne in nujne pomoči ter lete OZN, Rdečega križa in Rdečega polmeseca in podobno. Navedla je, da dejavnosti nacionalnega interesa (vojaške misije in misije nacionalne obrambe, humanitarne in reševalne misije ipd.) spadajo v okvir javne službe. Trdila je, da je moral upravljavec letališča v skladu z romunsko zakonodajo omogočiti brezplačno uporabo letališke infrastrukture za te nekomercialne dejavnosti.

(87) Glede financiranja *opreme za varovanje* v letu 2008 je Romunija trdila, da se to financiranje nanaša na dejavnosti, ki spadajo v okvir javne službe. Navedla je, da so se te naložbe zahtevale z Uredbo (ES) št. 2320/2002 Evropskega parlamenta in Sveta, Uredbo Komisije (ES) št. 622/2003 in nacionalno zakonodajo. Poleg tega je navedla, da je oprema za varovanje upravljavcu letališča pomagala pri izpolnjevanju zahtev glede varnosti meja, uvedenih z Uredbo (ES) št. 562/2006 Evropskega parlamenta in Sveta.

(88) Glede financiranja *razširitve in izboljšanja terminala za lete zunaj schengenskega območja* v letih 2007, 2008, 2009 in 2010 je Romunija trdila, da je bilo to financiranje izvedeno v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu ali pa povezano z dejavnostmi, ki so spadale na področje javne politike. Po njenem mnenju so te naložbe temeljile na ekonomskih razlogih za pripravo letališča na večje število potnikov. Navedla je, da je država ravnala z mislijo na možnosti dolgotrajnejše donosnosti. Poleg tega je pojasnila, da so bile naložbe potrebne za izpolnitev obveznosti Romunije za pridružitev schengenskemu območju. Zlasti je navedla, da so bile naložbe potrebne za skladnost z Uredbo (ES) št. 2320/2002 Evropskega parlamenta in Sveta ter Uredbo (ES) št. 562/2006 Evropskega parlamenta in Sveta.

(89) Glede financiranja *razvoja dovozne ceste in parkirišča* leta 2007 je Romunija trdila, da je bilo to financiranje izvedeno v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu. Navedla je, da je bila v zvezi s to naložbo leta 2005 izvedena študija izvedljivosti, ki je vključevala poslovni načrt in oceno donosnosti naložbe. Po navedbah Romunije je analiza donosnosti pokazala priložnost za znatne prihodke.

(90) Glede financiranja *opreme za osvetlitev* leta 2008 je Romunija trdila, da je bilo to financiranje izvedeno v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu. Po njenem mnenju je bila naložba v opremo za osvetlitev potrebna za zagotovitev optimalne uporabe letališke infrastrukture ter varnosti potnikov in zrakoplovov. Navedla je, da se je naložba naknadno tudi izkazala za donosno.

5.2 **Ukrep 2 – popusti in rabati v skladu z zborniki letalskih informacij za leta 2007, 2008 in 2010**

5.2.1 *Zbornika letalskih informacij za leti 2007 in 2008*

(91) Romunija je trdila, da upravljavec letališča od leta 2007 posluje dobičkonosno in da se dobiček od takrat stalno povečuje. V zvezi s tem so pristojbine, ki jih je uporabljal upravljavec letališča, pokrivale stroške opravljenih storitev.

(92) Romunija je navedla, da odločitve o uporabi letaliških pristojbin temeljijo na zapiskih o ekonomskem in finančnem ozadju, ki jih je pripravil specializirani oddelek upravljavca letališča.

(93) Po navedbah Romunije so bile letališke pristojbine objavljene v zborniku letalskih informacij in so se nediskriminatorno uporabljale za vse uporabnike.

(94) Romunija je pojasnila, da je upravni odbor upravljavca letališča zbornika letalskih informacij za leti 2007 in 2008 odobril približno dva meseca pred začetkom veljavnosti zadevnega zbornika letalskih informacij.

(95) Po navedbah Romunije so bile zaradi poslovnega modela družbe Carpatair, tj. modela vozlišč in manjših letališč, letališke zmogljivosti v konicah prihodov potnikov družbe Carpatair skoraj popolnoma zapolnjene. Po drugi strani je bila zmogljivost zunaj konic preslabo izkoriščena. Zato so bili dodatni stroški zaradi povečanja števila potnikov, oskrbovanih na mednarodnem letališču Temišvar, vsaj zunaj konic, ki so nastale zaradi modela poslovanja družbe Carpatair, zelo nizki, saj je bila večina stroškov fiksnih. Zato je bilo tudi za nizke letališke pristojbine ocenjeno, da prinašajo dodaten dohodek. To dokazuje 39-odstotno povečanje prihodkov iz poslovanja, ki ga je v obdobju 2008–2010 ugotovil upravljavec letališča in je bilo doseženo z le 22-odstotnim povišanjem stroškov poslovanja.

(96) Po navedbah Romunije rabati in popusti, vključeni v zbornika letalskih informacij za leti 2007 in 2008, odražajo ekonomijo obsega za upravljavca letališča, ki je rezultat visokih fiksnih stroškov upravljanja letališča. To pomeni, da obstaja močna spodbuda za nadaljnje povečanje obsega. Rabati in popusti so namenjeni spodbujanju in povečanju gospodarske dejavnosti, pri kateri se letališka infrastruktura najučinkoviteje uporablja.

5.2.2 *Zbornik letalskih informacij za leto 2010*

(97) Po navedbah Romunije je upravljavec letališča dajatve in znižanja, objavljene v zborniku letalskih informacij za leto 2010, določil sam. Romunija je navedla, da pristojbin in znižanj ni mogoče pripisati državi.

(98) Romunija je trdila, da je bil zbornik letalskih informacij za leto 2010 sprejet v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu. Po njenem mnenju bi bilo treba pri analizi skladnosti z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu upoštevati prihodke iz neletalskih dejavnosti, zunanje upravljanje mreže in povečanje vrednosti družbe. Približno 14 % prihodkov upravljavca letališča je bilo prihodkov iz neletalskih dejavnosti. Po navedbah Romunije potniki nizkocenovnih letalskih prevoznikov v trgovinah na letališču običajno bolj kupujejo časopise, hrano, pijačo ali podobno kot drugi potniki, saj nizkocenovni letalski prevozniki teh stvari na krovu običajno ne zagotavljajo.

(99) Romunija je menila, da je zbornik letalskih informacij za leto 2010 letalske prevoznike spodbudil k privabljanju več potnikov. Navedla je, da se je promet na mednarodnem letališču Temišvar med uporabo zbornika letalskih informacij za leto 2010 pozitivno razvijal (glej preglednico 10).

Preglednica 10: Letališče Temišvar – prihodki in število potnikov

	Skupno število potnikov	**Skupni prihodki v 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) Romunija je pojasnila, da so bile letališke pristojbine, ki so se uporabljale za družbo Carpatair, znižane za 70 % za pristanke in 50 % za osvetlitev. Na transfernega potnika se je zaračunalo le 1,5 EUR. Glede na zbornik letalskih informacij za leto 2010 je največje znižanje letaliških pristojbin, ki so se uporabljale za družbo Wizz Air, znašalo med 67 % in 72 %. Popusti v višini od 72 % in 85 % se za družbo Wizz Air nikoli niso uporabili, ker ni nikoli dosegla ustreznih pragov. Po navedbah Romunije so bili do znižanja pristojbin glede na doseženo raven potnikov ali premikov upravičeni tudi drugi letalski prevozniki.

(101) Romunija je navedla, da znižanje letaliških pristojbin v zborniku letalskih informacij za leto 2010 odraža oportunitetne stroške upravljavca letališča pri zagotavljanju storitev družbam, ki uporabljajo majhne zrakoplove in imajo daljši obračalni čas v primerjavi z zagotavljanjem storitev večjim zrakoplovom, ki pripeljejo večje število potnikov na pristanek. Namen zbornika letalskih informacij za leto 2010 je bil privabiti letalske prevoznike s krajšimi obračalnimi časi, da bi se omogočilo večje število obračanj na uro in s tem izboljšala operativna zmogljivost upravljavca letališča glede števila pristankov na uro.

(102) Romunija je navedla, da popusti, ki so se uporabljali za družbo Wizz Air, odražajo tudi manjši obseg uporabljenih storitev. Družba Wizz Air je ponujala le neposredne lete, zato ni potrebovala prostorov in storitev, potrebnih za transfer. Upravljavec letališča mora pri tranzitnih letih podvojiti število varnostnih naprav. Po navedbah Romunije se 60 % potnikov družbe Wizz Air na let prijavi prek spleta, zaradi česar je pri okencih za prijavo na let potrebnega precej manj osebja. Potniki družbe Wizz Air imajo manj prtljage, zaradi česar je za ravnanje z njo potrebnega manj osebja in prostorov. Po navedbah Romunije so rutinsko čiščenje zrakoplovov med obračalnim časom zagotavljale ekipe družbe Wizz Air.

5.3 **Ukrep 3 – sporazumi med družbo Wizz Air in upravljavcem letališča iz leta 2008**

(103) Romunija je trdila, da se nobena od naložb v obnovo vozne steze ali razširitev ploščadi ni izvedla izrecno zaradi prisotnosti družbe Wizz Air. Po njenih navedbah so se naložbe, ki jih je izvedla država kot glavna delničarka, začele izvajati, preden je družba Wizz Air objavila namero glede izvajanja dejavnosti na mednarodnem letališču Temišvar. Romunija je navedla, da se tudi naložbe in popravila, plačani z lastnimi sredstvi upravljavca letališča, niso izvedli zaradi prisotnosti družbe Wizz Air ali katerega drugega letalskega prevoznika na mednarodnem letališču Temišvar, ampak so se izvedli zaradi zagotovitve varnostnih razmer, potrebnih za dobro izvajanje letališke dejavnosti. Popravila so se izvedla zaradi običajne obrabe, ne pa za letalskega prevoznika ali zaradi njega.

(104) Po navedbah Romunije je memorandum o soglasju, kot je navedeno v njegovi preambuli, načelni dogovor, s katerim se strankam niso nalagale pravne obveznosti. Romunija je trdila, da sporazum razen za kršitev klavzule o zaupnosti ne določa sankcij za morebitne kršitve. Poleg tega, da ni bila določena nobena veljavna obveznost v zvezi z zagotavljanjem storitev, navedenih v memorandumu o soglasju, upravljavec letališča v zadevnem obdobju ni izvedel nobenih infrastrukturnih del razen tistih, ki sploh niso bila povezana z dejavnostmi družbe Wizz Air.

(105) Romunija je navedla, da je v memorandumu o soglasju izražena namera strank, da začneta pogajanja v dobri veri glede morebitnega sodelovanja, ki bi bilo določeno na podlagi obveznih sporazumov. Romunija je trdila, da so bili taki obvezni sporazumi res sklenjeni in so tako rekoč nadomestili memorandum o soglasju; to so bili sporazumi o poslovanju, zemeljski oskrbi in trženju.

(106) Po mnenju Romunije je upravljavec letališča ob podpisu sporazumov iz leta 2008 z družbo Wizz Air ravnal v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu. Da bi to trditev utemeljila, je Komisiji poslala predhodni poslovni načrt, ki je bil naknadno rekonstruiran, kar je kazalo, da se je zaradi sporazumov z družbo Wizz Air iz leta 2008 pričakovalo povečanje števila potnikov in dobička.

5.4 **Ukrep 4 – neplačilo letaliških pristojbin, zaračunanih družbi Wizz Air za obdobje od oktobra 2009 do februarja 2010**

(107) Romunija je navedla, da je upravljavec letališča glede plačila letaliških pristojbin, ki mu jih je dolgovala družba Wizz Air, ukrepal samostojno. Po njenem mnenju odločitve v zvezi s tem zato ni mogoče pripisati romunski državi.

(108) Romunija je trdila, da je bila odločitev upravljavca letališča glede plačila letaliških pristojbin, ki mu jih je dolgovala družba Wizz Air, v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu.

(109) Po navedbah Romunije so bili zneski, ki jih je bilo treba povrniti družbi Wizz Air in jih od nje izterjati, pobotani 1. marca 2014 s sporazumom o poravnavi št. 20310 ([15]) med upravljavcem letališča in družbo Wizz Air (v nadaljnjem besedilu: sporazum o poravnavi).

(110) Romunija je trdila, da so 20. novembra 2014 dolgovi upravljavca letališča do družbe Wizz Air znašali 0 EUR, dolgovi družbe Wizz Air do upravljavca letališča pa 122 861,67 EUR za dejavnosti, izvedene od 1. oktobra 2014 do 31. oktobra 2014, in 1 256,12 EUR za najem upravnega območja na mednarodnem letališču Temišvar. Po navedbah Romunije so ti zneski zapadli 30. novembra 2014.

([15]) Sporazum o poravnavi je temeljil na naslednjih ukrepih. Upravljavec letališča je pri arbitražnem sodišču gospodarske zbornice v Cluju (v nadaljnjem besedilu: arbitražno sodišče v Cluju) zoper družbo Wizz Air vložil zahtevek za arbitražo pod številko 24/2011. Arbitražno sodišče v Cluju je 16. maja 2012 izdalo arbitražno odločbo št. 3 (v nadaljnjem besedilu: arbitražna odločba). S sklepom z dne 11. junija 2012 je popravilo nekatere napake. Z arbitražno odločbo je bilo odrejeno, da mora družba Wizz Air plačati nekatere račune, ki jih je izdal upravljavec letališča, in preostali znesek, ki ga je bilo treba plačati na podlagi sporazumov o poslovanju in zemeljski oskrbi. Upravljavec letališča je od družbe Wizz Air zahteval tudi plačilo zamudnih obresti. Družba Wizz Air je zoper upravljavca letališča vložila tožbo in zahtevala, naj se mu naloži plačilo računov, ki jih je družba Wizz Air izdala na podlagi sporazuma o trženju. Specializirano sodišče v Cluju je 3. oktobra 2012 izdalo sklep št. 3597, s katerim je delno ugodilo tožbi družbe Wizz Air zoper upravljavca letališča.

6. **PRIPOMBE TRETJIH OSEB**

6.1 **Družba Carpatair**

6.1.1 *Ukrep 3 – sporazumi med družbo Wizz Air in upravljavcem letališča iz leta 2008*

(111) Po navedbah družbe Carpatair različne sheme v korist delovanja družbe Wizz Air na mednarodnem letališču Temišvar pomenijo državno pomoč. Družba Carpatair je ocenila, da je domnevna pomoč, ki je bila družbi Wizz Air dodeljena od oktobra 2008 do decembra 2010, znašala 5,5 milijona EUR. Dodeljena naj bi bila na podlagi sporazuma o trženju (2,6 milijona EUR) ter v obliki popustov na podlagi zbornika letalskih informacij in sporazuma o poslovanju (2,9 milijona EUR). Poleg tega je družba Carpatair trdila, da je upravljavec letališča družbi Wizz Air leta 2011 še naprej zagotavljal zadevni ukrep, ki bi do konca leta 2011 pomenil 8,3 milijona EUR.

(112) Družba Carpatair je predložila pripombe v zvezi z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu. Po njenem mnenju bi vlagatelj v tržnem gospodarstvu odločitve sprejel na podlagi posebnosti letališča. Zaradi njegove lokacije in prizadevanj družbe Carpatair se je od leta 2000 postopoma vzpostavljal sistem vozlišč in manjših letališč, tako da je družba Carpatair leta 2008, ko je prišla družba Wizz Air, zagotavljala 38 % prihodkov upravljavca letališča. K temu je prispevalo zlasti dejstvo, da je lahko družba Carpatair privabila stabilen promet poslovnežev iz Romunije, Italije, Moldavije, Ukrajine in Nemčije.

(113) Družba Carpatair je nadalje trdila, da je imelo mednarodno letališče Temišvar leta 2007 836 574 potnikov, leta 2008 pa 890 704 potnike. Običajno bi bili to osnova in referenca glede prihodkov, na podlagi katerih bi si zasebni vlagatelj prizadeval ustvariti dodatne prihodke. Upravljavec letališča bi si moral predvsem prizadevati, da bi preprečil zmanjšanje obstoječih dejavnosti in prihodkov. Vendar po navedbah družbe Carpatair upravljavec letališča tega ni upošteval, posledično pa je imelo mednarodno letališče Temišvar leta 2013 le 757 009 potnikov. To je bilo 15 % manj kot pred prihodom družbe Wizz Air. Preudaren vlagatelj bi torej upošteval, da je prav ta promet prinesel visokokakovosten donos, in bi prednost, ki se je zagotovila družbi Wizz Air, omejil le na nove rute. Vendar se to ni zgodilo. S sporazumom o trženju se je za tri leta zagotovil 85-odstotni rabat na vse pristojbine, storitve oskrbe in celo uporabljeni material na vseh rutah, med drugim torej tudi na polovici rut, na katerih je že letela družba Carpatair. Pameten vlagatelj bi vedel, da bo oslabitev njegove glavne stranke, tj. družbe Carpatair, uničila obstoječe vozlišče in z njim povezane vire. Pameten zasebni vlagatelj bi moral poznati dejanske stopnje donosnosti v panogi, zlasti pri tistih letalskih prevoznikih, ki so upravljali model vozlišč in manjših letališč. Glede na to, da bi bila po izvedbi domnevne pomoči izgubljena le polovica prihodkov iz poslovanja na mednarodnem letališču Temišvar (20 % celotnih prihodkov družbe Carpatair), bi zmanjšanje donosnosti predstavljalo 15-odstotno izgubo celotnih prihodkov od 5 % dobička. Zadevna izguba, izražena v absolutnih številkah, je pomenila 10–15 milijonov EUR negativnega vpliva na leto.

(114) Družba Carpatair je navedla, da bi preudaren vlagatelj razkril rezultate študije, naročene leta 2006, ki je pokazala, da je potrebno popravilo vzletno-pristajalne steze v vrednosti 30 milijonov EUR. To informacijo je leta 2010 dal na voljo novi direktor letališča. Preudaren zasebni vlagatelj se ravna po možnostih dolgotrajnejše donosnosti, zaradi katerih se lahko odpove kratkoročnemu mejnemu dobičku, ki ga prinašajo še tako nizki dodatni prihodki, kot je 1 EUR na potnika. Jasno je, da upravljavec letališča ni razmišljal o dolgotrajni donosnosti, ko je prezrl stroške popravila vzletno-pristajalne steze in – nasprotno – dovolil njeno uporabo letalskemu prevozniku, za katerega je bilo gotovo, da jo bo preobremenil in poškodoval. Preudaren vlagatelj v letalskem sektorju bi takemu letalskemu prevozniku zaračunal pribitek za vsak premik, pri katerem bi prišlo do preobremenitve.

(115) Družba Carpatair je trdila, da je upravljavec letališča na začetku leta 2012 za podaljšanje njene pogodbe postavil pogoj, da se strinja z dogovori z družbo Wizz Air in pogoji teh dogovorov.

(116) Družba Carpatair je trdila, da načelo udeleženca v tržnem gospodarstvu ni izpolnjeno. Trdila je, da predhodna analiza ni bila opravljena in da Komisiji ni bil predložen poslovni načrt v skladu s smernicami o financiranju letališč in zagonski državni pomoči letalskim družbam z odhodi z regionalnih letališč iz leta 2005 ([16]) (v nadaljnjem besedilu: smernice za letalski sektor iz leta 2005).

([16]) Sporočilo Komisije – Smernice Skupnosti o financiranju letališč in zagonski državni pomoči letalskim družbam z odhodi z regionalnih letališč (UL C 312, 9.12.2005, str. 1).

(117) Družba Carpatair je zavrnila trditve Romunije glede dejstva, da je treba v analizo načela udeleženca v tržnem gospodarstvu vključiti prihodke iz neletalskih dejavnosti. Trdila je, da Romunija ni mogla predložiti podrobne ekonomske analize tega, kako bi bile subvencije družbi Wizz Air upravičene s povečanim dobičkom od neletalskih dejavnosti.

6.1.2 *Smernice za letalski sektor iz leta 2014*

(118) Po navedbah družbe Carpatair smernice za letalski sektor iz leta 2014 potrjujejo, da so bili ukrepi državna pomoč. Načelo udeleženca v tržnem gospodarstvu ni bilo upoštevano, ker ni bilo predhodnega poslovnega načrta, zato romunski organi Komisiji niso predložili takega načrta ali napovedi donosnosti sporazumov iz leta 2008.

(119) Po trditvah družbe Carpatair najnovejši finančni podatki upravljavca letališča potrjujejo, da pomoč ni združljiva. Družba je trdila, da se je zaradi državne pomoči zmanjšala donosnost upravljavca letališča in da pomoč ni izpolnjevala kumulativnih pogojev za zagonsko pomoč.

(120) Družba Carpatair je nadalje obvestila Komisijo, da je pri romunskem svetu za konkurenco vložila pritožbo, v kateri je trdila, da je upravljavec letališča zlorabil svoj prevladujoči položaj, ko je letalskim prevoznikom ponujal diskriminatorne pogoje.

6.2 **Wizz Air**

6.2.1 *Ukrep 2 – popusti in rabati v skladu z zborniki letalskih informacij za leta 2007, 2008 in 2010*

(121) Družba Wizz Air je trdila, da 85-odstotni popust, mogoč v skladu z zbornikom letalskih informacij za leto 2010, ni bil nikoli uporabljen. Pač pa je bil potem, ko je romunsko ministrstvo za promet nasprotovalo zgornji shemi pristojbin, uporabljen povprečni največ 73-odstotni popust.

(122) Poleg tega je družba Wizz Air trdila, da na podlagi zbornikov letalskih informacij za leta 2007, 2008 in 2010 ni bila deležna nobene selektivnosti in prednosti. Drugi letalski prevozniki uporabljajo enako velike zrakoplove z enako največjo maso pri vzletu kot družba Wizz Air, zato bi lahko imeli korist od enake stopnje popusta.

(123) Družba Wizz Air je trdila, da je upravljavec letališča od njenega prihoda spodbujal splošni trend uporabe večjih zrakoplovov in da se je število potnikov v obdobju 2007–2010 povečalo za 36 %, pri čemer se je število premikov povečalo le za 2 %.

(124) Družba Wizz Air je v nasprotju z družbo Carpatair ponujala nizkocenovne storitve, njeno poslovanje pa je bilo učinkovito. Zato je bilo ekonomsko smotrno, da je letališče, ki je ravnalo kot udeleženec v tržnem gospodarstvu, za zagotavljanje cenejše infrastrukture in storitev zaračunalo nižje pristojbine. Družba Wizz Air je trdila, da je okrepila promet na letališču s povečanjem prihodkov iz letalskih in neletalskih dejavnosti.

6.2.2 *Ukrep 3 – sporazumi med družbo Wizz Air in upravljavcem letališča iz leta 2008*

(125) Družba Wizz Air je trdila, da neobstoj predhodnega poslovnega načrta ni dokaz, da romunski organi niso ravnali kot udeleženec v tržnem gospodarstvu.

(126) Družba Wizz Air je najela gospodarskega svetovalca, tj. družbo Oxera Consulting Ltd, da bi pripravil ekonomsko oceno načela udeleženca v tržnem gospodarstvu v zvezi z letališčem. Cilj poročila, ki ga je družba Oxera Komisiji predložila 27. oktobra 2011, je bil ugotoviti, ali so sporazumi med upravljavcem letališča in družbo Wizz Air prestali preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu.

(127) Analiza, ki jo je opravila družba Oxera, je bila osredotočena na sporazume iz leta 2008 ter zbornike letalskih informacij iz let 2007, 2008 in 2010.

(128) Po mnenju družbe Oxera bi bilo treba pristojbine, ki jih je družba Wizz Air plačevala na mednarodnem letališču Temišvar, primerjati s pristojbinami, ki jih je plačevala na podobnih letališčih v ustreznem časovnem okviru.

(129) V analizi, ki jo je opravila družba Oxera, so bila za namene te analize kot ustrezni primerjalniki izbrana tri letališča. Po trditvah družbe Oxera sta lastniška struktura in struktura financiranja teh letališč takšni, da bodo vsa ta letališča verjetno ravnala kot letališča „zasebnih vlagateljev“, hkrati pa so ta letališča destinacije družbe Wizz Air, ki so na splošno primerljive v več razsežnostih.

(130) Družba Oxera je na podlagi podatkov, ki jih je prejela od družbe Wizz Air, sklenila, da je mogoče splošne pristojbine, ki jih je letalski prevoznik plačeval na mednarodnem letališču Temišvar, primerjati z ustreznimi pristojbinami, ki jih je plačeval na treh primerljivih letališčih v obdobjih 2008–2009 in 2010–2011, in sicer na potnika in na obračanje.

(131) Po navedbah družbe Oxera je analiza pokazala, da je splošna višina pristojbin, ki jih je družba Wizz Air plačevala na mednarodnem letališču Temišvar v skladu s podrobno obravnavanimi sporazumi, v povprečju višja od primerljive povprečne višine pristojbin, ki jih je plačevala na primerjalnih letališčih. Nižje cene, ki jih je družba Wizz Air plačevala na primerljivih letališčih, kažejo, da bi zasebni vlagatelj verjetno sklenil pogodbo pod enakimi pogoji, kot sta posel sklenila upravljavec letališča in družba Wizz Air.

(132) Ocena donosnosti sporazumov je pokazala, da bi bil razumen vlagatelj iz zasebnega sektorja pripravljen skleniti enak posel z družbo Wizz Air. Na podlagi analize donosnosti bi bilo torej mogoče sklepati, da je upravljavec letališča s tem, ko je z družbo Wizz Air sklenil različne sporazume, ravnal v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu.

(133) Družba Oxera je na splošno sklenila, da rezultat primerjalne analize in analize donosnosti sporazumov kaže, da so bile pristojbine, ki jih je družba Wizz Air plačevala na mednarodnem letališču Temišvar, skladne z višino pristojbin, ki bi jih družbi Wizz Air v podobnih okoliščinah ponudil vlagatelj v tržnem gospodarstvu, ki ima v lasti letališče.

6.2.3 *Ukrep 4 – neplačilo letaliških pristojbin, zaračunanih družbi Wizz Air za obdobje od oktobra 2009 do februarja 2010*

(134) Po mnenju družbe Wizz Air domnevni neporavnani znesek, ki ga je dolgovala upravljavcu letališča, nedvomno ni pomenil pomoči. Družba Wizz Air je trdila, da ima vzajemne terjatve do upravljavca letališča zaradi razveljavitve postopka pobota med upravljavcem letališča in družbo Wizz Air.

(135) Družba Wizz Air je trdila, da pripisljivost državi ni dokazana, ker Komisija ni dokazala, da bi bila država vpletena v neplačevanje dolgovanih pristojbin.

(136) Domnevne pomoči, ki naj bi jo upravljavec letališča dodelil letalskim prevoznikom, ob sklicevanju na sodno prakso Sodišča v sodbi v zadevi Stardust Marine ([17]) ni mogoče pripisati romunski državi. Po mnenju družbe Wizz Air se zdi, da je upravljavec letališča deloval avtonomno in brez odobritve ali celo vednosti romunske države. Posredovanje romunske vlade je zajemalo le odredbe za razveljavitev nekaterih ukrepov, ki jih je sprejel upravljavec letališča, a jih je vlada naknadno zavrnila.

6.2.4 *Smernice za letalski sektor iz leta 2014*

(137) Družba Wizz Air je ponovila svojo trditev, da sporazumi z upravljavcem letališča iz leta 2008 na podlagi smernic za letalski sektor iz leta 2014 niso pomenili državne pomoči.

(138) Po mnenju družbe Wizz Air so bili sporazumi med upravljavcem letališča in družbo Wizz Air v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu. Kot dokazuje poročilo družbe Oxera, sta se v tem primeru uporabili primerjava s tržno ceno in predhodna analiza donosnosti, opisani v smernicah za letalski sektor iz leta 2014.

(139) Družba Wizz Air je menila, da se domnevna državna pomoč upravljavcu letališča, če je obstajala, ni prenesla na družbo Wizz Air. Pri tem se je sklicevala na točki 11 in 65 smernic za letalski sektor iz leta 2014, v skladu s katerima velja, da kadar je letališče prejemnik pomoči, se prednost, ki izhaja iz take pomoči, ne prenese na določenega letalskega prevoznika, če je ustrezna infrastruktura odprta za vse letalske prevoznike in ni namenjena le določenemu letalskemu prevozniku, letalski prevozniki pa tudi plačajo tarife, ki pokrijejo najmanj dodatne stroške njihovega delovanja na letališču.

(140) Družba Wizz Air je trdila, da so ti pogoji izpolnjeni. V ustreznem obdobju ni bila edini letalski prevoznik, ki je na mednarodnem letališču Temišvar uporabljal zrakoplove z največjo maso pri vzletu več kot 70 ton, zato so morda imeli drugi letalski prevozniki korist od podobnih ali večjih rabatov na letališke pristojbine kot družba Wizz Air.

([17]) Sodba z dne 16. maja 2002, Francija/Komisija, C-482/99, EU:C:2002:294 (v nadaljnjem besedilu: sodba v zadevi Stardust Marine).

(141) Družba Wizz Air je na podlagi točke 172 smernic za letalski sektor iz leta 2014 sklenila, da bi bilo treba tudi ob morebitni ugotovitvi, da je upravljavec letališča prejel pomoč, združljivost te pomoči oceniti na podlagi smernic za letalski sektor iz leta 2014, in sicer z intenzivnostmi pomoči, dovoljenimi za letališča z manj kot 700 000 potniki.

6.3 **Upravljavec letališča**

6.3.1 *Ukrep 3 – sporazumi med družbo Wizz Air in upravljavcem letališča iz leta 2008*

(142) Upravljavec letališča je navedel, da sporazumi iz leta 2008 ne vključujejo državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU.

(143) Po mnenju upravljavca letališča ni bilo selektivnosti. Domnevna pomoč družbi Wizz Air je bila vsem primerljivim letalskim prevoznikom na voljo pregledno in nediskriminatorno.

(144) Upravljavec letališča je trdil, da se je dogovor o trženju nanašal na storitve trženja, ki naj bi jih družba Wizz Air zagotovila upravljavcu letališča. Take dogovore bi ponudil drugim letalskim prevoznikom, vendar ni mogel, ker so bila njegova sredstva za oglaševanje omejena.

(145) Upravljavec letališča je trdil, da nima dostopa do državnih sredstev. Državna sredstva so bila uporabljena le za zagotavljanje nediskriminatorne infrastrukture, kot so vozne steze, ploščadi, oprema za varovanje ter naprave in oprema na terminalih.

(146) Upravljavec letališča je trdil, da je deloval avtonomno. Dejstvo, da ima Romunija 80 % delnic letališča, ne pomeni, da ima država neposreden ali posreden nadzor nad zadevnimi viri.

(147) Načelo udeleženca v tržnem gospodarstvu je bilo v sporazumih iz leta 2008 upoštevano v vseh pogledih. Upravljavec letališča je navedel, da je pred sklenitvijo sporazumov iz leta 2008 izvedel izračune. Po njegovem mnenju ni bilo pravne obveznosti, na podlagi katere bi bilo treba pripraviti poslovni načrt. Upravljavec letališča ni poznal razlogov za hrambo dokumentacije.

(148) Namen poročila družbe RBB ([18]), ki ga je poslal upravljavec letališča, je bil oceniti dodatne stroške in koristi upravljavca letališča na podlagi sporazumov iz leta 2008. V skladu s poročilom je imel upravljavec letališča celo v tistih treh letih, v katerih je nosil stroške na podlagi sporazuma o trženju, zaradi sporazumov iz leta 2008 pozitiven donos.

(149) V poročilu družbe RBB je bilo izboljšanje učinkovitosti letališča obravnavano kot rezultat delovanja družbe Wizz Air. Podatki so pokazali, da je družba Wizz Air prepeljala znatno večje število potnikov na premik letala kot drugi letalski prevozniki, ki so delovali na letališču. Ko je upravljavec letališča družbo Wizz Air dodal v portfelj strank, si je z le majhnim povečanjem števila premikov zrakoplovov zagotovil znatno povečanje števila potnikov.

(150) Zaradi tega vzorca rasti se je povečala donosnost letališča: v obdobju 2008–2010 so se skupni prihodki upravljavca letališča iz poslovanja povečali za 39 %, skupni stroški poslovanja pa le za 22 %.

(151) V skladu s poročilom družbe RBB so podatki pokazali, da je družba Wizz Air prinesla delež prihodkov iz letalskih dejavnosti, ki je bil sorazmeren z njenim deležem potnikov in premikov letal na mednarodnem letališču Temišvar ali večji od njega. Nasprotno je bilo v poročilu družbe RBB navedeno, da so podatki pokazali, da je družba Carpatair k prihodkom upravljavca letališča stalno prispevala manj, kot bi bilo skladno z njeno uporabo zmogljivosti mednarodnega letališča Temišvar, kakor je bila izmerjena z njenim deležem potnikov in premikov letal.

(152) Poročilo je pokazalo, da je družba Carpatair pri upravljavcu letališča dosegla boljše pogoje kot drugi letalski prevozniki, vključno z družbo Wizz Air. To dosledno plačevanje prenizkega zneska glede na uporabo zmogljivosti odraža sorazmerno neučinkovitost poslovnega modela družbe Carpatair, kar zadeva izkoriščenost letališča, saj temelji na velikem številu premikov letal, na katerih je razmeroma malo potnikov.

([18]) Družba RBB Economics LLP je ekonomska svetovalna družba s sedežem v Londonu. Specializirana je za ekonomsko svetovanje v zvezi s konkurenčnim pravom.

(153) V skladu s študijo, ki jo je pripravila Univerza v Temišvaru, so bile naložbe upravljavca letališča donosne in koristne. Prav tako naj bi upravljavec letališča ravnal v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu.

(154) V študiji je bilo navedeno, da je imel upravljavec letališča pravilno strategijo, usmerjeno v povečanje števila potnikov in premikov letal. V ta namen je bila na primeru pristojbin na drugih letališčih v državi in tujini pripravljena ugodna shema popustov, zlasti za letalske prevoznike, ki prevažajo veliko število potnikov in upravljajo zrakoplove velike zmogljivosti. Poleg tega so najemnine za prostore v stavbi terminala v skladu s tržnimi cenami, pristojbine pa so bile združljive s tistimi, ki so se v Temišvaru zaračunavale za lokacije iste vrste.

6.3.2 *Smernice za letalski sektor iz leta 2014 (ukrepa 1 in 3)*

(155) Upravljavec letališča je trdil, da na podlagi smernic za letalski sektor iz leta 2014 ni bilo nezakonite državne pomoči. Tudi če bi bila pomoč dodeljena, bi bila združljiva z notranjim trgom v skladu s členom 107(3)(c) PDEU.

(156) Po mnenju upravljavca letališča je pomoč upravljavcu letališča prispevala k natančno opredeljenemu cilju skupnega interesa, saj je povečala mobilnost državljanov Evropske unije in povezljivost okrožja Temiš z vzpostavitvijo dostopnih točk za polete znotraj EU, se bojevala proti preobremenjenosti letalskega prevoza na velikih letaliških vozliščih EU in spodbujala regionalni razvoj v okrožju Temiš.

(157) Upravljavec letališča je navedel, da je bila naložba namenjena ustvarjanju nove zmogljivosti na mednarodnem letališču Temišvar in da nova infrastruktura srednjeročno ustreza napovedanim potrebam letalskih prevoznikov, potnikov in špediterjev v zaledju mednarodnega letališča Temišvar.

(158) Po mnenju upravljavca letališča dogovori med družbo Wizz Air in upravljavcem letališča na podlagi preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu niso pomenili državne pomoči.

(159) Upravljavec letališča je uporabil dva različna pristopa, ki sta za preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu opisana v smernicah za letalski sektor iz leta 2014.

(160) Upravljavec letališča je trdil, da cena, ki jo letališče zaračuna določenemu letalskemu prevozniku, ustreza tržni ceni: spomnil je na poročilo družbe RBB, ki je pokazalo, da so bile letalske pristojbine, ki jih je družba Carpatair plačala leta 2010, nižje od pristojbin, ki so bile zaračunane družbi Wizz Air.

(161) Po mnenju upravljavca letališča so dogovori prispevali k donosnosti letališča s povečanjem dodatnih stroškov in koristi: v skladu s poročilom družbe RBB so dogovori z družbo Wizz Air upravljavcu letališča v obdobju 2008–2010 prinesli dodatni dobiček.

(162) Poleg tega so letalske pristojbine, zaračunane družbi Wizz Air, upravljavcu letališča zagotavljale stalni tok prihodkov zaradi neprekinjenega izvajanja dejavnosti, približno 50 % dodatnih stroškov, ki jih je imel upravljavec letališča, pa se je nanašalo na enkratno plačilo za trženje v letu 2009.

(163) Zato sporazumi iz leta 2008 niso pomenili državne pomoči.

6.4 **Evropsko združenje regionalnih letalskih prevoznikov**

6.4.1 *Ukrep 3 – sporazumi med družbo Wizz Air in upravljavcem letališča iz leta 2008*

(164) Evropsko združenje regionalnih letalskih prevoznikov (ERA) ([19]) je trdilo, da so ukrepi, zagotovljeni družbi Wizz Air, državna pomoč v smislu člena 107(1) PDEU.

(165) Združenje ERA je menilo, da so finančni podatki bistveni dokaz kršitve in bi jih bilo zato treba razkriti.

([19]) Evropsko združenje regionalnih letalskih prevoznikov (v nadaljnjem besedilu: združenje ERA) je panožno združenje, ki predstavlja evropsko letalsko industrijo (letalske prevoznike, letališča, proizvajalce in dobavitelje).

(166) Po mnenju združenja ERA bi moral biti obstoj jasnega poslovnega načrta bistveni element analize vsake dodeljene pomoči. Tak načrt bi moral nedvoumno dokazovati finančno vzdržnost rute.

(167) Združenje ERA je poudarilo, da so za letalsko industrijo značilne običajno nizke marže in zahteve po velikih kapitalskih naložbah. Zato se ob tako velikih prednostih, financiranih iz državnih sredstev, hitro zgodi, da tisti prevozniki, ki prednosti niso deležni, zapustijo trg.

(168) Po mnenju združenja ERA rezultat ni le izkrivljanje konkurence, ampak tudi potencialna monopolna prevlada subvencioniranega upravljavca letališča, ki ostane na trgu. Dolgoročni učinek na potrošnika je zvišanje cen in zmanjšanje izbire.

6.5 **Družba Eurojet**

6.5.1 *Ukrep 2 – popusti in rabati v skladu z zborniki letalskih informacij za leta 2007, 2008 in 2010*

(169) Eurojet, družba, ki izvaja poslovne čarterske polete in deluje tudi v Romuniji, se je strinjala, da se letalskemu prevozniku odobri popust, kadar neletalske dejavnosti predstavljajo pomemben delež prihodkov letališča.

(170) Vendar je bil po mnenju družbe Eurojet 85-odstotni popust za prevoznike, ki uporabljajo zrakoplove z maso, večjo od 70 ton, nedvomno uveden v izključno korist enega samega prevoznika.

7. **OCENA UKREPA 1 – LETNO FINANCIRANJE POSLOVANJA, DODELJENO UPRAVLJAVCU LETALIŠČA**

7.1 **Obstoj pomoči**

(171) V skladu s členom 107(1) PDEU „je vsaka pomoč, ki jo dodeli država članica, ali kakršna koli vrsta pomoči iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, nezdružljiva z notranjim trgom, kolikor prizadene trgovino med državami članicami“.

(172) Za opredelitev ukrepa kot državne pomoči v smislu te določbe morajo biti torej izpolnjeni naslednji kumulativni pogoji:

(a) upravičenec je podjetje;

(b) ukrep se financira iz državnih sredstev in ga je mogoče pripisati državi;

(c) prejemniku zagotavlja gospodarsko prednost;

(d) prednost je selektivna ter

(e) ukrep mora izkrivljati ali bi lahko izkrivljal konkurenco in lahko prizadene trgovino med državami članicami.

(173) Komisija je v sklepu o začetku postopka predhodno menila, da javno financiranje, dodeljeno upravljavcu letališča, pomeni državno pomoč. Na podlagi informacij, ki so bile na voljo ob pripravi sklepa o začetku postopka, je menila, da tako javno financiranje pomeni pomoč za tekoče poslovanje.

(174) Po objavi sklepa o začetku postopka je Romunija trdila, da letna nepovratna sredstva niso pomenila pomoči za tekoče poslovanje, ampak so bila namenjena naložbam na mednarodnem letališču Temišvar. Trdila je tudi, da izvedene naložbe niso pomenile državne pomoči, saj so spadale na področje javne politike ali pa so bile v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu.

(175) Komisija je opozorila, da je treba razlikovati med pomočjo za naložbe in pomočjo za tekoče poslovanje. V skladu s smernicami za letalski sektor iz leta 2014 je pomoč za naložbe opredeljena kot pomoč za financiranje osnovnih sredstev, zlasti za pokritje „vrzeli v financiranju stroškov investicijskega vzdrževanja“. Pomoč za tekoče poslovanje je opredeljena kot pomoč za pokritje „vrzeli v financiranju poslovanja“, ki je določena vnaprej kot fiksen znesek, bodisi v obliki vnaprejšnjega plačila bodisi obliki periodičnih obrokov za pokritje pričakovanih stroškov poslovanja (periodična plačila pavšalnih zneskov).

(176) Komisija ugotavlja, da so se naložbeni projekti, ki jih je predložila Romunija (preglednica 3), nanašali na financiranje osnovnih sredstev in so bili v računovodskih izkazih upoštevani pri naložbah v osnovna sredstva. Komisija zato na podlagi informacij, ki jih je Romunija zagotovila po sklepu o začetku postopka, zlasti pravnih aktov, s katerimi so bili naložbeni projekti odobreni, tako financiranje obravnava kot financiranje naložbenih projektov.

(177) Komisija bo analizirala, ali naložbe, ki jih je predložila Romunija (preglednica 3), pomenijo državno pomoč. Nato bo letni znesek za naložbe, ki ne pomenijo državne pomoči, odštela od skupnega letnega zneska za naložbe. Morebitna razlika je letni znesek pomoči za naložbe, dodeljen upravljavcu letališča.

(178) Komisija bo nato analizirala, ali je morebitna pomoč za naložbe, dodeljena upravljavcu letališča, združljiva.

7.1.1 *Gospodarska dejavnost in pojem podjetje*

7.1.1.1 Načela

(179) V skladu z ustaljeno sodno prakso mora Komisija najprej ugotoviti, ali je upravljavec letališča podjetje v smislu člena 107(1) PDEU. Pojem podjetje zajema vse subjekte, ki opravljajo gospodarsko dejavnost, ne glede na njihov pravni status in način financiranja ([20]). Vsaka dejavnost, ki vključuje ponujanje blaga ali storitev na določenem trgu, je gospodarska dejavnost.

(180) V skladu z ustaljeno sodno prakso je treba upravljanje in izgradnjo letališke infrastrukture kot gospodarsko dejavnost, ki se uvršča na področje nadzora državnih pomoči, obravnavati od 12. decembra 2000, tj. datuma sodbe v zadevi Aéroports de Paris ([21]). Ko začne upravljavec letališča opravljati gospodarske dejavnosti, tako da zagotavlja plačljive letališke storitve, se ne glede na svoj pravni status ali način financiranja šteje za podjetje v smislu člena 107(1) PDEU, zato se pravila o državni pomoči iz Pogodbe lahko uporabljajo za prednosti, ki mu jih je dodelila država ali so mu bile dodeljene iz državnih sredstev.

(181) Čeprav je treba upravljavce letališč šteti za podjetja v smislu člena 107(1) PDEU, je treba spomniti, da niso nujno vse dejavnosti upravljavca letališča gospodarske ([22]).

(182) Sodišče je menilo, da dejavnosti, ki običajno spadajo v pristojnost države pri izvrševanju njenih uradnih pooblastil kot javnega organa, niso gospodarske narave in ne spadajo na področje uporabe pravil o državni pomoči ([23]).

(183) Zato financiranje dejavnosti, ki spadajo na področje javne politike, ali infrastrukture, neposredno povezane z navedenimi dejavnostmi, na splošno ne pomeni državne pomoči ([24]). Dejavnosti na letališču, kot so kontrola zračnega prometa, policija, carina, gasilci, dejavnosti, nujne za varovanje civilnega letalstva pred dejanji nezakonitega vmešavanja in naložbe v zvezi z infrastrukturo in opremo, potrebno za izvajanje teh dejavnosti, se na splošno štejejo za negospodarske ([25]).

([20]) Sodbe z dne 23. aprila 1991, Höfner in Elser/Macrotron, C-41/90, EU:C:1991:161, točka 21 (v nadaljnjem besedilu: sodba v zadevi Höfner in Elser); z dne 17. februarja 1993, Poucet in Pistre/AGF in Cancava, C-160/91, EU:C:1993:63, točka 17, in z dne 18. junija 1998, Komisija/Italija, C-35/96, EU:C:1998:303, točka 36.

([21]) Sodba z dne 12. decembra 2000, Aéroports de Paris/Komisija, T-128/98, EU:T:2000:290, potrjena s sodbo z dne 24. oktobra 2002, Aéroports de Paris/Komisija, C-82/01, EU:C:2002:617, točke 75–79. To je bilo potrjeno v sodbi z dne 24. marca 2011, Mitteldeutsche Flughafen AG in Flughafen Leipzig-Halle GmbH/Komisija, T-443/08 in T-455/08, EU:T:2011:117, zlasti točkah 93 in 94 (v nadaljnjem besedilu: sodba v zadevi Letališče Leipzig-Halle), ki je bila potrjena s sodbo z dne 19. decembra 2012, Leipzig-Halle, C-288/11 P, EU:C:2012:821.

([22]) Smernice za letalski sektor iz leta 2014, točka 34. Glej tudi sodbo z dne 19. januarja 1994, SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol, C-364/92, EU:C:1994:7 (v nadaljnjem besedilu: sodba v zadevi Eurocontrol).

([23]) Sodba z dne 16. junija 1987, Komisija/Italija, C-118/85, EU:C:1987:283, točki 7 in 8, ter sodba z dne 4. maja 1988, Bodson/Pompes funèbres des régions libérées, C-30/87, EU:C:1988:225, točka 1.

([24]) Odločba Komisije z dne 19. marca 2003, N 309/2002, Varovanje v letalstvu – nadomestilo stroškov po napadih 11. septembra 2001 (UL C 148, 25.6.2003, str. 7).

([25]) Smernice za letalski sektor iz leta 2014, točka 35. Glej tudi sodbo v zadevi Eurocontrol, točka 30; sodbo z dne 26. marca 2009, Selex Sistemi Integrati/Komisija, C-113/07 P, EU:C:2009:191, točka 71, in Sklep Komisije (EU) 2018/628 z dne 11. novembra 2016 o državni pomoči SA.24221(2011/C) (ex 2011/NN), ki jo je Avstrija odobrila letališču Celovec ter družbi Ryanair in drugim letalskim prevoznikom, ki to letališče uporabljajo (UL L 107, 26.4.2018, str. 1).

(184) Vendar javno financiranje negospodarskih dejavnosti ne sme povzročiti neupravičene diskriminacije med letalskimi prevozniki in upravljavci letališč. V skladu z ustaljeno sodno prakso dejansko pomeni prednost, kadar javni organi prevzamejo breme stroškov, ki jih imajo podjetja pri izvajanju gospodarskih dejavnosti ([26]). Če je torej v nekem pravnem sistemu običajno, da letalski prevozniki ali upravljavci letališča krijejo stroške nekaterih storitev, medtem ko nekaterim letalskim prevoznikom ali upravljavcem letališča, ki zagotavljajo enake storitve po pooblastilu istih javnih organov, ni treba kriti teh stroškov, imajo lahko zadnjenavedeni prednost, čeprav te storitve same po sebi veljajo za negospodarske ([27]).

7.1.1.2 Uporaba v obravnavanem primeru

(185) Upravljavec letališča se ukvarja z izgradnjo, vzdrževanjem in upravljanjem letališke infrastrukture. Zagotavlja letališke storitve in uporabnikom – ponudnikom komercialnega letalstva in uporabnikom nekomercialnega splošnega letalstva – zaračunava za uporabo letališke infrastrukture, s čimer infrastrukturo izkorišča v komercialne namene. Zato je treba skleniti, da je upravljavec letališča v obdobju, ki se ocenjuje, opravljal gospodarsko dejavnost, zaradi česar se šteje za podjetje v smislu člena 107(1) PDEU.

(186) Romunija je trdila, da je treba za stroške, ki izhajajo iz naslednjih dejavnosti, šteti, da spadajo na področje javne politike (uvodni izjavi 87 in 88):

— naložbe v obnovo vzletno-pristajalne steze in razširitev ploščadi so povezane z nekomercialnimi dejavnostmi na mednarodnem letališču Temišvar (kot so vojaške dejavnosti, uradne misije, misije iskanja in reševanja, humanitarni in nujni leti),

— naložbe v opremo za varovanje,

— naložbe v razvoj terminala za lete zunaj schengenskega območja, katerih namen je bil zagotoviti skladnost z zahtevami EU za pristanke letov z območja, ki ni schengensko območje, na terminalu – takrat je Romunija pričakovala, da bo leta 2011 postala članica schengenskega območja.

(187) Glede naložb v *obnovo vzletno-pristajalne steze in razširitev ploščadi* v letih 2007, 2008 in 2009 je Komisija spomnila, da kadar se infrastruktura uporablja za gospodarske in negospodarske dejavnosti, javno financiranje spada v področje uporabe pravil o državni pomoči samo, kolikor krije stroške, povezane z gospodarskimi dejavnostmi.

(188) Vendar so bile v tem primeru naložbe v obnovo vozne steze in razširitev ploščadi potrebne zlasti zaradi komercialne uporabe letaliških zmogljivosti. Romunija je trdila, da so bile naložbe potrebne za izpolnitev potreb zaradi napovedi glede povečanja komercialnega prometa, da bi se ustvarili dodatni prihodki za upravljavca letališča in povečala njegova donosnost (uvodna izjava 86). Komisija je opozorila, da se zaradi financiranja negospodarske dejavnosti letališča ne smejo navzkrižno subvencionirati gospodarske dejavnosti letališča. Za namene tega sklepa meni, da so naložbe v obnovo vzletno-pristajalne steze in razširitev ploščadi v celoti povezane z gospodarskimi dejavnostmi, zato ne spadajo na področje javne politike.

(189) Glede naložb v *opremo za varovanje* je Komisija opozorila, da se dejavnosti, nujne za varovanje civilnega letalstva pred dejanji nezakonitega vmešavanja, ter naložbe v zvezi z infrastrukturo in opremo, potrebno za izvajanje navedenih dejavnosti, na splošno štejejo za negospodarske. Po mnenju Komisije so nadzor nad oddano prtljago, potniki, ročno prtljago ter dostopom javnosti do varovanega območja na letališču ukrepi, ki spadajo na področje varovanja civilnega letalstva pred dejanji nezakonitega vmešavanja ([28]).

(190) Romunija je potrdila, da država v skladu z romunskim pravnim redom financira opremo za varovanje vsem letališčem na podlagi sklepa vlade št. 1661 z dne 6. decembra 2007.

([26]) Sodba z dne 3. marca 2005, C-172/03, Wolfgang Heiser/Finanzamt Innsbruck, EU:C:2005:130, točka 36 in navedena sodna praksa.
([27]) Smernice za letalski sektor iz leta 2014, točka 37.
([28]) Sklep Komisije (EU) 2015/1226 z dne 23. julija 2014 o državni pomoči SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN), ki jo je Francija izvedla za gospodarsko zbornico v Angoulêmu, skupino SNC-Lavalin, družbo Ryanair in družbo Airport Marketing Services (UL L 201, 30.7.2015, str. 48).

(191) Komisija meni, da so naložbe v opremo za varovanje v letu 2008, kot jih je predložila Romunija, nujne za varovanje civilnega letalstva pred dejanji nezakonitega vmešavanja. Naložbe zato spadajo v okvir javne službe in torej ne pomenijo državne pomoči.

(192) Glede naložb v *razvoj terminala za lete zunaj schengenskega območja* je Romunija navedla, da so bile prvotne naložbe v razširitev terminala izvedene iz ekonomskih razlogov, vendar so bile potrebne tudi za vzpostavitev terminala, skladnega z varnostnimi ukrepi, ki se zahtevajo s pravili EU o varovanju v civilnem letalstvu in nadzoru schengenskih meja. Ti ukrepi se nanašajo zlasti na ločevanje potnikov. Ni bilo natančno določeno, katere naložbe so bile nujno potrebne za skladnost s takimi pravili in s tem za izvajanje javnih pooblastil.

(193) Komisija je opozorila, da se zaradi financiranja negospodarske dejavnosti letališča ne smejo navzkrižno subvencionirati gospodarske dejavnosti letališča. Na podlagi trditve Romunije meni, da so bile naložbe v terminale v veliki meri izvedene za gospodarske namene. Za namene tega sklepa meni, da naložbe v terminale za lete zunaj schengenskega območja ne spadajo na področje javne politike.

(194) Skratka, Komisija ugotavlja, da:

(i) naložbe v obnovo vzletno-pristajalne steze in razširitev ploščadi v letih 2007, 2008 in 2009 ne spadajo na področje javne politike in zato pomenijo gospodarsko dejavnost;

(ii) naložbe v opremo za varovanje v letu 2008 spadajo na področje javne politike in zato ne pomenijo državne pomoči;

(iii) naložbe v razvoj terminala za lete zunaj schengenskega območja v letih 2007, 2008 in 2009 ne spadajo na področje javne politike in so zato gospodarska dejavnost.

7.1.2 *Državna sredstva in pripisljivost državi*

7.1.2.1 Načela

(195) Da bi zadevni ukrepi pomenili državno pomoč, se morajo financirati z državnimi sredstvi, odločitev o odobritvi ukrepa pa mora biti mogoče pripisati državi.

(196) Pojem državna pomoč se uporablja za vsako prednost, ki jo iz državnih sredstev dodeli država sama ali posrednik, ki deluje na podlagi dodeljenih pooblastil ([29]). Sredstva lokalnih organov so za uporabo člena 107 PDEU državna sredstva ([30]).

7.1.2.2 Uporaba v obravnavanem primeru

(197) Javno financiranje, dodeljeno upravljavcu letališča, je bilo odobreno s sklepoma vlade št. 615/2002 in št. 1212/2007 (uvodna izjava 39), pri čemer so bila to neposredna nepovratna sredstva iz proračuna nacionalnega organa, in sicer romunskega ministrstva za promet. Sredstva so bila dodeljena za naložbene projekte in evidentirana kot naložbe v osnovna sredstva. Sredstva so bila dodeljena za celotno naložbo na podlagi proračuna, odobrenega za zadevno leto.

(198) Komisija zato meni, da se financirajo iz državnih sredstev in jih je tudi mogoče pripisati državi.

([29]) Sodba v zadevi Stardust Marine, točke 53–56.

([30]) Sodba z dne 12. maja 2011, Nord-Pas-de-Calais, združeni zadevi T-267/08 in T-279/08, EU:T:2011:209, točka 108.

7.1.3 *Selektivnost*

7.1.3.1 Načela

(199) Da bi državni ukrep spadal na področje uporabe člena 107(1) PDEU, mora dajati prednost „posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga“. Zato se lahko za državno pomoč štejejo le državni ukrepi v korist podjetjem, s katerimi je prednost dodeljena selektivno.

(200) Kot je potrdilo Sodišče, kadar je država pogoje v sklenjeni pogodbi selektivno ponudila enemu gospodarskemu subjektu ali več, in ne na podlagi objektivnih meril, ki izhajajo iz splošno veljavnega besedila in ki se uporabljajo za vse gospodarske subjekte, je to lahko skupaj z drugimi elementi znak državne pomoči ([31]).

7.1.3.2 Uporaba v obravnavanem primeru

(201) V zadevnem primeru je država finančno pomoč ponudila in dodelila enemu samemu podjetju – upravljavcu letališča. To je individualni ukrep. Ukrep 1 je bil zato po definiciji selektiven v smislu člena 107(1) PDEU.

7.1.4 *Gospodarska prednost*

7.1.4.1 Načela

(202) Prednost v smislu člena 107(1) PDEU je vsaka gospodarska korist, ki je podjetje ne bi pridobilo pod običajnimi tržnimi pogoji, tj. brez posredovanja države. Pomemben je le učinek ukrepa na podjetje, ne pa vzrok ali cilj posredovanja države. Prednost pomeni vsako izboljšanje finančnega položaja podjetja zaradi posredovanja države.

(203) Vendar se javna sredstva, ki jih država da neposredno ali posredno na voljo podjetju v okoliščinah, ki ustrezajo običajnim tržnim pogojem, ne morejo obravnavati kot državna pomoč ([32]) (v nadaljnjem besedilu: načelo udeleženca v tržnem gospodarstvu).

(204) Načelo udeleženca v tržnem gospodarstvu se uporablja le, če je država ravnala kot zasebni udeleženec na trgu v primerljivih okoliščinah.

(205) Regionalni ali politični preudarki se za namene preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu ne smejo upoštevati. Pozitivne posledice za gospodarstvo ali dostopnost regije, v kateri je podjetje, se ne bi smele upoštevati ([33]).

(206) Preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu bi moral temeljiti na informacijah in predvidljivih razvojnih trendih, ki so bili na voljo ob dodelitvi javnega financiranja, in ne na analizah na podlagi poznejših razmer ([34]).

(207) V zvezi z javnim financiranjem letališč bi morala biti analiza skladnosti s preskusom udeleženca v tržnem gospodarstvu utemeljena na jasnih predhodnih možnostih prihodnjih donosov za subjekt, ki dodeli financiranje ([35]). Vse napovedi glede prometa, ki se uporabijo za ta namen, bi morale biti realne, pri čemer bi bilo treba zanje izvesti smiselno analizo občutljivosti. Neobstoj poslovnega načrta kaže na to, da se načelo udeleženca v tržnem gospodarstvu morda ne upošteva ([36]).

([31]) Sodba Sodišča z dne 4. junija 2015, Komisija/MOL, C-15/14 P, EU:C:2015:362, točka 91.
([32]) Smernice za letalski sektor iz leta 2014, točka 49. Glej tudi sodbo v zadevi Stardust Marine, točka 69.
([33]) Smernice za letalski sektor iz leta 2014, točka 49. Glej tudi sodbo Sodišča z dne 10. julija 1986, Belgija/Komisija, 40/85, EU:C:1986:305.
([34]) Smernice za letalski sektor iz leta 2014, točka 48. Glej tudi sodbo v zadevi Stardust Marine, točka 71, in sodbo z dne 5. junija 2012, Evropska komisija/Électricité de France, C-124/10 P, EU:C:2012:318, točka 85 (v nadaljnjem besedilu: sodba v zadevi EDF).
([35]) Sklep Komisije v zadevi C 25/2007 – Finska – Letališče Tampere Pirkkala in družba Ryanair (UL L 309, 19.11.2013, str. 27).
([36]) Sodba v zadevi EDF, točke 84, 85 in 105.

(208) Države članice lahko ob neobstoju poslovnega načrta zagotovijo analizo ali notranje dokumente javnih organov ali zadevnega letališča, iz katerih je jasno razvidno, da predhodna analiza dokazuje upoštevanje načela udeleženca v tržnem gospodarstvu ([37]).

(209) V skladu z ustaljeno sodno prakso Sodišča mora država članica sama dokazati, da je ravnala kot preudaren zasebni vlagatelj ([38]), in Komisiji predložiti dokaze v ta namen ([39]).

7.1.4.2 Uporaba v obravnavanem primeru

(210) Da bi lahko Komisija v obravnavanem primeru ocenila, ali je upravljavec letališča z javnim financiranjem pridobil prednost, ki je pod običajnimi tržnimi pogoji ne bi, mora primerjati ravnanje javnih organov, ki zagotavljajo neposredna nepovratna sredstva za naložbe in kapitalske injekcije, z ravnanjem udeleženca v tržnem gospodarstvu, ki se brez upoštevanja vsakršnih preudarkov socialne, regionalne in sektorske politike med trajanjem naložbe ravna po možnostih dolgotrajnejše donosnosti ([40]). Te možnosti so še posebno pomembne za naložbe v infrastrukturo, ki pogosto vključujejo visoke finančne zneske in lahko zagotovijo pozitivno donosnost šele po veliko letih. Pri vsaki oceni donosnosti letališča je treba upoštevati prihodke letališča.

(211) Komisija ugotavlja, da je imela država sprva v lasti 100 % delnic upravljavca letališča (uvodna izjava 28). Vendar se je njen delež konec leta 2008 zmanjšal na 80 %. Velikost vladnega deleža delnic v primerjavi z deležem stroškov, ki jih je financirala, se upošteva pri oceni skladnosti z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu.

(212) Komisija mora svojo oceno utemeljiti na informacijah in predpostavkah, ki so bile ustreznim romunskim organom na voljo ob dodelitvi javnega financiranja ([41]).

(213) Po mnenju Romunije so bile v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu izvedene naslednje naložbe (uvodna izjava 86):

— financiranje obnove vzletno-pristajalne steze in razširitve ploščadi v letih 2007, 2008 in 2009,

— financiranje razvoja terminala za lete zunaj schengenskega območja v letih 2007, 2008 in 2009,

— financiranje razvoja dovozne ceste in parkirišča leta 2007 ter

— financiranje opreme za osvetlitev leta 2008.

(214) Po mnenju Romunije so bile te naložbe izvedene na podlagi možnosti dolgotrajnejše donosnosti, od katerih bi lahko imela država korist v dveh vlogah: kot delničarka, ki prejema dividende, in kot lastnica, ki prejema koncesijske dajatve (izračunane kot 2 % bruto dohodka, prejetega z izkoriščanjem koncesije) (uvodna izjava 86). Romunija je navedla, da sta razvojni načrt, pripravljen leta 2006, in ocena zmogljivosti, pripravljena leta 2006, pokazala ekonomsko vzdržnost naložb. Menila je, da je bilo ekonomsko vzdržnost mogoče pričakovati, saj bi se s povečanjem števila potnikov in izboljšanjem učinkovitosti povečali prihodki od upravljanja letališke infrastrukture (uvodna izjava 86).

(215) Komisija bo najprej proučila, ali predhodne študije izvedljivosti, ki jih je Romunija zagotovila za navedene naložbe, zadostujejo za dokazovanje skladnosti z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu.

([37]) Smernice za letalski sektor iz leta 2014, točka 51.
([38]) Sklepni predlogi generalnega pravobranilca Henrika Saugmandsgaarda Øeja z dne 24. oktobra 2019, Larko/Komisija, C-244/18 P, EU:C:2019:896, točka 53. Glej tudi sodbi z dne 1. februarja 2018, Larko/Komisija, T-423/14, EU:T:2018:57, in z dne 25. junija 2015, SACE in Sace BT/Komisija, T-305/13, EU:T:2015:435, ter sodbo v zadevi EDF.
([39]) Sodba v zadevi EDF, točka 104.
([40]) Sodba z dne 21. marca 1991, Italija/Komisija C-305/89 (v nadaljnjem besedilu: sodba v zadevi Alfa Romeo), EU:C:1991:142, točka 23; sodba z dne 12. decembra 2000, Alitalia/Komisija, T-296/97, EU:C:2000:289, točka 84.
([41]) Smernice za letalski sektor iz leta 2014, točka 3.4. Glej tudi sodbo v zadevi Stardust Marine, točka 71.

Študije izvedljivosti

(216) Romunija je predložila študije izvedljivosti, pripravljene v zvezi z naložbami, povezanimi z obnovo vzletno-pristajalne steze in razširitvijo ploščadi, za razvoj terminala za lete zunaj schengenskega območja, razvoj dovozne ceste in parkirišča ter opremo za osvetlitev. Cilj študij izvedljivosti je oceniti splošno donosnost projektov, ki so prejeli državne naložbe. Zato se uporabljajo za analizo, ali je Romunija vlagala v projekte, za katere se je pričakovalo, da bodo donosni.

(217) V študiji izvedljivosti za *obnovo vzletno-pristajalne steze in razširitev ploščadi* je bila ugotovljena neto sedanja vrednost v višini 3,791 milijona EUR in 10,56-odstotna interna stopnja donosnosti (ob uporabi 5-odstotne diskontne stopnje). Komisija je ugotovila, da ima ta študija več pomanjkljivosti. Zlasti neto sedanja vrednost kaže pomembna odstopanja v primerjavi z neto sedanjimi vrednostmi, določenimi v naknadnih študijah izvedljivosti. Petindvajsetletno obdobje, zajeto v napovedi, je predolgo glede na omejeno naravo vrste obnovitvenih naložb, ki jih izvaja Romunija, zlasti ob upoštevanju njenega omejenega prispevka k splošnemu povečanju števila potnikov. V naknadni študiji izvedljivosti je bilo za to naložbo nasprotno obravnavano znatno krajše obdobje, zajeto v napovedi (šest let). Poleg tega študija ne vključuje razvoja prometa, ki bi moral biti osnova za napovedane prihodke. Predvidene stopnje inflacije niso pojasnjene in so zelo nizke (1,5 % od 11. leta) glede na takratno stopnjo inflacije (4,7 % leta 2007 in 7,9 % leta 2008). Petodstotna diskontna stopnja ni pojasnjena in se zdi prenizka, zlasti v primerjavi z drugimi sočasnimi naložbami, kot sta posodobitev in razširitev parkirišča. Komisiji se zato ta študija ne zdi razumna. Poleg tega je bil velik del naložb izveden leta 2007, študija pa je bila pripravljena julija 2008. Ta študija izvedljivosti zato ne more potrditi donosnosti naložb, kot se zahteva s preskusom udeleženca v tržnem gospodarstvu ([42]).

(218) Glede študije izvedljivosti za *razvoj terminala za lete zunaj schengenskega območja* je Komisija ugotovila, da se v študiji pri izračunu neto sedanje vrednosti terminala naložba ni štela za stroške. Zato te študije izvedljivosti ne more sprejeti kot dokaza o skladnosti z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu. Poleg tega je bila študija pripravljena junija 2008 in se zdi, da se nanaša le na naložbe v letu 2009.

(219) Za študijo izvedljivosti za *posodobitev in razširitev parkirišča*, na podlagi katere so bile izvedene naložbe v zvezi z razvojem dovozne ceste in parkirišča, Komisija meni, da je razumna. V študiji je predvideno 15-odstotno povečanje prihodkov zaradi pričakovanega povečanja števila uporabnikov parkirišč, povezanega s povečanjem števila potnikov. V študiji je bila ob uporabi 15-odstotne diskontne stopnje v pričakovanem osemletnem življenjskem obdobju naložbe ugotovljena pozitivna neto sedanja vrednost. Komisiji se zdi 15-odstotna diskontna stopnja razumna, življenjska doba naložbe pa zadržano kratka. Študija je pokazala, da se bo naložba amortizirala že po petih letih. Študija je bila pripravljena novembra 2005, zato je primerna za potrditev skladnosti naložbe, izvedene leta 2007, z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu. Poleg tega Komisija ugotavlja, da je imela vlada ob odločitvi za financiranje posodobitve in razširitve parkirišča v lasti 100 % delnic upravljavca letališča. Zato neto sedanje vrednosti projekta ni treba sorazmerno prilagoditi.

(220) Romunija je navedla, da je upoštevni datum študije izvedljivosti za opremo za osvetlitev datum, na katerega jo je pripravila družba IPTANA SA, ki je začela študijo pripravljati avgusta 2007 na podlagi pogodbe št. 1016/22.8.2007, tehnični in ekonomski odbor ministrstva za promet pa ji je pozitivno mnenje izdal v mnenju št. 33/1998, ki je bilo revidirano leta 2007. Točni datum, na katerega je bila študija pripravljena, pa ni na voljo. Študija izvedljivosti za *opremo za osvetlitev* ni vključevala analize donosnosti, ampak je vsebovala oceno stroškov za ta projekt. Zato ni pokazala, kako je upravljavec letališča pri ravnanju izhajal iz možnosti dolgotrajnejše donosnosti. Komisija zato te študije izvedljivosti ne more sprejeti kot dokaza o skladnosti z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu.

(221) Komisija na podlagi navedenega meni, da predhodna študija izvedljivosti, pripravljena v zvezi z naložbami, povezanimi z dovozno cesto in parkiriščem, zadošča kot dokaz skladnosti z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu. Komisija meni, da študije izvedljivosti za obnovo vozne steze in razširitve ploščadi, osvetlitev in terminal za lete zunaj schengenskega območja ne dokazujejo skladnosti z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu.

([42]) Sodba v zadevi Stardust Marine, točka 71, ter sodba v zadevi EDF, točki 85 in 104.

Naknadno rekonstruirane predhodne študije donosnosti

(222) Upravljavec letališča je predložil tudi predhodne študije donosnosti, ki so bile naknadno rekonstruirane za naložbe iz uvodne izjave 213.

(223) Glede naložb v *obnovo vzletno-pristajalne steze in razširitev ploščadi* sta bili v naknadno rekonstruirani študiji donosnosti ugotovljeni neto sedanja vrednost v višini 1 784 600,12 EUR in 13,12-odstotna interna stopnja donosnosti. Uporabljena je bila 9,1-odstotna diskontna stopnja. V rekonstruirani naknadni študiji je predvidena drugačna napoved glede potniškega prometa, kot je bila predhodno na voljo na podlagi razvojnega načrta. Te napovedi glede potnikov so bolj zadržane, ocenjeno število potnikov pa je manjše, kot je vključeno v razvojni načrt. Pričakovana donosnost bi bila zato celo višja, če bi se upoštevala napoved glede števila potnikov iz razvojnega načrta. Kljub temu Komisija ugotavlja, da se ocenjeni stroški naložb razlikujejo od predhodne študije izvedljivosti, pripravljene julija 2008. Komisija ne more preveriti, ali so predpostavke o stroških naložb take, kot bi se lahko predhodno pričakovale. Zato ni mogoče skleniti, da so upoštevane predpostavke tiste, ki bi bile na voljo pred dodelitvijo javnega financiranja, za rekonstruirano študijo pa ni mogoče šteti, da zagotavlja zanesljivo predhodno analizo donosnosti.

(224) Glede naložb v *opremo za osvetlitev* sta bili v naknadno rekonstruirani študiji donosnosti, ki jo je predložil upravljavec letališča, ugotovljeni neto sedanja vrednost v višini 226 066,84 EUR in 26,9-odstotna interna stopnja donosnosti. Uporabljena je bila 9,1-odstotna diskontna stopnja. V rekonstruirani naknadni študiji je predvidena drugačna napoved glede potniškega prometa, kot je bila predhodno na voljo v razvojnem načrtu. Te uporabljene napovedi glede potnikov so bolj zadržane, saj je ocenjeno število potnikov manjše, kot je vključeno v razvojni načrt. Pričakovana donosnost bi bila zato celo višja, če bi se upoštevala napoved glede števila potnikov iz razvojnega načrta. Ta naknadno rekonstruirana predhodna analiza se zdi smiselna za potrditev predhodnih možnosti prihodnjih donosov naložb v opremo za osvetlitev v letu 2008.

(225) Upravljavec letališča je predložil naknadno rekonstruirano študijo donosnosti za naložbe v *terminal za lete zunaj schengenskega območja*. V tej študiji sta bili ugotovljeni neto sedanja vrednost v višini 2 536 094,92 EUR in 14,71-odstotna interna stopnja donosnosti. Uporabljena je bila 8,67-odstotna diskontna stopnja. V rekonstruirani naknadni študiji je predvidena drugačna napoved glede potniškega prometa, kot je bila predhodno na voljo v razvojnem načrtu. Te uporabljene napovedi glede potnikov so bolj zadržane, ocenjeno število potnikov pa je manjše, kot je vključeno v razvojni načrt. Kljub temu Komisija ne more preveriti, ali so predpostavke o stroških naložb take, kot bi se lahko predhodno pričakovale. Poleg tega ni jasno, kako so naložbeni stroški v rekonstruirani študiji povezani s stroški naložb, predvidenimi v predhodni študiji donosnosti, pripravljeni junija 2008 (uvodna izjava 218). Zato ni mogoče skleniti, da so upoštevane predpostavke tiste, ki bi bile na voljo pred dodelitvijo javnega financiranja, za rekonstruirano študijo pa zato ni mogoče šteti, da zagotavlja zanesljivo predhodno analizo donosnosti za naložbe v terminal za lete zunaj schengenskega območja.

7.1.4.3 Sklepna ugotovitev o gospodarski prednosti

(226) Kot je pojasnjeno zgoraj, Komisija meni, da je Romunija pri naložbah v projekt razvoja dovozne ceste in parkirišča na mednarodnem letališču Temišvar, kakor jih prikazuje preglednica 3, ravnala v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu. Komisija je zato sklenila, da s financiranjem v zvezi s to naložbo upravljavcu letališča ni bila dodeljena gospodarska prednost.

(227) Glede ostalih treh naložbenih projektov (obnova vozne steze in razširitev ploščadi, razvoj terminala za lete zunaj schengenskega območja in oprema za osvetlitev) je Komisija sklenila, da je bila z javnim financiranjem teh treh naložbenih projektov upravljavcu letališča dodeljena gospodarska prednost.

7.1.5 *Izkrivljanje konkurence in učinek na trgovino med državami članicami*

7.1.5.1 Načela

(228) Če pomoč, ki jo dodeli država članica, krepi položaj podjetja v primerjavi z drugimi podjetji, ki konkurirajo na notranjem trgu Unije, je treba šteti, da navedena pomoč negativno vpliva na ta trg ([43]).

([43]) Sodbi z dne 30. aprila 1998, Het Vlaamse Gewest/Komisija, T-214/95, EU:T:1998:77, in z dne 17. septembra 1980, Philip Morris/Komisija, C-370/79, EU:C:1980:209, točka 11.

(229) Ker je upravljanje letališča gospodarska dejavnost, si po eni strani konkurirajo letališča, da bi privabila letalske prevoznike in ustrezen zračni promet (potniški in tovorni), po drugi strani pa upravljavci letališč, ki si lahko konkurirajo, da bi se jim zaupalo upravljanje zadevnega letališča. Poleg tega si lahko zlasti v zvezi z nizkocenovnimi prevozniki in ponudniki čarterskih poletov konkurirajo letališča z različnimi zaledji in celo v različnih državah članicah, da bi pritegnila navedene letalske prevoznike.

(230) Javno financiranje letališča lahko zato izkrivlja konkurenco *med letališči*. Konkurenco med letališči je mogoče oceniti glede na merila, ki jih izberejo letalski prevozniki, in zlasti s primerjavo dejavnikov, kot so vrsta ponujenih letaliških storitev in zadevne stranke, prebivalstvo ali gospodarska dejavnost, preobremenjenost, možnost dostopa po kopnem ter tudi višina pristojbin za uporabo letališke infrastrukture in storitev ([44]).

(231) Kot je navedeno v točki 40 smernic za letalski sektor iz leta 2005 in potrjeno v točki 45 smernic za letalski sektor iz leta 2014, s področja uporabe člena 107(1) PDEU ni mogoče izvzeti niti manjših letališč. Poleg tega je v točki 45 smernic za letalski sektor iz leta 2014 izrecno navedeno, da „sorazmerna majhnost podjetja, ki prejme javno financiranje, ne izključi *a priori* možnosti, da bi bila trgovina med državami članicami prizadeta“.

7.1.5.2 Uporaba v obravnavanem primeru

(232) V obdobju, ki se ocenjuje, je bilo mednarodno letališče Temišvar drugo največje letališča v Romuniji (uvodna izjava 31). Letno je imelo približno 900 000 potnikov. Leži v bližini letališča Arad, ki je oddaljeno 50 km, in dve uri vožnje od letališča Caransebes (uvodna izjava 34). Mednarodne lete z mednarodnega letališča Temišvar v druge dele Unije opravljajo številni različni letalski prevozniki, ki letijo tudi z različnih letališč v Romuniji in drugih državah članicah. Vzletno-pristajalna steza na mednarodnem letališču Temišvar je dovolj dolga in letalskim prevoznikom omogoča lete na srednje razdalje do mednarodnih destinacij, s čimer lahko letališče privabi letalske prevoznike v škodo drugih podobnih letališč v drugih državah članicah. Z gospodarsko prednostjo, ki je bila z neposrednimi nepovratnimi sredstvi za naložbe v tem primeru dodeljena upravljavcu letališča, je bil okrepljen njegov gospodarski položaj, saj je lahko začel poslovati, ne da bi mu bilo treba kriti vse stroške naložb, ki so neločljivo povezani s tem.

(233) Zato je treba za ukrepe, ki se ocenjujejo, šteti, da bi lahko izkrivljali konkurenco in vplivali na trgovino med državami članicami.

7.1.6 *Sklepna ugotovitev glede obstoja državne pomoči*

(234) Komisija je na podlagi navedenega sklenila, da javno financiranje razvoja dovozne ceste in parkirišča v letu 2007 ter opreme za varovanje v letu 2008 ne pomeni državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU.

(235) Vendar Komisija meni, da javno financiranje razvoja terminala za lete zunaj schengenskega območja, izboljšanja vozne steze in razširitve ploščadi ter opreme za osvetlitev pomeni državno pomoč upravljavcu letališča v smislu člena 107(1) PDEU.

7.2 **Vrsta pomoči: obstoječa ali nova**

(236) Komisija opozarja, da se na podlagi določb Priloge V k Aktu o pogojih pristopa Republike Bolgarije in Romunije ([45]) „programi pomoči in posamična pomoč, odobrena za področje prometa, ki so se v novi državi članici začeli izvajati pred dnem pristopa in se izvajajo tudi po tem dnevu, pod naslednjimi pogoji štejejo za obstoječo pomoč v smislu člena 88(1) Pogodbe ES: o ukrepih pomoči se v štirih mesecih od dne pristopa obvesti Komisijo. […] Ti ukrepi pomoči se do konca tretjega leta od dne pristopa štejejo za ‚obstoječo‘ pomoč v smislu člena 88(1) Pogodbe ES.“

(237) Iz navedenega sledi, da se bo v primeru Romunije ureditev, predvidena v Prilogi V, uporabljala le za pomoč, ki je začela veljati pred 1. januarjem 2007 in se je po tem datumu nadaljevala, če bo o tej pomoči Komisija obveščena v štirih mesecih od dne pristopa.

([44]) Smernice za letalski sektor iz leta 2014, točka 43.
([45]) Akt o pogojih pristopa Republike Bolgarije in Romunije in prilagoditvah pogodb, na katerih temelji Evropska unija (UL L 157, 21.6.2005, str. 203).

(238) Romunija je trdila, da je bilo javno financiranje naložb na mednarodnem letališču Temišvar za leto 2007 odobreno novembra 2006, torej pred pristopom Romunije k Evropski uniji. Ker pa ti ukrepi niso bili navedeni med ukrepi, o katerih je bila Komisija obveščena v skladu z zgoraj opisanim postopkom, ne morejo pomeniti obstoječe pomoči. Komisija je zato sklenila, da javno financiranje razvoja terminala za lete zunaj schengenskega območja, izboljšanja vozne steze in razširitve ploščadi ter opreme za osvetlitev pomeni novo pomoč.

7.3 **Zakonitost pomoči**

(239) Javno financiranje razvoja terminala za lete zunaj schengenskega območja, izboljšanja vozne steze in razširitve ploščadi ter opreme za osvetlitev se je izvedlo brez predhodne uradne odobritve Komisije. Ukrepi ne izpolnjujejo zahtev za skupinsko izjemo od obveznosti priglasitve iz člena 108 Pogodbe. Romunija jih je izvedla v nasprotju s svojimi obveznostmi na podlagi člena 108(3) PDEU.

(240) Zato ukrepi pomenijo nezakonito državno pomoč.

7.4 **Združljivost z notranjim trgom**

(241) Javno financiranje razvoja terminala za lete zunaj schengenskega območja, izboljšanja vozne steze in razširitve ploščadi ter opreme za osvetlitev (preglednica 3) je bilo dodeljeno pred 4. aprilom 2014, tj. datumom, na katerega so se začele uporabljati smernice za letalski sektor iz leta 2014. V skladu s smernicami za letalski sektor iz leta 2014 bo Komisija za nezakonito pomoč za naložbe letališčem uporabila pravila, ki so veljala v času dodelitve pomoči ([46]).

(242) Ko je bilo dodeljeno to financiranje naložb, so veljale smernice za letalski sektor iz leta 2005. Zato se za oceno združljivosti te pomoči za naložbe uporabljajo smernice za letalski sektor iz leta 2005.

(243) Komisija bo na podlagi točke 61 smernic za letalski sektor iz leta 2005 pomoč ocenila glede na naslednja merila:

— izgradnja in uporaba infrastrukture ustrezata cilju splošnega interesa, ki je jasno opredeljen (regionalni razvoj, dostopnost itd.),

— infrastruktura je potrebna in sorazmerna z zadanim ciljem,

— infrastruktura ponuja zadovoljive možnosti srednjeročne uporabe, zlasti glede na uporabo obstoječe infrastrukture,

— dostop do infrastrukture je odprt za vse morebitne uporabnike enako in brez razlikovanja ter

— vpliv na razvoj trgovine ni v nasprotju z interesom Unije.

7.4.1 *Upravičeni stroški*

(244) V skladu s smernicami za letalski sektor iz leta 2005 morajo biti stroški, upravičeni do pomoči letališču za naložbe, omejeni na stroške naložb za letališko infrastrukturo v pravem pomenu besede (vzletno-pristajalne steze, terminali, letališke ploščadi itd.) ali zmogljivosti, ki jih neposredno podpirajo (protipožarna oprema, oprema za varovanje ali varnostna oprema). Upravičeni stroški pa morajo izključevati stroške izvajanja komercialnih dejavnosti, ki niso v neposredni zvezi z osnovnimi dejavnostmi letališč, na primer stroške izgradnje, financiranja, obratovanja in najema nepremičnin, ne le za pisarne in skladišča, ampak tudi za hotele in industrijska podjetja znotraj letališča, trgovine, restavracije in parkirišča.

(245) Stroški za naložbe, ki so v preglednici 3 navedeni pod številkami 2, 3, 4, 5, 9, 12 in 13, so na podlagi smernic za letalski sektor iz leta 2005 upravičeni do pomoči za naložbe, saj so del letališke infrastrukture.

7.4.2 *Jasno opredeljen cilj splošnega interesa*

(246) Upravljavec letališča je trdil, da se je z njegovim posredovanjem uresničeval jasno opredeljen cilj splošnega interesa, tj. regionalni razvoj, dostopnost regije in varnost zračnega prevoza (uvodna izjava 156).

([46]) Smernice za letalski sektor iz leta 2014, točka 173.

(247) Romunija je zlasti pojasnila, da so bile naložbe v obdobju 2007–2009 v obnovo vozne steze in razširitev ploščadi upravičene zaradi potrebe po izboljšanju obratovalne zmogljivosti letališča v času konic, ko je bila zmogljivost vozne steze in ploščadi omejena, zlasti glede na pričakovano znatno rast prometa do leta 2015 (uvodna izjava 36). Poleg tega je navedla, da je bila razlog za naložbe tudi varnost v letalstvu, tj. potreba po ločitvi parkirnih območij zrakoplovov in dostopa do takih parkirnih območij, pa tudi potreba po zagotavljanju varnosti parkiranih zrakoplovov (uvodna izjava 86).

(248) Glede razvoja terminala za lete zunaj schengenskega območja je Romunija pojasnila, da so bile naložbe prvotno namenjene izboljšanju zmogljivosti mednarodnega letališča Temišvar glede na pričakovano znatno povečanje potniškega prometa v obdobju do leta 2015. Ob sprejetju odločitve o odobritvi naložbe leta 2006 se je za zmogljivost terminala z operativnega vidika štelo, da je na kritični meji. Potniški promet se je v obdobju 2001–2005 že povečal za 250 %, kar je povzročalo zastoje v konicah. Prvotni terminal, zgrajen leta 1960, ni bil zasnovan za tako obsežen promet (uvodna izjava 37).

(249) Romunija je pojasnila, da so bile nato nadaljnje naložbe v terminal za lete zunaj schengenskega območja potrebne za zagotavljanje skladnosti z varnostnimi zahtevami, da bi terminal lahko sprejemal lete z območij, ki niso del schengenskega območja. Takrat je Romunija pričakovala, da se bo schengenskemu območju pridružila leta 2011. Zlasti je bilo treba ločiti potniške tokove na potnike, ki prihajajo s schengenskega območja, in potnike, ki prihajajo iz držav, ki niso del schengenskega območja. S tem bi se zagotovilo tudi, da bi lahko mednarodno letališče Temišvar po pridružitvi Romunije schengenskemu območju ohranilo komercialno dejavnost v zvezi z leti znotraj in zunaj schengenskega območja (uvodna izjava 88).

(250) Po navedbah Romunije je bilo financiranje naložb v opremo za osvetlitev leta 2008 namenjeno izboljšanju uporabe obstoječe infrastrukture, da bi bilo v primeru slabih vremenskih razmer mogoče pristajanje iz obeh smeri, ne le iz ene. Namenjeno je bilo tudi zagotavljanju varnosti zračnega prometa ter varnosti potnikov in zrakoplovov (uvodna izjava 90).

(251) Glede na navedene trditve so bile naložbe zasnovane tako, da bi na mednarodnem letališču Temišvar omogočile spopadanje z omejitvami zmogljivosti v takratnih konicah in prilagoditev znatnemu napovedanemu povečanju rasti prometa. Zasnovane so bile tudi za spodbujanje varovanja v letalstvu in upoštevanje varnostnih ukrepov, ki se zahtevajo s predpisi Unije o varovanju v civilnem letalstvu in nadzoru schengenskih meja.

(252) Poleg tega sosednja letališča ne bi mogla absorbirati pričakovanega prometa. Najbližje letališče – letališče Arad – je imelo zelo omejen promet, tako absolutno kot v primerjavi z mednarodnim letališčem Temišvar. Letno število potnikov na letališču Arad se je v obdobju 2007–2009 gibalo med 67 183 in 128 835, letni promet na mednarodnem letališču Temišvar pa se je gibal med 859 329 in 991 758 potniki, pri čemer ni bilo nobene povezave med spremembami števila potnikov med navedenima letališčema ([47]). Letališče Arad ni imelo fizičnih zmogljivosti, da bi zmoglo napovedano rast potniškega prometa, saj je bila njegova največja potniška zmogljivost manjša od 200 000 potnikov na leto.

(253) Mednarodno letališče Temišvar je bilo v obdobju, ki se ocenjuje, drugo največje letališče v Romuniji, zdaj pa je tretje največje. V skladu z razvojnim načrtom, ki zajema obdobje 2006–2015, je mednarodno letališče Temišvar oskrbovalo zahodno Romunijo, tj. eno od najrazvitejših regij v Romuniji. Oskrbovalo je tudi regije z vzhoda Madžarske ter Srbijo in Črno goro (evroregijo DKMT) ([48]). Mednarodno letališče Temišvar je imelo zato pomembno vlogo pri regionalnem razvoju. Glede na pričakovano število potnikov v obdobju 2006–2015 bi bila brez naložb za povečanje zmogljivosti gospodarski razvoj oskrbovanih regij in njihova dostopnost prizadeta, zlasti glede na dejstvo, da ni moglo nobeno drugo letališče v regiji absorbirati obstoječega ali pričakovanega prometa. Poleg tega skozi Temišvar ni tekla železniška proga za visoke hitrosti, zato ni bilo intermodalne konkurence za nobeno zračno ruto.

([47]) Neobstoj povezave med razvojem prometa na sosednjih letališčih je bilo tudi eno od meril, uporabljenih v zadevi državne pomoči SA.22614 (C 53/07), ki jo je Francija odobrila Gospodarski zbornici Pau-Béarn ter družbam Ryanair, Airport Marketing Services in Transavia (UL L 201, 30.7.2015, str. 109), da se je dokazala združljivost pomoči letališču Pau.

([48]) Evroregija Donava-Kriš-Moriš-Tisa (DKMT) je evroregija na Madžarskem, v Romuniji in Srbiji. Poimenovana je po štirih rekah, ki tečejo na območju.

(254) Komisija lahko na podlagi navedenega sklene, da je financiranje, ki se pregleduje, prispevalo k dostopnosti regij, ki jih je letališče oskrbovalo, in regionalnemu gospodarskemu razvoju ter tako podpiralo natančno opredeljen cilj skupnega interesa.

7.4.3 *Nujnost in sorazmernost pomoči*

(255) V skladu s smernicami za letalski sektor iz leta 2005 intenzivnost pomoči za naložbe ni omejena. Državno financiranje vključuje naslednje intenzivnosti pomoči: 80,3 % za terminal za lete zunaj schengenskega območja, 86,73 % za izboljšanje vozne steze in razširitev ploščadi ter 100 % za opremo za osvetlitev.

Preglednica 11: Financiranje naložb v obdobju 2007–2009

	2007		2008		2009		**Skupaj**	
	Lastna sredstva letališča	Državna proračunska sredstva	Lastna sredstva letališča	Državna proračunska sredstva	Lastna sredstva letališča	Državna proračunska sredstva	**Lastna sredstva letališča**	**Državna proračunska sredstva**
Razvoj terminala za lete zunaj schengenskega območja	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**
Izboljšanje vozne steze in razširitev ploščadi za zrakoplove	469 548	6 846 000,00	2 323 854,71	10 236 650	184 252,34	2 387 990	**2 977 655**	**19 470 640**
Oprema za osvetlitev				1 344 000			**0**	**1 344 000**
Skupaj	**823 397,9**	**8 604 000**	**3 133 537**	**11 822 650**	**1 072 670**	**8 767 950**	**5 029 605**	**29 194 600**

Vir: upravljavec letališča.

(256) Glede na omejeni dobiček letališča in dividende, izplačane romunski državi v obdobju 2007–2009 v primerjavi z obsegom potrebnih naložb, je razumno domnevati, da upravljavec letališča ne bi mogel zagotoviti višjih lastnih prispevkov. To je v skladu s splošnimi težavami pri dostopu do financiranja na trgu v obdobju, ki se ocenjuje, saj se finančna kriza takrat še ni končala. Komisija nadalje priznava, da letališča z letnim potniškim prometom do enega milijona potnikov običajno ne morejo v veliki meri kriti stroškov investicijskega vzdrževanja.

(257) Zato je bilo javno financiranje potrebno, da so se lahko izvedle naložbe, ki so se financirale z njim. Drugače rečeno, imelo je spodbujevalni učinek, saj se upravljavec letališča teh naložb brez državnega financiranja ne bi lotil ali se jih ne bi lotil v enakem obsegu. Poleg tega je v skladu z načelom sorazmernosti, saj upravljavec letališča ne bi mogel bistveno povečati svojega prispevka k financiranju teh naložb.

7.4.4 *Infrastruktura ponuja zadovoljive možnosti srednjeročne uporabe*

(258) V skladu z razvojnim načrtom sta se v obdobju 2001–2005 potniški promet in število premikov letal povečala za 250 %. V razvojnem načrtu je bilo predvideno tudi povečanje potniškega prometa s 611 705 potnikov leta 2005 na 1 661 332 potnikov leta 2010 in 2 565 494 potnikov leta 2015. S pristopom Romunije k EU leta 2007 naj bi se promet povečal za 16–18 %.

(259) Te možnosti so zato upravičevale naložbe, namenjene zmožnosti sprejema pričakovanega prometa. Zato je imela infrastruktura ob odobritvi financiranja zadovoljive srednjeročne možnosti uporabe.

7.4.5 *Enak in nediskriminatoren dostop do infrastrukture*

(260) Romunija je potrdila, da je infrastruktura nediskriminatorno dostopna vsem uporabnikom. Edina omejitev uporabe infrastrukture je povezana z omejitvijo zaradi zmogljivosti sprejema ploščadi in terminala. Dostop do infrastrukture je zato odprt za vse enako in nediskriminatorno v smislu smernic za letalski sektor iz leta 2005.

7.4.6 *Obseg vpliva na razvoj trgovine ni v nasprotju z interesom Unije*

(261) Javno financiranje na mednarodnem letališču Temišvar bi lahko v obdobju, ki se ocenjuje, vplivalo na najbližje letališče – letališče Arad. Vendar Komisija ugotavlja, da je bil zaradi več dejavnikov konkurenčni vpliv financiranja upravljavca letališča na mednarodnem letališču Temišvar omejen.

(262) Letališče Arad je imelo omejeno fizično zmogljivost za potniški promet. Šele leta 2014 se je načrtovala razširitev infrastrukture, da bi se zmogljivosti potniškega terminala približale pragu 200 000 potnikov na leto ali ga malo presegle. Vendar tudi tako povečan potencial ne bi zadostil povpraševanju, napovedanemu v razvojnem načrtu mednarodnega letališča Temišvar.

(263) Tudi dejanski podatki o prometu potrjujejo, da je imelo letališče Arad zelo omejen potniški promet. Promet na letališču Arad je predstavljal le približno 7,8 % prometa na mednarodnem letališču Temišvar leta 2007, 14,5 % leta 2008 in 8,8 % leta 2009. Poleg tega se razvoj prometa na obeh letališčih ne zdi povezan ([49]).

(264) Letališče Arad zato ne bi moglo absorbirati pričakovanega znatnega povečanja potniškega prometa, predvidenega za mednarodno letališče Temišvar.

(265) Komisija glede na navedeno meni, da so bila izkrivljanja konkurence, ki jih je povzročila pomoč, omejena ter da niso prevladala nad prispevkom pomoči k regionalnemu razvoju, dostopnosti in varnosti.

7.4.7 *Sklepna ugotovitev o ukrepu 1*

(266) Komisija iz razlogov, navedenih v uvodnih izjavah 241 do 265, meni, da je državna pomoč za financiranje razvoja terminala za lete zunaj schengenskega območja, izboljšanja vzletno-pristajalne steze in razširitve ploščadi za zrakoplove ter opreme za osvetlitev združljiva z notranjim trgom na podlagi člena 107(3)(c) PDEU.

8. OCENA UKREPA 2 – ZBORNIKI LETALSKIH INFORMACIJ ZA LETA 2007, 2008 IN 2010

8.1 Obstoj pomoči

(267) Načela iz člena 107(1) PDEU, kakor so navedena v uvodnih izjavah 171 in 172, se uporabljajo tudi za oceno ukrepa 2.

8.1.1 *Gospodarska dejavnost in pojem podjetje*

8.1.1.1 Načela

(268) Komisija mora najprej ugotoviti, ali se ukrep 2 uporablja za podjetje v smislu člena 107(1) PDEU. Pojem podjetje zajema vse subjekte, ki opravljajo gospodarsko dejavnost, ne glede na njihov pravni status in način financiranja ([50]). Vsaka dejavnost, ki vključuje ponujanje blaga ali storitev na določenem trgu, je gospodarska dejavnost ([51]).

8.1.1.2 Uporaba v obravnavanem primeru

(269) V zbornikih letalskih informacij so določene pristojbine, ki veljajo za letalske prevoznike za uporabo letališke infrastrukture.

(270) Letalski prevozniki opravljajo storitve zračnega prevoza. Z opravljanjem takih storitev opravljajo gospodarsko dejavnost in so torej podjetja v smislu člena 107(1) PDEU.

([49]) Glej sprotno opombo 32.
([50]) Sodba z dne 18. junija 1998, Belgija/Komisija, C-35/96, EU:C:1998:303, ter sodba v zadevi Höfner in Elser.
([51]) Sodbi z dne 16. junija 1987, Komisija/Italija, 118/85, EU:C:1987:283, in z dne 18. junija 1998, Komisija/Italija, 35/96, EU:C:1998:303.

8.1.2 *Državna sredstva in pripisljivost državi*

8.1.2.1 Načela

(271) Pojem državna pomoč se uporablja le za prednosti, ki se dodelijo neposredno ali posredno iz državnih sredstev ([52]). Državna sredstva vključujejo vsa sredstva javnega sektorja ([53]), vključno s sredstvi subjektov znotraj države (decentraliziranih, zveznih, regionalnih ali drugih) ([54]), in v nekaterih okoliščinah sredstva oseb zasebnega prava. Izvor sredstev ni pomemben, če ta sredstva pred neposrednim ali posrednim prenosom upravičencem pridejo pod javni nadzor in so torej na voljo nacionalnim organom ([55]), tudi če ne postanejo last javnega organa ([56]).

(272) Poleg tega se pojem državna pomoč uporablja le, če je mogoče dodelitev prednosti pripisati državi, tj. prednost dodeli država sama ali posredniški organ, ki deluje na podlagi dodeljenih pooblastil.

(273) Dejstvo, da je država ali državni subjekt edini ali večinski delničar podjetja, ne zadostuje za sklep, da se lahko prenos sredstev s strani navedenega podjetja pripiše njegovim javnim delničarjem ([57]). Sodišče je odločilo tudi, da tudi če lahko država nadzira neko javno podjetje in ima prevladujoč vpliv nad njegovimi dejavnostmi, ni mogoče zanesljivo domnevati, da se ta nadzor v konkretnem primeru dejansko izvaja. Javno podjetje lahko glede na stopnjo samostojnosti, ki mu jo omogoča država, deluje bolj ali manj neodvisno.

(274) Zato zgolj dejstvo, da je javno podjetje pod državnim nadzorom, ne zadostuje za to, da bi se za ukrepe zadevnega podjetja štelo, da so pripisljivi državi. Proučiti je treba tudi, ali je treba za javne organe šteti, da so bili tako ali drugače vključeni v sprejetje tega ukrepa. Sodišče je v zvezi s tem navedlo, da se lahko državi pripiše ukrep, ki ga je sprejelo javno podjetje, na podlagi sklopa kazalnikov, ki izvirajo iz okoliščin v zadevi, in okoliščin, v katerih je bil sprejet ukrep ([58]).

(275) Taki kazalniki so lahko vključenost podjetja v okvir javne uprave, narava njegovih dejavnosti in izvajanje teh dejavnosti na trgu v splošnih pogojih konkurence z zasebnimi izvajalci, pravni status podjetja (glede na to, ali zanj velja javno pravo ali običajno pravo družb), intenzivnost nadzora, ki ga izvajajo javni organi nad upravo podjetja, ali kateri koli drug kazalnik, ki v posameznem primeru kaže na vključenost javnih organov v sprejemanje ukrepa ali majhno verjetnost njihove nevključenosti, pri čemer se upoštevajo tudi obseg ukrepa, njegova vsebina ali pogoji, ki jih zajema ([59]).

8.1.2.2 Uporaba v obravnavanem primeru

(276) V zadevnem primeru je država vedno neposredno ali posredno nadzirala zadevna sredstva. V času, ko je bil odobren zbornik letalskih informacij za leto 2010, je imelo romunsko ministrstvo za promet v skladu s členom 8 statuta iz leta 2008 neposredno v lasti 80 % letališča (uvodna izjava 28). Sredstva upravljavca letališča so bila pod nadzorom države in so ji bila zato na voljo. Romunija je lahko z izvajanjem prevladujočega vpliva nad

([52]) Sodba Sodišča z dne 24. januarja 1978, Van Tiggele, 82/77, EU:C:1978:10, točki 25 in 26; sodba z dne 12. decembra 1996, Air France/Komisija, T-358/94 (v nadaljnjem besedilu: sodba v zadevi Air France), EU:T:1996:194, točka 63.

([53]) Sodba v zadevi Air France, točka 56.

([54]) Sodba Sodišča z dne 14. oktobra 1987, Nemčija/Komisija, 248/84, EU:C:1987:437, točka 17; sodba z dne 6. marca 2002, Territorio Histórico de Álava in drugi/Komisija, T-92/00 in 103/00, ECLI:EU:T:2002:61, točka 57.

([55]) Sodbi Sodišča z dne 17. julija 2008, Essent Netwerk Noord, C-206/06, EU:C:2008:413, točka 70, in z dne 16. maja 2000, Francija/Ladbroke Racing Ltd in Komisija (v nadaljnjem besedilu: sodba v zadevi Ladbroke Racing), C-83/98 P, EU:C:2000:248, točka 50.

([56]) Sodba v zadevi Air France, točke 65, 66 in 67; sodba v zadevi Ladbroke Racing, točka 50.

([57]) Sodba v zadevi Stardust Marine, točka 51 in naslednje.

([58]) Sodba v zadevi Stardust Marine, točki 52 in 55.

([59]) Sodba v zadevi Stardust Marine, točka 56.

upravljavcem letališča usmerjala uporabo njegovih sredstev, da bi financirala posebne ugodnosti v korist drugih podjetij. Poleg tega je bila romunska država ob odobritvi zbornikov letalskih informacij za leti 2007 in 2008 ([60]) edina delničarka upravljavca letališča. Na podlagi člena 7 statuta iz leta 1998 (uvodna izjava 28) je začetni delniški kapital v celoti vpisala Romunija, vplačan pa je bil v celoti na datum ustanovitve upravljavca letališča. Zato je treba sredstva upravljavca letališča šteti za državna sredstva za namene člena 107(1) PDEU.

(277) Kar zadeva pripisljivost romunski državi, so romunski organi trdili, da upravljavec letališča deluje kot vlagatelj v tržnem gospodarstvu in da je vpliv države v skladu z ustanovnim aktom družbe in aktom št. 31/1990 o družbah strogo omejen na njeno vlogo delničarke družbe. Cenovno politiko upravljavca letališča določata njegov upravni odbor in izvršno vodstvo v skladu s statutom družbe.

(278) Kar zadeva nadzor države nad dejavnostmi upravljavca letališča, Komisija ugotavlja, da skupščino delničarjev sestavljajo predstavniki delničarjev, tj. romunske države, ki jo kot edino delničarko na podlagi statuta iz leta 1998 in večinsko delničarko (z 80 % delnic) na podlagi statuta iz leta 2008 zastopa ministrstvo za promet ter je pristojna za odločanje o dejavnostih in ekonomski politiki, ki jo izvaja upravljavec letališča. Na podlagi člena 19 statuta iz leta 2008 se sklepi skupščine delničarjev sprejemajo z glasovanjem več delničarjev, ki predstavljajo najmanj polovico delniškega kapitala, pri čemer manjšina ne more preprečiti sprejetja sklepa.

(279) V skladu s členom 20 statuta iz leta 2008 upravljavca letališča vodi sedemčlanski upravni odbor, v katerem sta dva predstavnika ministrstva za promet in en predstavnik ministrstva za finance. Poleg tega Komisija ugotavlja, da upravni odbor izbere skupščina delničarjev (pri čemer je bila država na podlagi statuta iz leta 1998 edina delničarka, zdaj pa ima v lasti večino delnic). Upravni odbor in njegovega predsednika s sklepom imenuje ministrstvo za promet.

(280) Seje upravnega odbora se lahko izvedejo, če sodeluje vsaj polovica članov upravnega odbora plus en član ([61]). Upravni odbor zaseda v navzočnosti najmanj dveh tretjin svojih članov, za sprejetje odločitve pa mora glasovati večina članov upravnega odbora ([62]).

(281) Predsednik upravnega odbora opravlja tudi naloge generalnega direktorja upravljavca letališča. Organska struktura in veriga vpliva sta nadaljnji dokaz, da je seznam pristojbin in popustov mogoče pripisati državi. Vsekakor pa je bila država vsaj prek teh članov upravnega odbora redno obveščena o razvoju, povezanem s seznamom pristojbin in popustov.

(282) Poleg tega je na podlagi točke 2 člena 2 statuta iz leta 1998 glavni namen upravljavca letališča opravljanje dejavnosti v nacionalnem javnem interesu. Upravljavec letališča je v skladu s členom 5 statuta iz leta 1998 specializiran tehnični organ, ki ga ministrstvo za promet imenuje zlasti za opravljanje dejavnosti v nacionalnem javnem interesu, da bi glede na svoj obseg dejavnosti zagotavljal ugodnosti in storitve ter upravljal in izkoriščal vire, ki pripadajo državi ali so v njeni lasti ali jih je država dala v zakup, za notranji in mednarodni promet z zrakoplovi, s katerim se zagotavlja tranzit oseb in blaga.

(283) Komisija glede na te premisleke meni, da obstajajo zadostni znaki za ugotovitev, da je mogoče zbornike letalskih informacij za leta 2007, 2008 in 2010 pripisati državi.

([60]) Romunija je pojasnila, da je upravni odbor upravljavca letališča zbornika letalskih informacij za leti 2007 in 2008 odobril približno dva meseca pred začetkom veljavnosti vsakega zadevnega zbornika.

([61]) Točka 9 člena 20 statuta iz leta 1998.

([62]) Točka 10 člena 20 statuta iz leta 1998.

8.1.3 *Selektivnost*

8.1.3.1 Načela

(284) Da bi državni ukrep spadal na področje uporabe člena 107(1) PDEU, mora dajati prednost „posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga“. Zato se lahko za državno pomoč štejejo le ukrepi v korist podjetij, s katerimi je prednost dodeljena selektivno.

(285) V skladu z ustaljeno sodno prakso je treba pri presoji pogoja glede selektivnosti ugotoviti, ali je nacionalni ukrep v okviru določene pravne ureditve take vrste, da daje prednost posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga v primerjavi z drugimi podjetji in proizvodnjo drugega blaga, ki so glede na cilj, ki si ga prizadeva doseči zadevna ureditev, v primerljivem dejanskem in pravnem položaju. Proučitev selektivnosti vključuje predhodno opredelitev referenčnega okvira zadevnega ukrepa ([63]). Ukrep je selektiven „le, če v okviru danega pravnega reda učinkuje tako, da daje prednost posameznim podjetjem v primerjavi z drugimi podjetji, ki spadajo v druge sektorje ali v isti sektor in so glede na cilj, ki se uresničuje s to ureditvijo, v primerljivem dejanskem in pravnem položaju“ ([64]). Pojem državna pomoč ne vključuje državnih ukrepov, ki uvajajo razlikovanje med podjetji, če to razlikovanje izvira iz narave ali sistematike ureditve, v katero spadajo ([65]).

(286) Ukrep, s katerim javno podjetje določi pogoje za uporabo svojega blaga ali storitev, ni nujno vedno in torej že po svoji naravi selektiven ukrep v smislu člena 107(1) PDEU ([66]). Člen 107(1) PDEU med ukrepi državnega posredovanja ne razlikuje glede na njihove vzroke ali cilje, ampak jih opredeljuje glede na njihove učinke in torej ne glede na uporabljene tehnike ([67]).

8.1.3.2 Uporaba v obravnavanem primeru

(287) V zbornikih letalskih informacij za leta 2007, 2008 in 2010 je bil določen sistem osnovnih stopenj letaliških pristojbin (uvodna izjava 41 oziroma 44). Poleg tega so zborniki letalskih informacij za leta 2007, 2008 in 2010 vključevali tudi popuste in rabate na pristojbine, ki so bili odvisni od števila pristankov v določenem obdobju, števila potnikov, mase zrakoplova in/ali vrste rute, na kateri se opravljajo leti (uvodne izjave 42 in 43, 46 do 48 oziroma 49).

(288) Zbornike letalskih informacij za leta 2007, 2008 in 2010 je predlagalo, ocenilo in izdalo izvršno vodstvo mednarodnega letališča Temišvar, odobril pa jih je upravni odbor (uvodna izjava 40). To je v skladu z zahtevo, da upravljavec letališča ob izvajanju njemu lastne pristojnosti pripravi preglednico letaliških pristojbin, ki se uporabljajo za navedeno letališče ([68]). Veljavni pravni okvir so bili zato letališke pristojbine, popusti in rabati, ki so se uporabljali na mednarodnem letališču Temišvar in so bili določeni z zbornikom letalskih informacij za leto 2007, 2008 oziroma 2010.

(289) Zato je bil ustrezni referenčni okvir za proučitev, ali se je z zborniki letalskih informacij za leta 2007, 2008 in 2010 dala prednost posameznim letalskim prevoznikom pred drugimi, ki so bili v primerljivem dejanskem in pravnem položaju, okvir ureditve, ki se je uporabljala le za mednarodno letališče Temišvar.

(290) Sistem letaliških pristojbin ter popustov in rabatov je veljal za vse letalske prevoznike, ki so uporabljali ali bi lahko uporabljali mednarodno letališče Temišvar in so izpolnjevali pogoje iz zbornika letalskih informacij za leta 2007, 2008 oziroma 2010.

(291) Komisija je nadalje analizirala, ali so bili popusti, določeni v zborniku letalskih informacij za leta 2007, 2008 oziroma 2010, selektivni, tako da se je nekaterim letalskim prevoznikom, ki so uporabljali mednarodno letališče Temišvar, z njimi dajala prednost v škodo drugih letalskih prevoznikov, ki so ga uporabljali.

([63]) Sodba Sodišča (veliki senat) z dne 21. decembra 2016, Komisija/Hansestadt Lübeck, C-524/14 P, EU:C:2016:971, točke 40–67.
([64]) Sodba v zadevi Lübeck, točka 58.
([65]) Sodba v zadevi Lübeck, točke 40–67 in navedena sodna praksa.
([66]) Glej prejšnjo opombo.
([67]) Glej prejšnjo opombo. Sodba z dne 15. novembra 2011, Komisija in Španija/Government of Gibraltar in Združeno kraljestvo, C-106/09 P in C-107/09 P, EU:C:2011:732, točka 87 in navedena sodna praksa.
([68]) Sodba v zadevi Lübeck, točka 61.

(292) Za popuste se je uporabljala drseča lestvica, ki se je začela z 10-odstotnim popustom za 250–500 pristankov na leto, tj. približno pet pristankov na teden. Komisija ugotavlja, da je v obravnavanem obdobju na mednarodnem letališču Temišvar poleg družbe Wizz Air delovalo še nekaj drugih letalskih prevoznikov, ki so imeli v svoji floti zrakoplove ustreznih velikosti in/ali zadostne frekvence, zato so ali bi lahko izkoristili ustrezne popuste.

(293) Iz tega sledi, da se je sistem letaliških pristojbin in popustov uporabljal brez razlikovanja.

(294) Zato osnovna stopnja, popusti in rabati, določeni v zbornikih letalskih informacij za leta 2007, 2008 in 2010, niso bili selektivni.

(295) Komisija ugotavlja, da ta sklepna ugotovitev velja le za pristojbine, popuste in rabate, ki so izhajali neposredno iz zbornikov letalskih informacij za leta 2007, 2008 in 2010. Ne velja pa za pristojbine, popuste ali rabate, zagotovljene na podlagi morebitnih individualnih sporazumov z letalskimi prevozniki.

8.1.3.3 Sklepna ugotovitev o selektivnosti

(296) Iz navedenega sledi, da ukrep 2 ne izpolnjuje pogoja glede selektivnosti iz člena 107(1) PDEU.

(297) Pogoji iz člena 107(1) PDEU so kumulativni. Če ukrep, ki se ocenjuje, enega od njih ne izpolnjuje, tak ukrep ne pomeni državne pomoči.

(298) Komisija zato ugotavlja, da ukrep 2 ni pomenil državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU, ker ni bil selektiven.

(299) Komisija ugotavlja, da je bilo v sklepu o začetku postopka izpostavljeno, da so zborniki letalskih informacij morda nezdružljivi z notranjim trgom zaradi morebitne diskriminatorne obravnave različnih vrst potnikov. To načelo se uporablja za ukrepe, ki pomenijo državno pomoč, in preprečuje, da bi se šteli za združljive na podlagi pravil o državni pomoči ([69]). Ker je bilo v obravnavanem primeru ugotovljeno, da zborniki letalskih informacij ne pomenijo državne pomoči, ni treba dodatno analizirati elementa neločljive povezanosti, izpostavljenega v sklepu o začetku postopka.

9. OCENA UKREPA 3 – SPORAZUMI Z DRUŽBO WIZZ AIR IZ LETA 2008

9.1 Obstoj pomoči

(300) Načela iz člena 107(1) PDEU, kakor so navedena v uvodnih izjavah 171 in 172, se uporabljajo tudi za oceno ukrepa 3, ki se nanaša na sporazume med upravljavcem letališča in družbo Wizz Air iz leta 2008.

9.1.1 *Gospodarska dejavnost in pojem podjetje*

(301) Wizz Air je letalski prevoznik. Zagotavlja storitve rednega zračnega prevoza potnikov in opravlja gospodarsko dejavnost. Zato se šteje za podjetje v smislu člena 107(1) PDEU.

9.1.2 *Državna sredstva in pripisljivost državi*

9.1.2.1 Načela

(302) Načela, pojasnjena v uvodnih izjavah 271 do 275, se uporabljajo tudi za ta ukrep.

9.1.2.2 Uporaba v obravnavanem primeru

(303) Za državna sredstva velja enako, kot je navedeno v uvodni izjavi 276.

([69]) Sodba Sodišča z dne 15. junija 1993, Matra/Komisija, C-225/91, EU:C:1993:239.

(304) Kar zadeva pripisljivost sporazumov iz leta 2008, ki so bili podpisani med veljavnostjo statuta letališča iz leta 1998, se za zbornike letalskih informacij iz let 2007, 2008 in 2010 smiselno uporablja obrazložitev iz uvodnih izjav 277 do 279.

(305) Glede na te premisleke Komisija ugotavlja, da je mogoče sklenitev sporazumov med družbo Wizz Air in upravljavcem letališča iz leta 2008 pripisati državi.

9.1.3 *Selektivnost*

9.1.3.1 Načela

(306) Načela, pojasnjena v uvodni izjavi 199, se uporabljajo tudi za ta ukrep.

9.1.3.2 Uporaba v obravnavanem primeru

(307) V obravnavanem primeru so bili sporazumi iz leta 2008 sklenjeni le z enim podjetjem – družbo Wizz Air. Ukrep 3 je bil zato po definiciji selektiven v smislu člena 107(1) PDEU.

9.1.4 *Gospodarska prednost*

9.1.4.1 Načela

(308) Načela v zvezi z gospodarsko prednostjo v smislu člena 107(1) PDEU iz uvodnih izjav 202 do 206 se uporabljajo za dogovore med letališči in letalskimi prevozniki. Uporaba načela udeleženca v tržnem gospodarstvu za take dogovore je nadalje pojasnjena v smernicah za letalski sektor iz leta 2014 ([70]).

(309) Komisija bo v konkretnem primeru v zvezi z letališčem in letalskimi prevozniki ocenila, ali razpoložljivost javnih sredstev za letališče daje prednost letalskim prevoznikom, ki uporabljajo navedeno letališče. Tako pomoč letalskemu prevozniku, ki uporablja letališče, je načeloma mogoče izključiti, če razmerje med letališčem in navedenim letalskim prevoznikom prestane preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu.

(310) V skladu s smernicami za letalski sektor iz leta 2014 se lahko s preskusom udeleženca v tržnem gospodarstvu pomoč letalskemu prevozniku, ki uporablja letališče, načeloma izključi, če:

(1) cena letaliških storitev ustreza tržni ceni ali

(2) je mogoče s predhodno analizo, tj. analizo na podlagi podatkov, ki so na voljo ob odločanju o zadevnih ukrepih, dokazati, da bi se za dogovor letališča in letalskega prevoznika lahko pričakovalo, da bo zagotovil pozitiven dodatni prispevek k dobičku za letališče.

(311) Kar zadeva prvi pristop, opisan v uvodni izjavi 310 (tj. primerjavo cene letaliških storitev in tržne cene), je treba v skladu s smernicami za letalski sektor iz leta 2014 za opredelitev referenčnega merila najprej omogočiti, da se izbere zadostno število primerljivih letališč, ki zagotavljajo primerljive storitve pod običajnimi tržnimi pogoji. V zvezi s tem Komisija ugotavlja, da zdaj velika večina letališč Unije stroške za naložbe in stroške poslovanja krije iz javnega financiranja. Letališča v javni lasti so javni organi tradicionalno obravnavali kot infrastrukture za spodbujanje lokalnega razvoja in ne kot podjetja, ki poslujejo v skladu s tržnimi pravili. Cene na navedenih letališčih se zato običajno ne določajo ob upoštevanju dogajanj na trgu in zlasti dobrih predhodnih možnosti prihodnjih donosov, temveč predvsem ob upoštevanju socialnih ali regionalnih preudarkov. Tudi če so nekatera letališča v zasebni lasti ali se upravljajo zasebno in se pri tem ne upoštevajo socialni ali regionalni preudarki, lahko na cene na navedenih letališčih močno vplivajo cene, ki jih zaračunava večina javno subvencioniranih letališč, saj prav slednje cene upoštevajo letalski prevozniki v pogajanjih z letališči v zasebni lasti ali z zasebnim upravljanjem. V navedenih okoliščinah je Komisija v smernicah za letalski sektor iz leta 2014 izrazila dvom, da se lahko v sedanjosti opredeli ustrezno referenčno merilo za vzpostavitev realne tržne cene za storitve, ki jih ponujajo letališča ([71]).

([70]) Smernice za letalski sektor iz leta 2014, točka 53.
([71]) Smernice za letalski sektor iz leta 2014, točka 59.

(312) Komisija vsekakor meni, da bi morala primerjalna analiza temeljiti na primerjavi letaliških pristojbin brez vseh ugodnosti, zagotovljenih letalskemu prevozniku (kot so podpora za trženje, popusti ali vsaka druga spodbuda), na ustreznem številu „primerljivih letališč“, katerih upravljavci ravnajo kot upravljavci letališč v tržnem gospodarstvu. Uporabiti bi bilo treba zlasti naslednje kazalnike: obseg prometa, vrsta prometa (poslovna ali čezmejna destinacija ali destinacija za prosti čas), sorazmeren pomen tovora in sorazmeren pomen prihodkov, ki izvirajo iz neletalskih dejavnosti letališča, vrsta in raven ponujenih letaliških storitev, oddaljenost med letališčem in velikim mestom, število prebivalcev na ciljnem območju letališča, blaginja okoliških območij (BDP na prebivalca) in različna geografska območja, s katerih bi bilo mogoče privabiti potnike.

(313) Komisija na podlagi navedenega meni, da je najustreznejše merilo za oceno dogovorov, ki jih letališča sklenejo s posameznimi letalskimi prevozniki, predhodna analiza dodatne donosnosti.

(314) Poleg tega Komisija meni, da se dogovori, sklenjeni med letalskimi prevozniki in letališčem, lahko štejejo za skladne z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu, kadar s predhodnega vidika vsaj dolgoročno dodatno prispevajo k donosnosti letališča ([72]). Letališče bi moralo pri sklepanju dogovora z letalskim prevoznikom (na primer individualne pogodbe ali splošne sheme letaliških pristojbin) dokazati, da je v celotnem obdobju trajanja dogovora zmožno pokriti vse stroške, ki izhajajo iz takega dogovora, in sicer z razumno stopnjo dobička na podlagi dobrih srednjeročnih možnosti ([73]).

(315) Komisija v zvezi s tem meni, da je razlikovanje cen standardna poslovna praksa, če je to v skladu z vsemi ustreznimi akti konkurenčnega prava in sektorske zakonodaje. Kljub temu bi morale biti take različne politike določanja cen komercialno upravičene, da bi bile v skladu s preskusom udeleženca v tržnem gospodarstvu ([74]).

9.1.4.2 Skupna ocena sporazumov iz leta 2008

(316) Komisija meni, da je treba za namene uporabe načela udeleženca v tržnem gospodarstvu sporazume iz leta 2008 oceniti skupaj kot en sam ukrep. Za tako odločitev je več razlogov.

(317) Prvič, sporazume sta sklenili isti stranki.

(318) Drugič, v memorandumu o soglasju z dne 25. junija 2008 so navedeni obseg storitev, ki jih mora zagotavljati upravljavec letališča, in tržne storitve, ki jih mora zagotavljati družba Wizz Air. V njem sta predvidena enaka formula za izračun pristojbine za trženje in enak zadržani znesek na odhajajočega potnika kot v sporazumu o trženju z dne 30. julija 2008. Zato sta memorandum o soglasju in sporazum o trženju vsebinsko tesno in neposredno povezana. Memorandum o soglasju vsebuje tudi splošna načela sodelovanja med upravljavcem letališča in družbo Wizz Air, ki so nato v bolj operativnem smislu podrobneje opredeljena v sporazumih o trženju, poslovanju in zemeljski oskrbi. Sporazum o trženju v preambuli vsebuje tudi neposreden sklic na memorandum o soglasju (uvodna izjava 55). Memorandum o soglasju so sčasoma nadomestili sporazumi o trženju, poslovanju in zemeljski oskrbi.

(319) Tretjič, sporazuma o poslovanju in zemeljski oskrbi sta bila podpisana istega dne (1. avgusta 2008) za isto časovno obdobje, tj. od 11. decembra 2008 do 10. decembra 2009, pri čemer se ob vsaki obletnici začetka njune veljavnosti samodejno podaljšata za nadaljnjih 12 mesecev, pred tretjo obletnico sporazuma o trženju pa ju ni mogoče prekiniti. Na isti datum, tj. 11. decembra 2008, je začel veljati tudi sporazum o trženju (uvodna izjava 54).

([72]) Smernice za letalski sektor iz leta 2014, točka 66.
([73]) Smernice za letalski sektor iz leta 2014, točka 63.
([74]) Smernice za letalski sektor iz leta 2014, točka 62.

(320) Četrtič, sporazumi iz leta 2008 so bili medsebojno povezani. Sporazum o trženju vsebuje več sklicev na sporazuma o poslovanju in zemeljski oskrbi: (i) v sporazumu o trženju je bilo predvideno, da lahko stranki nemudoma prekineta sporazum o trženju, če sporazum o poslovanju preneha veljati, ker ni bil podaljšan ali je prekinjen; (ii) sporazum o trženju je določal, da lahko stranki po prenehanju veljavnosti ali prekinitvi sporazuma o trženju nemudoma prekineta sporazuma o poslovanju in zemeljski oskrbi brez kakršne koli odškodnine; (iii) sporazum o trženju je določal, da bi bilo treba v primeru zvišanja pristojbin, ki se urejajo s sporazumom o poslovanju ali sporazumom o zemeljski oskrbi, pristojbino za trženje spremeniti tako, kot so bile spremenjene letališke pristojbine (uvodna izjava 59).

(321) Komisija na podlagi navedenega meni, da memoranduma o soglasju ter sporazumov o trženju, poslovanju in zemeljski oskrbi ni mogoče ločiti. Zato ugotavlja, da je treba sporazume iz leta 2008 analizirati skupaj, da bi se ugotovilo, ali tak posel pomeni državno pomoč.

9.1.4.3 Uporaba načel v obravnavanem primeru

(322) Da bi Komisija v obravnavanem primeru ugotovila, ali sporazumi iz leta 2008 družbi Wizz Air prinašajo prednost, ki je pod običajnimi tržnimi pogoji ne bi prejela, mora proučiti, ali bi v podobnih okoliščinah letališče, ki deluje pod običajnimi pogoji v tržnem gospodarstvu in se ravna po možnostih dolgotrajnejše donosnosti ([75]), z letalskim prevoznikom sklenilo enak ali podoben poslovni dogovor. Komisija mora upoštevati čas sprejetja odločitve o sklenitvi sporazumov med upravljavcem letališča in družbo Wizz Air iz leta 2008 ter oceno utemeljiti na informacijah in predpostavkah, ki jih je imel upravljavec letališča takrat na voljo.

(323) V zvezi z analizo načela udeleženca v tržnem gospodarstvu je družba Wizz Air trdila, da bi bilo treba v tem primeru poleg drugega pristopa (tj. analize donosnosti), pojasnjenega v uvodni izjavi 310(2), uporabiti tudi pristop primerjave s tržno ceno, tj. prvi pristop iz uvodne izjave 310(1).

(324) Družba Wizz Air je predložila poročilo, ki ga je družba Oxera pripravila o ekonomski oceni načela udeleženca v tržnem gospodarstvu z dne 27. oktobra 2011, v katerem je pristojbine, ki jih je družba Wizz Air plačevala na mednarodnem letališču Temišvar, primerjala s pristojbinami, ki jih je družba Wizz Air plačevala na treh letališčih v Združenem kraljestvu, za katera je družba Oxera menila, da so primerljiva letališča: tj. letališčih Liverpool, Prestwick in Doncaster. Analiza v študiji temelji na podatkih, ki sta jih zagotovila upravljavec letališča in družba Wizz Air. V skladu s študijo družbe Oxera bodo ta letališča glede na lastništvo in strukturo financiranja verjetno ravnala kot letališča „zasebnih vlagateljev“. Študija je vsebovala tudi primerjavo med splošnimi značilnostmi mednarodnega letališča Temišvar in tremi primerljivimi letališči (npr. velikost prebivalstva domačega mesta, oddaljenost od domačega mesta, prebivalstvo največjega mesta v polmeru 150 km, najbližje veliko letališče), obsegom ukrepov na ravni dohodka glede na BDP na prebivalca ter povprečnimi tedenskimi plačami, trendi pri podatkih o prometu, prihodki zadevnih letališč in statusom financiranja (tj. ali je prejelo javno financiranje ali ne). V poročilu so bile izračunane pristojbine, ki jih je družba Wizz Air plačevala na mednarodnem letališču Temišvar, in primerjane s tremi letališči v Združenem kraljestvu (v analizi so se upoštevale različne pristojbine na zadevnih štirih letališčih, pri čemer ugodnosti, zagotovljene družbi Wizz Air, niso bile upoštevane). V analizi so bile predstavljene skupne pristojbine, ki jih je družba Wizz Air plačevala na mednarodnem letališču Temišvar in primerljivih letališčih, izražene v eurih na obračanje in eurih na potnika. Na navedeni podlagi je bilo ugotovljeno, da je splošna višina pristojbin, ki jih je družba Wizz Air plačevala na mednarodnem letališču Temišvar v obdobju 2008–2011, izražena glede na obračanje in glede na potnika, v povprečju višja od primerljive povprečne višine pristojbin, ki jih je zadevni letalski prevoznik plačeval na primerljivih letališčih. V skladu s poročilom družbe Oxera nižje cene, ki jih je družba Wizz Air plačevala na primerljivih letališčih, kažejo, da bi zasebni vlagatelj verjetno sklenil pogodbo pod enakimi pogoji, kot sta posel sklenila upravljavec letališča in družba Wizz Air.

(325) Glede poročila družbe Oxera, v katerem je narejena primerjava mednarodnega letališča Temišvar s tremi letališči v Združenem kraljestvu, ki ga je predložila družba Wizz Air, je Komisija opozorila, da primerjalna analiza ni primeren način za določitev tržnih cen, če razpoložljiva referenčna merila niso bila opredeljena ob upoštevanju dogajanj na trgu ali pa so obstoječi procesi znatno izkrivljeni zaradi javnega posredovanja. Zdi se, da so taka izkrivljanja prisotna v letalski industriji iz razlogov, pojasnjenih v uvodnih izjavah 311 in 312.

([75]) Sodba v zadevi Alfa Romeo, točka 23; sodba z dne 12. decembra 2000, Alitalia/Komisija, T-296/97, EU:T:2000:289, točka 84.

(326) Poleg tega Komisija meni, da merilo izbora zadostnega števila primerljivih letališč, ki zagotavljajo primerljive storitve pod običajnimi tržnimi pogoji, iz točke 55 smernic za letalski sektor iz leta 2014 ni izpolnjeno. Glede na to, da je v Evropi nekaj sto letališč ([76]), se tri letališča ne morejo šteti za zadostno število, ki bi omogočilo opredelitev ustreznega referenčnega merila za ustrezne tržne cene. Poleg tega sta dve od treh primerjalnih letališč (Liverpool in Doncaster) v lasti iste skupine, tj. Peel Airports Group. To še dodatno zmanjšuje število in raznolikost primerljivih letališč, potrebnih za zagotovitev zanesljivega referenčnega merila.

(327) Poleg tega so vsa tri primerljiva letališča v Združenem kraljestvu, dve od njih (Liverpool in Doncaster) pa sta blizu istega velikega mesta – Manchestra. V poročilu družbe Oxera tudi ni pojasnjeno, ali tri primerljiva letališča in mednarodno letališče Temišvar ponujajo primerljive storitve. V študiji so zagotovljene le informacije glede tega, kdaj je družba Wizz Air začela opravljati lete na posameznem letališču in na katere destinacije, ter analizirane skupne pristojbine, ki jih je družba Wizz Air plačevala na teh letališčih (brez plačil za storitve trženja). Vendar to ne omogoča ocene, ali letališča zagotavljajo primerljive storitve.

(328) Poleg tega je, kot je poudarjeno v samem poročilu družbe Oxera, med mednarodnim letališčem Temišvar in dvema letališčema v Združenem kraljestvu (letališčem Liverpool in letališčem Prestwick) več razlik. Zlasti je letališče Liverpool bistveno večje od mednarodnega letališča Temišvar (približno 5,5 milijona potnikov leta 2007), letališče Prestwick pa je imelo več kot 2 milijona potnikov. Zato je bilo po obsegu prometa primerljivo edino letališče Doncaster (do 1 milijona potnikov). Število potnikov, ki so z družbo Wizz Air leteli z navedenih letališč, je različno.

(329) Kar zadeva blaginjo okoliškega območja (BDP na prebivalca), je bila velika razlika med blaginjo v Temišvaru (indeks BDP na prebivalca ([77]) je bil leta 2007 nižji od 50) in v Združenem kraljestvu (indeks BDP je bil leta 2007 približno 120), kjer so zadevna tri primerljiva letališča. Poleg tega poročilo družbe Oxera v primerjalnem delu vsebuje informacije o povprečnih tedenskih plačah na regionalnih trgih dela v Temišvaru in treh mestih v Združenem kraljestvu, kjer so primerljiva letališča (Liverpool, Prestwick in Doncaster), ki so prav tako zelo različne (Temišvar je pod 50, druga tri mesta pa so dosegla raven več kot 500).

(330) V poročilu se tudi ne upoštevajo nekateri kazalniki, kot so opredeljeni v točki 60 smernic za letalski sektor iz leta 2014 (npr. vrsta prometa ali vrsta in raven zagotovljenih letaliških storitev).

(331) Nazadnje, Komisija tudi ob predpostavki, da je bila na podlagi veljavne primerljive analize „cena“, ki je bila uporabljena v različnih poslih, zajetih v tej oceni, enaka „tržnim cenam“ ali višja od njih, ni mogla skleniti, da so bili navedeni posli vedno v skladu s tržno ceno. Tržna cena ne bi bila tržna, če bi lahko upravljavec ob sklenitvi takih dogovorov pričakoval, da bodo povzročili dodatne stroške, višje od dodatnih prihodkov. Udeleženca v tržnem gospodarstvu dejansko ne bi zanimalo ponujanje blaga ali storitev po „tržni ceni“, če bi imel zaradi tega dodatno izgubo.

(332) Komisiji se zdi v okviru te analize primerno znova poudariti, da so bile po sprejetju smernic za letalski sektor iz leta 2014 Romunija in zainteresirane strani pozvane, naj predložijo pripombe glede uporabe navedenih smernic v obravnavanem primeru. Razen družbe Wizz Air niti Romunija niti druge zainteresirane strani niso nasprotovale pristopu Komisije, v skladu s katerim je v primeru, da ni mogoče opredeliti ustreznega referenčnega merila za določitev realne tržne cene za storitve, ki jih letališča zagotavljajo letalskim prevoznikom, najustreznejše merilo za oceno dogovorov, sklenjenih med tema dvema strankama, predhodna analiza dodatne donosnosti.

([76]) V točki 1 smernic za letalski sektor iz leta 2014 je navedeno, da sistem zračnega prometa Evropske unije sestavlja mreža več kot 460 letališč.

([77]) Kot je pojasnjeno v poročilu družbe Oxera, je indeks BDP na prebivalca za Romunijo in Združeno kraljestvo izražen v standardih kupne moči glede na povprečje Evropske unije (EU-27). Povprečje za Evropsko unijo (EU-27) je bilo določeno na 100.

(333) Zato Komisija na podlagi navedenega meni, da je treba v tem primeru uporabiti pristop, ki je v smernicah za letalski sektor iz leta 2014 na splošno priporočen za uporabo preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu v zvezi z razmerji med letališči in letalskimi prevozniki, in sicer predhodno analizo dodatne donosnosti ([78]).

9.1.4.4 Časovni okvir za oceno donosnosti sporazumov iz leta 2008

(334) Udeleženec v tržnem gospodarstvu bo pri odločanju, ali naj sklene sporazume z letalskim prevoznikom, za časovni okvir svoje ocene izbral trajanje zadevnih sporazumov ali trajanje, ki je določeno v posameznem sporazumu. Drugače rečeno, ocenil bo dodatne stroške in prihodke med veljavnostjo sporazumov. Na datum podpisa sporazumov se preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu ne bo zanašal na to, da bodo sporazumi po prenehanju veljavnosti obnovljeni pod enakimi ali novimi pogoji.

(335) Komisija bo na podlagi pristopa, opisanega v uvodni izjavi 334, ocenila dodatne stroške in prihodke na podlagi sporazumov iz leta 2008 za obdobje od 11. decembra 2008 do 10. decembra 2011, tj. začetno obdobje uporabe sporazuma o trženju. Neobvezno podaljšanje sporazuma o trženju za nadaljnjih 12 mesecev po izteku prvih treh let se ne bo upoštevalo. Podaljšanje je bilo zgolj možnost, zato se udeleženec na trgu ne bi mogel zanašati na to, da bo ta možnost uresničena.

(336) Sporazuma o poslovanju in zemeljski oskrbi sta oba veljala za začetno enoletno obdobje, tj. od 11. decembra 2008 do 10. decembra 2009. V obeh je bilo ob vsaki obletnici začetka njune veljavnosti predvideno samodejno podaljšanje za nadaljnjih 12 mesecev. Upravljavec letališča teh dveh pogodb ni mogel enostransko prekiniti pred tretjim obdobjem podaljšanja ([79]). Ker je bilo podaljšanje sporazumov o poslovanju in zemeljski oskrbi z vidika upravljavca letališča samodejno, Komisija meni, da bi preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu predvideval, da bosta navedena sporazuma veljala vsaj za čas trajanja sporazuma o trženju, če ne še dlje.

(337) Nasprotno predpostavljanje začetnega triletnega obdobja sporazuma o trženju in začetnega enoletnega obdobja sporazuma o poslovanju ne bi bilo logično, saj bi sporazum o trženju, če letalski prevoznik na letališču ne bi deloval, postal brezpredmeten. Podobno bi bilo treba trajanje uporabe sporazuma o zemeljski oskrbi uskladiti s trajanjem sporazuma o poslovanju, saj so storitve zemeljske oskrbe možne le, če letalski prevoznik deluje na letališču. Poleg tega sta, kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 319, trajanje sporazuma o trženju na eni strani ter trajanje sporazumov o poslovanju in zemeljski oskrbi na drugi strani povezani.

(338) Komisija ugotavlja, da je bil memorandum o soglasju, podpisan 25. junija 2008, okvir, ki je določal splošna načela sodelovanja med upravljavcem letališča in družbo Wizz Air. Ta načela so bila nato v operativnem smislu določena v sporazumih o trženju, poslovanju in zemeljski oskrbi. Zato Komisija meni, da bi bilo treba obdobje pred podpisom memoranduma o soglasju, tj. pred 25. junijem 2008, šteti za predhodni referenčni okvir za namene analize donosnosti.

(339) Tako sporazum o poslovanju kot sporazum o zemeljski oskrbi sta bila 25. junija 2010 spremenjena z novo shemo popustov, dogovorjeno med družbo Wizz Air in upravljavcem letališča, ki je zajemala obdobje do 6. februarja 2011 (v nadaljnjem besedilu: sporazuma o spremembah iz leta 2010). Ta nova shema popustov je ustreza zborniku letalskih informacij za leto 2010. Glede na dejstvo, da so bili s spremembami prilagojeni pogoji obeh sporazumov, bo Komisija načelo udeleženca v tržnem gospodarstvu za sporazuma o spremembah iz leta 2010 uporabila ločeno, da bi ocenila, ali bi udeleženec v tržnem gospodarstvu sklenil sporazuma o spremembah. V oceni v nadaljevanju se bo zato analiza donosnosti za začetno obdobje uporabe sporazumov iz leta 2008 izvedla ločeno od analize donosnosti sporazumov o spremembah iz leta 2010.

([78]) Smernice za letalski sektor iz leta 2014, točki 59 in 61.

([79]) Razen v primeru standardnih razlogov kršitve pogodbe.

9.1.4.5 Analiza donosnosti sporazumov iz leta 2008

Ocena dodatnih stroškov in prihodkov na podlagi sporazumov iz leta 2008

(340) Sporazumi iz leta 2008 so bili individualno sklenjeni dogovori, ki so veljali le za obe pogodbeni stranki. To ni splošna shema letaliških pristojbin, ki velja za vse letalske prevoznike, ki uporabljajo letališče ([80]). Ustrezni stroški in prihodki, ki se bodo povišali zaradi sporazumov iz leta 2008, so tisti, za katere je upravljavec letališča pričakoval, da mu bodo nastali zaradi delovanja družbe Wizz Air na mednarodnem letališču Temišvar.

(341) Ključno vprašanje je, ali dodatni prihodki, ki izhajajo iz dejavnosti letalskega prevoznika, presegajo dodatne stroške. Zato naložbe, ki so bile na letališču izvedene pred dogovori, in fiksni stroški poslovanja niso pomembni.

(342) Dodatni prihodki, ki bi jih zasebni vlagatelj razumno pričakoval na podlagi sporazumov iz leta 2008, bi izhajali iz dodatnih prihodkov iz letalskih dejavnosti od letaliških pristojbin, ki jih plačuje družba Wizz Air, in dodatnih prihodkov iz neletalskih dejavnosti, na primer od parkirišč, franšiznih trgovin ali neposredno upravljanih prodajaln.

(343) Dodatni stroški so v tem primeru stroški poslovanja, stroški trženja in morebitni stroški naložb, ki jih je mogoče pripisati prisotnosti družbe Wizz Air na mednarodnem letališču Temišvar.

Predhodna analiza donosnosti, ki jo je Romunija predložila za sporazume iz leta 2008

(344) Romunija je na zahtevo Komisije 9. decembra 2014 predložila predhodno analizo donosnosti, ki je bila naknadno rekonstruirana na podlagi podatkov, ki so bili na voljo pred sklenitvijo sporazumov iz leta 2008 z družbo Wizz Air. Z analizo je bil zagotovljen pregled dodatnih prihodkov, ki bi jih bilo mogoče pričakovati ob sklenitvi sporazumov.

(345) Ocenjeno je bilo, da bodo na podlagi sporazumov iz leta 2008 ustvarjeni naslednji prihodki:

Preglednica 12: Predhodni ocenjeni prihodki, ustvarjeni na podlagi sporazumov iz leta 2008 (brez upoštevanja sporazuma o trženju)

Leto **(1)**	**Število potnikov (ocena)** **(2)**	**Prihodki iz letalskih dejavnosti na potnika družbe Wizz Air (v EUR)** **(3)**	**Prihodki iz neletalskih dejavnosti na potnika (v EUR)** **(4)**	**Prihodki iz letalskih dejavnosti (v EUR)** **(5) = (2) x (3)**	**Prihodki iz neletalskih dejavnosti (v EUR)** **(6) = (2) x (4)**	**Prihodki skupaj (ocena) (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 analizi so uporabljene napovedi družbe Wizz Air glede števila potnikov, ki bodo prepeljani v letih 2009, 2010 in 2011.

(347) Prihodek iz letalskih dejavnosti na odhajajočega potnika je bil izračunan, kot prikazuje preglednica 13. Prihodki iz letalskih dejavnosti na potnika družbe Wizz Air so bili izračunani kot prihodek iz letalskih dejavnosti na odhajajočega potnika družbe Wizz Air (približno 24 EUR), deljen z dve, saj je le polovica potnikov družbe Wizz Air odhajajočih potnikov. Stroški na enoto predstavljajo celotne stroške (tj. brez vseh popustov), kot so določeni v sporazumih o poslovanju in zemeljski oskrbi.

([80]) Smernice za letalski sektor iz leta 2014, točka 63.

Preglednica 13: Prihodki iz letalskih dejavnosti na let in odhajajočega potnika družbe Wizz Air

		Največja masa pri vzletu	**72**
		Zmogljivost	**180**
		Koeficient zasedenosti	**82 %**
	Merska enota	Pristojbina na enoto (v EUR)	Na let (v EUR)
Pristojbina za pristanek	Največja masa pri vzletu	7	504
Pristojbina za parkiranje	Največja masa pri vzletu	0,15	10,80
Pristojbina za osvetlitev	Največja masa pri vzletu	2,10	151,20
Pristojbina za oskrbo na ploščadi	Let	150	150
Pristojbina na vkrcanega potnika	Izkrcani potniki	8	1 180,80
Pristojbina za varnost	Izkrcani potniki	10	1 476
Pristojbina za potnika z zmanjšano mobilnostjo	Izkrcani potniki	0,20	29,52
Skupaj na let	**Let**		**3 502,32**
Skupaj na izkrcanega potnika	**Izkrcani potniki**		**23,73**

(348) Po navedbah Romunije so na podlagi izkušenj letališča v predhodnih letih prihodki iz neletalskih dejavnosti predstavljali le 15–20 % celotnih prihodkov upravljavca letališča, kar je pomenilo 2,5 EUR prihodkov iz neletalskih dejavnosti na potnika. Ta znesek je bil predviden tudi za potnika družbe Wizz Air (kot je prikazano v četrtem stolpcu preglednice 12).

(349) Ko so bila v ocene vključena plačila za trženje, kot so določena v sporazumu o trženju, so bili pričakovani naslednji prihodki. Romunija je plačila za trženje v preglednico vključila kot „naložbo letališča v trženje“.

Preglednica 14: Predhodni ocenjeni neto prihodki, ustvarjeni na podlagi sporazumov iz leta 2008 (vključno s sporazumom o trženju)

Leto	**Število potnikov/ leto**	**Število vkrcanih potnikov na leto (2)/2**	**Prihodki iz letalskih dejavnosti na vkrcanega potnika (v EUR)**	**Prihodki iz neletalskih dejavnosti na potnika (v EUR)**	**Tarifa, ki jo je upravljavec letališča zadržal na vkrcanega potnika (v EUR)**	**Znesek, ki ga je zadržalo letališče (3) x (7) (v EUR)**	**Prihodki iz letalskih dejavnosti (2) x (4) (v EUR)**	**Pristojbina za trženje letališča (8) – (7) (v EUR)**	**Prihodki iz neletalskih dejavnosti (2) x (5) (v EUR)**	**Končni prihodki letališča (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) Znesek, ki ga je upravljavec letališča zadržal na vkrcanega potnika (šesti stolpec preglednice 14), je bil izračunan na podlagi sporazuma o trženju. V sporazumu o trženju je bil predviden znesek, ki ga zadrži upravljavec letališča ([81]) glede na mesečno število potnikov, ki jih družba Wizz Air pripelje na letališče/z letališča, kot sledi.

([81]) Zadržani znesek je bil metodologija, uporabljena pri izračunu plačil za trženje glede na letališke pristojbine.

Preglednica 15: Zadržani znesek na odhajajočega potnika

Mesečno število potnikov (odhajajočih in prihajajočih), ki jih družba Wizz Air pripelje na letališče/z letališča			Zadržani znesek na odhajajočega potnika 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) Glede na ocenjeno letno število potnikov družbe Wizz Air, tj. 200 000 v letu 2009, 300 000 v letu 2010 in 350 000 v letu 2011, je bilo ocenjeno, da bi imela na mesec družba Wizz Air leta 2009 16 666 potnikov, leta 2010 25 000 potnikov, leta 2011 pa 29 166 potnikov. Na navedeni podlagi se je štelo, da bo upravljavec letališča leta 2009 zadržal 5 EUR na vkrcanega potnika, v letih 2010 in 2011 pa 4 EUR.

(352) Analiza, ki jo je predložila Romunija, ne vključuje izračunov dodatnih stroškov. Po navedbah romunskih organov je večina letaliških stroškov fiksnih (približno 80 %). Poleg tega je bilo ocenjeno, da bodo letališki stroški ostali nespremenjeni ali pa se bodo le nekoliko spremenili zaradi povečane porabe goriva in energije ter morda zaradi fizične obrabe opreme, povezane z delovanjem družbe Wizz Air na letališču. Romunija je pojasnila, da se drugi dodatni stroški z opremo, materiali ali infrastrukturo niso pričakovali, saj bi se pri dejavnostih družbe Wizz Air uporabljali obstoječa sredstva in infrastruktura v intervalih, v katerih se do takrat niso uporabljali. Dejavnost mednarodnega letališča Temišvar je bila osredotočena na dejavnosti družbe Carpatair, pri katerih so se uporabljali le nekateri intervali v dnevu. Iz podobnih razlogov se tudi niso pričakovali dodatni stroški za osebje. Po navedbah Romunije stroški naložb družbi Wizz Air niso bili dodeljeni, ker so bile vse letališke naložbe načrtovane pred začetkom pogajanj z družbo Wizz Air. Zato bi v skladu z analizo upravljavec letališča glede na velik delež fiksnih stroškov dosegel večjo donosnost zaradi povečanja števila potnikov, tudi če bi uporabil nižje tarife.

(353) Po mnenju Komisije je pristop glede na število ocenjenih potnikov razumen, saj je skladen z razvojnim načrtom. V razvojnem načrtu je bilo med letoma 2008 in 2009 predvideno povečanje števila potnikov za 244 348 potnikov. Glede na to, da je sporazum o poslovanju z družbo Wizz Air začel veljati 11. decembra 2008, je mogoče trditi, da je od povečanja števila potnikov za 244 348, predvidenega v razvojnem načrtu, približno 200 000 potnikov zagotovila družba Wizz Air. V razvojnem načrtu je bilo tudi ocenjeno povečanje potniškega prometa za 253 423 potnikov med letoma 2009 in 2010 ter za 215 973 potnikov v med letoma 2010 in 2011. Zato se zdi povečanje za 100 000 potnikov med letoma 2009 in 2010 oziroma za 50 000 potnikov med letoma 2010 in 2011 za družbo Wizz Air, predvideno v predhodni analizi, ki so jo predložili romunski organi, razumno.

(354) Komisija meni, da so prihodki iz letalskih dejavnosti precenjeni, saj se niso upoštevali popusti pri letaliških pristojbinah, predvideni v sporazumu o poslovanju. Vendar bi zaradi formule za izračun plačila za trženje nižji prihodki iz letalskih dejavnosti pomenili znižanje plačila za trženje za popolnoma enak znesek ([82]). Posledično bi bili prihodki in stroški nižji za enak znesek ter zato ne bi vplivali na donosnost.

(355) Vendar je Komisija ugotovila, da naknadno rekonstruirana predhodna analiza, ki jo je zagotovila Romunija, vsebuje številne pomanjkljivosti, kot sledi:

([82]) Če bi bili na primer prihodki iz letalskih dejavnosti na odhajajočega potnika 20 EUR namesto 24 EUR, bi bili prihodki iz letalskih dejavnosti nižji za 400 000 EUR, torej bi znašali 2 milijona EUR. Plačilo za trženje bi potem znašalo 1 500 000 EUR (2 milijona EUR prihodkov iz letalskih dejavnosti minus znesek v višini 500 000 EUR, ki ga zadrži upravljavec letališča). Torej je plačilo za trženje v takem primeru nižje za 400 000 EUR, kot če bi prihodek na potnika znašal 24 EUR.

(a) Pristojbina za varnost ([83]) je v celoti vključena kot prihodek letališča od letalskih dejavnosti. Ta pristojbina bi morala biti izključena, saj se z njo financirajo negospodarske dejavnosti ([84]), ali pa bi morala biti v prihodke iz letalskih dejavnosti vključena skupaj z ustreznimi stroški za varnost, obračunanimi na stroškovni strani (zato vključitev pristojbine in stroškov za varnost ne bi vplivala na donosnost) ([85]);

(b) analiza ne vsebuje izračunov dodatnih stroškov poslovanja, je pa v njej priznano, da bo imel upravljavec letališča nekatere (sicer majhne) dodatne stroške poslovanja, povezane s prisotnostjo družbe Wizz Air na mednarodnem letališču Temišvar (uvodna izjava 352);

(c) analiza ne vsebuje neto sedanje vrednosti in diskontne stopnje.

(356) Komisija na podlagi navedenega meni, da predhodna analiza donosnosti, ki jo je Romunija naknadno rekonstruirala, ne dokazuje skladnosti sporazumov iz leta 2008 z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu.

Predhodna analiza donosnosti, ki jo je družba Oxera izvedla za sporazume iz leta 2008

(357) Družba Wizz Air je predložila poročilo z dne 10. februarja 2015 (v nadaljnjem besedilu skupaj z njegovo nadaljnjo spremembo: poročilo družbe Oxera), ki ga je pripravila družba Oxera in v katerem je ocenjena pričakovana donosnost sporazumov z družbo Wizz Air iz leta 2008, rekonstruirana naknadno na podlagi podatkov, ki bi bili na voljo ob podpisu sporazumov. Poročilo družbe Oxera z naslovom „Economic MEOP assessment: Timişoara Airport. Profitability analysis“ (Gospodarska presoja načela udeleženca v tržnem gospodarstvu: letališče Temišvar. Analiza donosnosti) temelji na podatkih iz analize, ki jo je predložila Romunija (uvodna izjava 344), dopolnjenih z dodatnimi podatki, ki jih je upravljavec letališča zagotovil družbi Oxera.

(358) Časovni okvir sporazumov iz leta 2008, ki se upošteva, je tri leta, tj. začetni časovni okvir, predviden v sporazumu o trženju, brez njegovega morebitnega podaljšanja.

(359) Družba Oxera je 14. maja 2015 znova predložila izračune pričakovane donosnosti, da bi popravila težavo v zvezi s podatki, ugotovljeno v poročilu z dne 10. februarja 2015. Popravek se je nanašal na precenjene skupne stroške naložb v prvotni predložitvi zaradi dvojnega štetja naložbe, ki jo je financirala država. Ta težava v zvezi s podatki je vplivala na pričakovano donosnost sporazumov iz leta 2008, ki je bila prvotno podcenjena.

(360) Rezultati dodatnih stroškov, prihodkov in dobička v skladu s spremenjenim poročilom družbe Oxera, ki bi jih bilo mogoče pričakovati ob podpisu sporazumov iz leta 2008, so povzeti v preglednici 16 v nadaljevanju. Družba Oxera je sklenila, da naj bi neto sedanja vrednost sporazumov iz leta 2008 znašala 7,62 milijona RON.

([83]) V skladu s točko 35 smernic za letalski sektor iz leta 2014 se za take dejavnosti, nujne za varovanje civilnega letalstva pred dejanji nezakonitega vmešavanja in naložbe v zvezi z infrastrukturo in opremo, potrebno za izvajanje navedenih dejavnosti, na splošno šteje, da so negospodarske in da zato ne spadajo na področje uporabe pravil o državni pomoči.

([84]) Komisija razume, da se v skladu z odlokom ministrstva za promet št. 2190/2005 s pristojbinami za varnost financirajo izključno naložbe, vzdrževalna dela in oprema, ki so neposredno povezani z varnostjo. Če se z zadevno pristojbino financira tudi infrastruktura ali oprema, ki se uporablja tudi v komercialne namene (in je torej nujna za poslovanje letališča), bi bila popolna izključitev pristojbine iz izračuna zadržana, prihodki pa podcenjeni. Kljub temu bi to povzročilo zvišanje plačil za trženje za popolnoma enak znesek in zato ne vpliva na izračun donosnosti.

([85]) V odloku ministrstva za promet št. 2190/2005 o uporabi pristojbine za varovanje letališča, ki je veljal ob podpisu sporazuma, je bilo predvideno, da bi se pristojbina za varovanje uporabila izključno za (i) izvajanje naložb, generalna popravila in vzdrževalna dela za vse postavke, ki so neposredno povezane z varovanjem dejavnosti na letališču; (ii) nakup opreme, ki se uporablja za varno izvajanje dejavnosti na letališču; (iii) posebno usposabljanje za osebje, ki je vključeno v varovanje letališča; (iv) financiranje varnostnih služb na območju letališča in drugih storitev, namenjenih varovanju letališča; (v) plačilo obrestnih mer, zavarovalnih premij in pristojbin, povezanih s posojili, najetimi za financiranje zgoraj pojasnjenih dejavnosti.

Preglednica 16: Dodatni prihodki, dodatni stroški in dodatni dobiček, pričakovani na podlagi sporazumov iz leta 2008, v skladu s poročilom družbe Oxera

(v tisoč RON)		**2008**	**2009**	**2010**	**2011**
Število odhajajočih potnikov družbe Wizz Air	[A]	5 587	100 000	150 000	164 932
Prihodki iz letalskih dejavnosti	[B]	255	4 565	6 824	7 507
Prihodki iz neletalskih dejavnosti	[C]	112	2 085	3 241	3 694
Dodatni prihodki skupaj	*[D] = [B] + [C]*	*367*	*6 649*	*10 066*	*11 201*
Stroški poslovanja	[E]	47	879	1 367	1 558
Stroški trženja	[F]	165	2 956	4 411	4 854
Amortizacija	[G]	9	171	617	688
Dodatni stroški skupaj	*[H] = [E] + [F] + [G]*	*222*	*4 006*	*6 394*	*7 099*
Dodatni dobiček	*[I] = [D] – [H]*	*146*	*2 643*	*3 671*	*4 102*
Diskontni faktor		1,0	0,8	0,7	0,6
Neto sedanja vrednost		**7,620**			

(361) Rezultati, ki jih prikazuje preglednica 16, temeljijo na naslednjih premislekih:

(a) ker v sporazumih iz leta 2008 napovedi glede prometa niso bile opredeljene, so napovedi glede prometa družbe Wizz Air na mednarodnem letališču Temišvar za leta 2009, 2010 in 2011 temeljile na napovedih za družbo Wizz Air iz predhodne analize, ki jo je predložila Romunija. Napovedi glede prometa za leto 2008 izhajajo iz ravni pričakovanega prometa za leto 2009, zmanjšane za letno rast evropskega zračnega prometa, kakor jo je leta 2008 ocenila Evropska organizacija za varnost zračne plovbe (Eurocontrol) ([86]);

(b) napovedi glede obračanj družbe Wizz Air temeljijo na informacijah, ki jih je upravljavec letališča predložil neposredno družbi Oxera. Družba Oxera razume, da so ocene, ki jih je prejela od upravljavca letališča, temeljile na podatkih, ki so bili na voljo pred začetkom veljavnosti sporazumov iz leta 2008. Te napovedi kažejo na približno 79–80-odstotni koeficient zasedenosti (v skladu z 82-odstotnim koeficientom zasedenosti iz prehodne analize, ki jo je predložila Romunija);

(c) napovedi glede prihodkov iz letalskih dejavnosti temeljijo na pristojbinah na odhajajočega potnika in obračanje ter popustih na enakih ravneh, kot so bile določene v sporazumih iz leta 2008. V sporazumih iz leta 2008 je določen 10–70-odstotni popust pri pristojbini za pristanek, ki je odvisen od števila pristankov na leto, in 10–30-odstotni popust na pristojbino za potnike, ki je odvisen od letnega števila odhajajočih potnikov. Družba Oxera je na podlagi pogovorov z družbo Wizz Air predvidela 50-odstotni popust na pristojbine za pristanek. Predvidela je tudi 10-odstotni popust na pristojbine za potnike. Analiza ne vključuje pristojbine za varnost, ker po mnenju družbe Oxera to ne spada v obseg ocene načela udeleženca v tržnem gospodarstvu, saj se s temi pristojbinami financirajo dejavnosti, ki spadajo v pristojnost države pri izvajanju njenih uradnih pooblastil. To je temeljilo na točki 35 smernic za letalski sektor iz leta 2014;

(d) napovedi glede prihodkov iz neletalskih dejavnosti temeljijo na ocenah prihodkov iz neletalskih dejavnosti na odhajajočega potnika družbe Wizz Air, vključenih v predhodno analizo, ki jo je predložila Romunija (tj. 2,5 EUR na potnika družbe Wizz Air). Te ocene so pretvorjene v RON, povečane za pričakovano inflacijo in uporabljene za napovedi prometa, kot je pojasnjeno v točkah (a) in (b);

([86]) Eurocontrol (2008), Challenges of Growth 2008 (Izzivi rasti 2008), zbirno poročilo, stran 14.

(e) kar zadeva dodatne stroške poslovanja (npr. za storitve osebja, energijo, materiale), je mogoče po mnenju upravljavca letališča približno 20 % stroškov poslovanja šteti za dodatne stroške, tj. stroške, ki se spreminjajo glede na število potnikov. V poročilu družbe Oxera so dodatni stroški poslovanja na potnika ocenjeni na podlagi podatkov o realiziranih stroških poslovanja pred podpisom posameznega sporazuma ([87]), ob predpostavki, da je 20 % stroškov dodatnih in povečanih za pričakovano inflacijo. Ti dodatni stroški poslovanja na potnika so bili za napovedi glede prometa družbe Wizz Air uporabljeni, kot je pojasnjeno v točkah (a) in (b). Stroški za varnost so izključeni;

(f) v poročilu družbe Oxera so dodatni stroški trženja, ki jih je imel upravljavec letališča, ocenjeni na podlagi določb sporazuma o trženju in ob upoštevanju zneska pristojbin za letalske dejavnosti, ocenjenega v točki (c).

(362) Glede dodatnih stroškov naložb so bile sprejete naslednje predpostavke:

(a) ker ni bilo napovedi glede pričakovanih naložb, so v poročilu družbe Oxera letni stroški naložb ocenjeni na podlagi realiziranih naložb na letališču, financiranih iz državnih in lastnih sredstev v obdobju 2007–2011;

(b) državno financiranje, ki ga je upravljavec letališča prejel za stavbo terminala in opremo za varovanje, je bilo izključeno, saj se zanj ni štelo, da ga je mogoče pripisati prisotnosti družbe Wizz Air na mednarodnem letališču Temišvar. Po navedbah Romunije je država navedeno financirala v zvezi s pridružitvijo schengenskemu območju in ni bilo potrebno zaradi dejavnosti družbe Wizz Air. V poročilu je predpostavljeno, da zaradi delovanja družbe Wizz Air na mednarodnem letališču Temišvar dodatne naložbe niso bile predvidene;

(c) amortizacija drugih naložb, financiranih iz lastnih sredstev upravljavca letališča, je bila sporazumom z družbo Wizz Air dodeljena na podlagi pričakovanega deleža prometa družbe Wizz Air glede na zmogljivost letališča;

(d) pri izračunu stroškov amortizacije je bila upoštevana linearna amortizacija, tj. letna amortizacija je bila izračunana tako, da so se stroški naložb enakomerno dodelili vsakemu letu v celotni življenjski dobi sredstva ([88]);

(e) ocenjeni dobički so bili diskontirani z uporabo referenčnih obrestnih mer Komisije, nato pa jim je bila prišteta razlika 100 bazičnih točk, zaradi česar znaša diskontna stopnja 16,87 %.

(363) V skladu s poročilom družbe Oxera rezultati analize donosnosti sporazumov iz leta 2008 kažejo, da so bile pristojbine, ki jih je družba Wizz Air plačevala na mednarodnem letališču Temišvar na podlagi sporazumov iz leta 2008, primerljive z višino pristojbin, ki bi jih družbi Wizz Air v podobnih okoliščinah ponudil udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki ima v lasti letališče.

(364) Komisiji se zdi ocenjeno število potnikov v študiji družbe Oxera razumno. Te ocene prometa se zdijo skladne z napovedjo glede prometa, predvideno v razvojnem načrtu. V poročilu družbe Oxera je bilo ocenjeno, da se bo število potnikov družbe Wizz Air med letoma 2008 in 2009 povečalo za 188 826 potnikov ([89]), med letoma 2009 in 2010 za 100 000 potnikov ([90]), med letoma 2010 in 2011 pa za 29 864 potnikov ([91]). V razvojnem načrtu je bilo predvideno povečanje za 244 348 potnikov med letoma 2008 in 2009, 253 423 potnikov med letoma 2009 in 2010 ter 215 973 potnikov med letoma 2010 in 2011. Zato se zdi ocenjeno povečanje števila potnikov družbe Wizz Air, predvideno v poročilu družbe Oxera, v primerjavi s povečanjem, napovedanim v razvojnem načrtu, razumno in zadržano.

([87]) Za leto 2008 so se upoštevali podatki o realizaciji za celo leto. Kljub temu je družba Oxera potrdila, da ta predpostavka ne vpliva bistveno na rezultate analize, saj so sporazumi iz leta 2008 začeli veljati šele 11. decembra 2008. Družba Oxera je potrdila, da bi bile ocene dodatnih stroškov poslovanja med trajanjem sporazumov iz leta 2008 nižje (tj. 8,0–8,9 RON na odhajajočega potnika v primerjavi z 8,5–9,4 RON na odhajajočega potnika), če bi dodatni stroški poslovanja za oceno sporazumov iz leta 2008 temeljili zgolj na realiziranih stroških poslovanja za leto 2007.

([88]) Komisija opozarja, da taka linearna amortizacija ni v skladu s prakso neto sedanje vrednosti, zato je ni mogoče potrditi.

([89]) S 5 587 odhajajočih potnikov v letu 2008 na 100 000 odhajajočih potnikov v letu 2009, pomnoženo z dve, da se dobi skupno število potnikov – odhajajočih in prihajajočih.

([90]) S 100 000 odhajajočih potnikov v letu 2009 na 150 000 odhajajočih potnikov v letu 2010, pomnoženo z dve.

([91]) S 150 000 odhajajočih potnikov v letu 2010 na 164 932 odhajajočih potnikov v letu 2011, pomnoženo z dve.

(365) Komisiji se zdijo predvideni popusti, uporabljeni pri izračunu prihodkov iz letalskih dejavnosti, razumni. Sporazum o poslovanju je omogočal 50-odstotni popust na pristojbine za pristanek za nove letalske prevoznike ali nove destinacije ali povečanje frekvenc letov v obstoječe destinacije/iz njih. Glede na to, da je družba Wizz Air šele začenjala izvajati dejavnosti na mednarodnem letališču Temišvar, je bilo razumno domnevati, da bo v obdobju veljavnosti sporazumov iz leta 2008 uvedla nove destinacije/ali povečala frekvence ter bo zato prejela 50-odstotni popust.

(366) V poročilu družbe Oxera je predviden tudi 10-odstotni popust na pristojbine za potnike za celotno obdobje veljavnosti sporazumov iz leta 2008. Kar zadeva leti 2010 in 2011, je predvideni 10-odstotni popust v skladu s popustom, ki je bil v sporazumu o poslovanju predviden za ocenjeno število vkrcanih potnikov družbe Wizz Air na leto. Za leti 2008 in 2009 pa popust ne bi smel biti predviden, saj je bilo ocenjeno število vkrcanih potnikov manjše od 150 000 na leto (popust pa je veljal le za število potnikov, večje od navedene vrednosti). Vendar so se zaradi predvidenega 10-odstotnega popusta za leti 2008 in 2009 znižali prihodki za navedeni leti, zato se lahko za ta pristop šteje, da je zadržan in s tem sprejemljiv.

(367) Komisija se strinja tudi z izključitvijo pristojbine za varnost. Iz nje se financirajo dejavnosti, ki se štejejo za negospodarske dejavnosti in zato ne spadajo na področje uporabe pravil o državni pomoči, kar je ena od možnosti, opisanih v uvodni izjavi 354. Komisija razume, da se v skladu z romunsko zakonodajo s pristojbinami za varnost financirajo izključno naložbe, vzdrževalna dela in oprema, ki so neposredno povezani z varnostjo. Če se z zadevno pristojbino financira tudi infrastruktura ali oprema, ki se uporablja tudi v komercialne namene (in je zato nujna za poslovanje letališča), je izključitev pristojbine iz izračuna prihodkov zadržana, zaradi česar bi bili prihodki podcenjeni.

(368) Komisija meni, da je ocena dodatnih prihodkov iz neletalskih dejavnosti sprejemljiva. To temelji na predhodni oceni prihodkov iz neletalskih delavnosti na potnika, ki jo je predložil upravljavec letališča, povečani za pričakovano inflacijo.

(369) Komisija se strinja tudi z diskontno stopnjo, uporabljeno za izračun, saj je v skladu z drugimi referenčnimi stopnjami Komisije.

(370) Kar zadeva dodatne stroške trženja za upravljavca letališča, ocene temeljijo na določbah sporazuma o trženju, pri čemer se upošteva ocenjeni znesek letaliških pristojbin. Zato Komisija meni, da so ocene sprejemljive.

(371) Kar zadeva dodatne stroške poslovanja, je bila v poročilu družbe Oxera uporabljena predpostavka, ki so jo predložili romunski organi in v skladu s katero je 80 % stroškov poslovanja fiksnih, le 20 % pa se jih spreminja glede na število potnikov. Komisiji se zdi ta predpostavka razumna ([92]). V poročilu družbe Oxera so dodatni stroški poslovanja ocenjeni z uporabo podatkov o realizaciji za stroške poslovanja na odhajajočega potnika pred podpisom sporazumov iz leta 2008, povečanih za pričakovano inflacijo. Nato so taki stroški poslovanja na potnika uporabljeni za ocenjeno število potnikov družbe Wizz Air. Komisiji se zato zdi pristop k oceni dodatnih stroškov poslovanja dober.

(372) Kar zadeva dodatne stroške naložb, Komisija sprejema predpostavko, v skladu s katero zaradi delovanja družbe Wizz Air na mednarodnem letališču Temišvar niso bile pričakovane dodatne naložbe. Upravljavec letališča se je v memorandumu o soglasju zavezal, da bo:

(i) najpozneje do 1. januarja 2011 razširil potniški terminal, da se bo njegova zmogljivost povečala na do tri milijone potnikov/leto;

(ii) do konca leta 2009 kategorijo pristajališča in vzletišča letališča nadgradil na kategorijo III v obe smeri;

(iii) zagotovil potrebno število parkirišč za potnike;

(iv) do februarja 2009 zagotovil eno postajališče za zrakoplov, do oktobra 2009 pa dve ali tri postajališča za zrakoplov.

([92]) V skladu z oceno učinka, priloženo smernicam za letalski sektor iz leta 2014, je do 90 % stroškov poslovanja letališč fiksnih in se le malo spreminjajo glede na obseg poslovanja http://ec.europa.eu/smart-regulation/impact/ia_carried_out/docs/ia_2014/swd_2014_0042_en.pdf, stran 26.

(373) Poleg tega je bila v sporazumu o poslovanju, ki je bil podpisan pozneje, predvidena obveznost upravljavca letališča, da do konca leta 2009 postopek posodobitve kategorije pristajališča in vzletišča letališča nadgradi le na kategorijo II.

(374) Kar zadeva zavezo glede razširitve potniškega terminala (uvodna izjava 372(i)), Komisija ugotavlja, da se je o razširitvi terminala odločalo v dveh korakih, odločitvi pa sta bili sprejeti pred podpisom memoranduma o soglasju. Prva razširitev mednarodnega letališča Temišvar se je izvedla zaradi potrebe po povečanju zmogljivosti terminala ob pričakovanem povečanju prometa v naslednjih letih. Ta razširitev je bila predvidena v razvojnem načrtu, ki je bil pripravljen marca 2006, in uradno odobrena s sklepom vlade št. 1212 z dne 4. oktobra 2007. V sklepu vlade je bila predvidena razširitev terminala v obdobju 2008–2009. Druga razširitev je bila izvedena zaradi potrebe po izpolnitvi schengenskih varnostnih zahtev. V skladu z informacijami, ki jih je predložila Romunija, se je študija izvedljivosti za to razširitev začela januarja 2008 na podlagi pogodbe s svetovalcem iz marca 2008, končana pa je bila junija 2008, tj. pred podpisom memoranduma o soglasju.

(375) Komisija ugotavlja, da je bila v sporazumu o poslovanju zaveza, sprejeta v sporazumu o soglasju glede nadgradnje kategorije pristajališča in vzletišča letališča na kategorijo III v obe smeri do konca leta 2009, revidirana z zavezo, da se do konca leta 2009 zaključi nadgradnja na kategorijo II (uvodna izjava 372(ii)) ([93]). V skladu z javno dostopnimi informacijami ([94]) je bila nadgradnja kategorije pristajališča in vzletišča letališča na kategorijo III v smeri pristajanja proti vzhodu izvedena leta 2015 z nadgradnjo radionavigacijskega sistema. Trenutno je mednarodno letališče Temišvar kategorije III v smeri pristajanja proti vzhodu in kategorije II v smeri pristajanja proti zahodu. V skladu z informacijami, ki jih je predložila Romunija, je bilo letališče leta 2008 z naložbo v osvetlitev letališča v eni smeri s kategorije I nadgrajeno na kategorijo II (druga smer je že bila kategorije II). Odločitev o naložbi v sistem osvetlitve je bila sprejeta v razvojnem načrtu, študija izvedljivosti pa se je začela izvajati avgusta 2007 na podlagi pogodbe z dne 22. avgusta 2007. Pogodba za nakup opreme za osvetlitev je bila podpisana oktobra 2008. Odločitev o nadgradnji opreme za osvetlitev je bila torej sprejeta pred podpisom sporazumov iz leta 2008. Na podlagi tega je razumno domnevati, da se je zaveza iz sporazuma o poslovanju glede dokončanja nadgradnje na kategorijo II do konca leta 2009 nanašala na nadgradnjo na kategorijo II z opremo za osvetlitev, o kateri je že bilo odločeno.

(376) Glede zaveze, da se zagotovi potrebno število parkirnih mest za potnike (uvodna izjava 372(iii)), Komisija ugotavlja, da je bila naložba v parkirišče izvedena leta 2007, po podpisu memoranduma o soglasju in med njegovo uporabo pa ni bila izvedena nobena druga naložba v parkirišče.

(377) Kar zadeva zavezo, da se februarja 2009 zagotovi eno postajališče za zrakoplove, do oktobra 2009 pa še dve ali tri postajališči (uvodna izjava 372(iv)), so se dela za razširitev letališke ploščadi izvedla oktobra 2007, izvajala pa so se tudi v letih 2007, 2008 in 2009.

(378) Komisija zato ugotavlja, da zaveze, sprejete v memorandumu o soglasju in sporazumu o poslovanju, niso bile uresničene ali pa so bile sprejete pred datumom sporazumov iz leta 2008. Nobena naložba ni bila izvedena zaradi prisotnosti družbe Wizz Air na mednarodnem letališču Temišvar.

(379) Komisija ugotavlja, da je poročilo družbe Oxera vključevalo dodatne stroške amortizacije naložb, izvedenih z lastnimi sredstvi upravljavca letališča, na podlagi pričakovanega deleža družbe Wizz Air v letališki zmogljivosti. Kljub temu, kot je pojasnjeno zgoraj, Komisija ugotavlja, da upravljavec letališča ni imel stroškov naložb zaradi prisotnosti zadevnega letalskega prevoznika na mednarodnem letališču Temišvar. Komisija zato meni, da analiza ne bi smela vključevati stroškov amortizacije, povezanih s sporazumi iz leta 2008.

(380) Na podlagi navedenega povzetek dodatnih stroškov, prihodkov in dobička, ki bi jih bilo mogoče pričakovati ob podpisu sporazumov iz leta 2008, kot jih je na podlagi poročila družbe Oxera ponovno izračunala Komisija, prikazuje preglednica 17.

([93]) Po navedbah Romunije so bili v sporazumu o poslovanju, v katerem je bila revidirana zaveza iz memoranduma o soglasju, predvideni pravno zavezujoči ukrepi, memorandum o soglasju pa je le prostovoljne narave (sankcije niso bile predvidene).

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

Preglednica 17: Dodatni prihodki, dodatni stroški in dodatni dobiček, pričakovani na podlagi sporazumov iz leta 2008, v skladu s poročilom družbe Oxera – kot jih je ponovno izračunala Evropska komisija

(v tisoč RON)		2008	2009	2010	2011
Število odhajajočih potnikov družbe Wizz Air	[A]	5 586,9	100 000	150 000	164 931,5
Prihodki iz letalskih dejavnosti	[B]	255	4 564,7	6 824,4	7 507,3
Prihodki iz neletalskih dejavnosti	[C]	112,4	2 084,7	3 241,1	3 693,8
Dodatni prihodki skupaj	[D] = [B] + [C]	367,4	6 649,4	10 065,5	11 201,1
Stroški poslovanja	[E]	47,4	879,1	1 366,8	1 557,7
Stroški trženja	[F]	29,6	2 955,7	4 410,9	4 853,6
Dodatni stroški skupaj	[G] = [E] + [F]	76,9	3 834,8	5 777,7	6 411,2
Dodatni dobiček	[H] = [D] – [G]	290,4	2 814,6	4 287,8	4 789,9
Diskontni faktor		1	0,8	0,7	0,6
Neto sedanja vrednost		**8 786,8**			

(381) Skratka, na podlagi podatkov iz poročila družbe Oxera, kot jih je ponovno izračunala Komisija, je bilo mogoče za sporazume iz leta 2008 pričakovati, da se bo zaradi njih donosnost upravljavca letališča dodatno povečala.

Predhodna analiza donosnosti, ki jo je družba Carpatair izvedla za sporazume iz leta 2008

Študija, ki jo predložila družba Carpatair

(382) Družba Carpatair je 10. novembra 2014 Komisiji predložila študijo, v kateri je bilo predstavljeno njeno mnenje glede predhodne analize in ocene skladnosti upravljavca letališča z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu pri sklenitvi dogovora z družbo Wizz Air 25. junija 2008.

(383) V študiji so bili predstavljeni osnovni scenarij, tj. scenarij, v katerem ni dogovora z družbo Wizz Air, in trije scenariji, v katerih je bil predviden obstoj dogovorov z družbo Wizz Air (optimističen, realističen in pesimističen scenarij).

(384) Družba Carpatair domneva, da brez zaveze letalskega prevoznika, da bo v nekem obdobju ohranjal svoje poslovanje, sporazum nima določenega trajanja, zato je ustrezno trajanje za analizo donosnosti časovni okvir razvojnega načrta, ki je zajemal obdobje do leta 2015. Na podlagi tega premisleka je časovni okvir analize, vključen v njeno študijo, obdobje 2009–2015.

Preglednica 18: Osnovni scenarij: prihodki, stroški, denarni tokovi

	Izhodiščno leto	Leto 1	Leto 2	Leto 3	Leto 4	Leto 5	Leto 6	Leto 7
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
	Ocena	Napoved	Napoved	Napoved	Napoved	Napoved	Napoved	Napoved
Stopnja rasti		*4 %*	*10 %*	*10 %*	*10 %*	*10 %*	*10 %*	*10 %*
Potniki, vključno s	**887 630**	**921 082**	**1 013 190**	**1 114 509**	**1 225 960**	**1 348 556**	**1 483 412**	**1 631 753**
potniki v segmentu „odhodni kraj/destinacija“ na letališču Temišvar	579 032	600 854	660 939	727 033	799 736	879 710	967 681	1 064 449
transfernimi potniki	308 598	320 228	352 251	387 476	426 224	468 846	515 731	567 304
Razčlenitev potnikov po letalskih prevoznikih:								
potniki družbe Carpatair v segmentu „odhodni kraj/destinacija“ na letališču Temišvar	257 739	267 452	294 198	323 617	355 979	391 577	430 735	473 808
transferni potniki družbe Carpatair	308 598	320 228	352 251	387 476	426 224	468 846	515 731	567 304
družba Tarom	144 311	149 750	164 725	181 197	199 317	219 248	241 173	265 291
družba Lufthansa	46 947	48 716	53 588	58 947	64 841	71 326	78 458	86 304

družba Austrian Airlines	52 421	54 397	59 836	65 820	72 402	79 642	87 606	96 367
drugi letalski prevozniki	77 614	80 539	88 593	97 452	107 197	117 917	129 709	142 680
Pavšalna pristojbina v EUR/potnika								
potniki v segmentu „odhodni kraj/destinacija“ na letališču Temišvar	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0
transferni potniki	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
Opomba: pristojbina za potnike v segmentu „odhodni kraj/destinacija“ na letališču Temišvar vključuje pristojbine, povezane z zrakoplovom (pristojbina za pristanek, osvetlitev, parkiranje, oskrbo) in druge prihodke iz neletalskih dejavnosti.								
Neto prihodki skupaj 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**
Razčlenitev neto prihodkov po letalskih prevoznikih:								
potniki družbe Carpatair v segmentu „odhodni kraj/destinacija“ na letališču Temišvar	3 731 751	3 872 389	4 259 627	4 685 590	5 154 149	5 669 564	6 236 522	6 860 174
transferni potniki družbe Carpatair	231 449	240 171	264 188	290 607	319 668	351 634	386 798	423 478
družba 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
družba Lufthansa	679 736	705 353	775 888	853 477	938 825	1 032 708	1 135 979	1 249 576
družba Austrian Airlines	758 993	787 597	866 357	952 992	1 048 292	1 153 121	1 268 433	1 395 276
drugi letalski prevozniki	1 123 757	1 166 108	1 282 719	1 410 991	1 552 090	1 707 299	1 878 029	2 065 832
Stroški skupaj kot % vseh prihodkov	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %
Stroški skupaj (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**
Razčlenitev stroškov po letalskih prevoznikih:								
potniki družbe Carpatair v segmentu „odhodni kraj/destinacija“ na letališču Temišvar	3 060 396	3 175 732	3 493 305	3 842 635	4 226 899	4 649 589	5 114 549	5 626 004
transferni potniki družbe Carpatair	189 810	196 963	216 660	238 326	262 158	288 374	317 212	348 933
družba 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
družba Lufthansa	557 449	578 458	636 303	699 934	769 927	846 920	931 612	1 024 773
družba Austrian Airlines	622 447	645 906	710 496	781 546	859 700	945 670	1 040 238	1 144 261
drugi letalski prevozniki	921 589	956 321	1 051 953	1 157 148	1 272 863	1 400 150	1 540 165	1 694 182
Dobiček pred davkom (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**
Naložbe v osnovna sredstva (v EUR)	0	0	0	5 679 646		0	0	0
Denarni tok v scenariju pri sedanjem stanju (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 osnovnem scenariju, tj. „brez dogovora z družbo Wizz Air“, se je naložba v okrepitev klasifikacijske številke tlakovane površine infrastrukture na nadzorovanem delu letališča štela za potrebno šele leta 2011, naložbe v povečanje zmogljivosti terminala pa se niso štele za potrebne (za dodatna pojasnila glej uvodno izjavo 388).

(386) Za osnovni scenarij ni bila uporabljena diskontna stopnja niti ni bila izračunana neto sedanja vrednost.

(387) Kot je pojasnjeno zgoraj, so v študiji družbe Carpatair predstavljeni trije scenariji na podlagi hipoteze „dogovor z družbo Wizz Air“. Komisija bo podrobneje predstavila realistični scenarij ([95]).

Preglednica 19: Realistični scenarij, „sklenjeni dogovor z družbo Wizz Air“: dobiček, stroški, denarni tokovi

	Izhodiščno leto	Leto 1	Leto 2	Leto 3	Leto 4	Leto 5	Leto 6	Leto 7
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
	Ocena	Napoved	Napoved	Napoved	Napoved	Napoved	Napoved	Napoved
Dodatni dobiček od družbe Wizz Air (v EUR)	**0**	**– 375 518**	**– 558 394**	**– 733 496**	**– 813 040**	**– 914 694**	**–1 042 962**	**–1 194 727**
Dodatne naložbe v osnovna sredstva zaradi družbe Wizz Air (v EUR)	**5 679 646**	**3 000 000**	**10 000 000**	**11 320 354**	**0**	**0**	**0**	**0**

([95]) Edina razlika med tremi scenariji je višina ocenjenih prihodkov iz letalskih dejavnosti. Na podlagi premisleka, da za 50 % dejanskega prometa družbe Carpatair v segmentu „odhodni kraj/destinacija“ na mednarodnem letališču Temišvar obstaja tveganje, da se bo prenesel na družbo Wizz Air, se je v scenariju realnih predpostavk v študiji ugotavljalo, da bi se z družbe Carpatair na družbo Wizz Air preneslo 50 % takega prometa, v optimističnem scenariju 25 % in v pesimističnem scenariju 75 %.

Dodatni denarni 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**
Dodatni denarni tok, kumulativno	–5 679 646	–9 055 164	49 613 558	–31 667 408	–32 480 449	–33 395 142	–34 438 104	35 632 832
Zahtevana stopnja donosnosti (stroški kapitala)	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %
Diskontni faktor	1,00	0,93	0,86	0,79	0,74	0,68	0,63	0,58
Sedanja vrednost (v EUR)	**–5 679 646**	**–3 125 480**	**–9 052 121**	**–9 568 735**	**– 597 609**	**– 622 525**	**– 657 243**	**– 697 112**
Sedanja vrednost, kumulativno	–5 679 646	–8 805 126	–17 857 247	–27 425 982	–28 023 591	–28 646 116	–29 303 359	30 000 471
		Pogoj	**Stanje**					
Neto sedanja vrednost (v EUR)	**– 30 000 471**	**0**	**SLABO**					
Interna stopnja donosnosti	**#NUM!**	**>= 8 %**	**SLABO**					
Vračilna doba (v letih)	**Nikoli**	**< 7 let**	**SLABO**					
Diskontirana vračilna doba (v letih)	**Nikoli**	**<= 7 let**	**SLABO**					

(388) Rezultati, ki jih vsebuje preglednica 19, so temeljili na naslednjih premislekih:

- Pričakovano število potnikov družbe Wizz Air je bilo predvideno na podlagi naslednjega:

  (a) V študiji so predstavljene napoved glede prometa na letališču iz razvojnega načrta za obdobje 2005–2015, ki je bil predstavljen leta 2005, in posodobljene napovedi glede prometa, vključene v razvojni načrt za obdobje 2005–2015, ki je bil predstavljen marca 2006. Ker je bila v poznejšem razvojnem načrtu omenjena možnost privabljanja nizkocenovnih letalskih prevoznikov, je bilo v študiji družbe Carpatair predvideno, da bi bilo treba dodatno rast prometa iz poznejšega razvojnega načrta v primerjavi z razvojnim načrtom iz marca 2005 pripisati pričakovanemu prihodu nizkocenovnega prevoznika/družbe Wizz Air;

  (b) V študiji je predvideno, da se bo 25 % vsega prometa v segmentu „odhodni kraj/destinacija“ preusmerilo na družbo Wizz Air ([96]).

- Na podlagi ocenjenega števila potnikov je bil zadržani znesek v letu 2009 ocenjen na 4 EUR na odhajajočega potnika, v obdobju 2010–2015 pa na 3,5 EUR na odhajajočega potnika.

- Prihodki od neletalskih dejavnosti so bili ocenjeni na 1 EUR na vkrcanega potnika, saj je bil v skladu s študijo to znesek, ki ga je letališče leta 2007 prejelo kot prihodek od neletalskih dejavnosti od drugih letalskih prevoznikov, ki opravljajo lete iz točke v točko.

- Družba Carpatair je menila, da bi bilo treba pristojbine za varnost šteti za prihodek od negospodarske dejavnosti in jih izključiti iz prihodkov od letalskih dejavnosti, ki so izhajali iz gospodarskih dejavnosti, v študiji pa so predvideni pristojbine za varnost in stroški za varnost v višini 2 EUR na potnika.

- V študiji so predvideni dodatni variabilni stroški v višini 70 EUR na premik za osnovne storitve oskrbe zrakoplova (gorivo, potrošni material) in stroške električne energije za osvetljavo.

- V študiji se ugotavlja, da je moralo letališče pred začetkom izvajanja dejavnosti družbe Wizz Air izvesti dela za okrepitev klasifikacijske številke tlakovane površine vzletno-pristajalne steze, voznih poti in ploščadi, da bi družbi Wizz Air omogočilo delovanje na mednarodnem letališču Temišvar s težkimi zrakoplovi (z največjo maso pri vzletu 71 ton). Družba Carpatair meni, da bi bilo treba te naložbe v dela za okrepitev klasifikacijske številke tlakovane površine šteti kot dodatne stroške, povezane s prisotnostjo družbe Wizz Air na mednarodnem letališču Temišvar. Po navedbah družbe Carpatair so namreč vsi drugi letalski prevozniki na mednarodnem letališču Temišvar delovali s precej lažjimi letali, zaradi katerih ni bilo treba povečati klasifikacijske številke tlakovane površine infrastrukture na nadzorovanem delu letališča. Po navedbah družbe Carpatair je bilo v poročilu, ki ga je upravljavec letališča prejel marca 2007 ([97]), izračunano, da bi naložba za okrepitev klasifikacijske številke tlakovane površine za sprejem težjih zrakoplovov znašala 19 137 000 RON (5 679 646 EUR). V študiji družbe Carpatair se ta znesek šteje za dodatni strošek zaradi prisotnosti družbe Wizz Air na letališču leta 2008 (saj se ugotavlja, da je bilo treba to izboljšavo klasifikacijske številke tlakovane površine izvesti, preden je družba Wizz Air začela izvajati dejavnosti).

([96]) Glej tudi sprotno opombo 101.

([97]) Študija infrastrukture na nadzorovanem delu letališča Temišvar iz leta 2006, ki jo je pripravila družba IPTANA.

- Glede na zaveze v memorandumu o soglasju glede povečanja zmogljivosti terminala na tri milijone potnikov na leto se tudi naložba v terminal šteje za dodatni strošek, povezan s prisotnostjo družbe Wizz Air (ta naložba je ocenjena na 3 milijone EUR leta 2009, 10 milijonov EUR leta 2010 in 17 milijonov EUR leta 2011). V študiji je pojasnjeno, da so te ocene naložb v osnovna sredstva za izgradnjo potniškega terminala temeljile na sklepu vlade št. 1212/2007 z dne 4. oktobra 2007 o odobritvi strateškega razvojnega načrta letališča iz marca 2006.

- Predvidena je bila 8-odstotna diskontna stopnja ([98]).

(389) Na podlagi teh premislekov je bila neto sedanja vrednost v sedmih letih ocenjena na −30 000 471 EUR ([99]). V študiji je bilo torej ugotovljeno, da na podlagi realističnega scenarija dogovor z družbo Wizz Air ni bil donosen, zato ni bil v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu ([100]).

Ocena študije družbe Carpatair, ki jo je opravila Komisija

(390) Komisija ugotavlja, da študija družbe Carpatair temelji na številnih predpostavkah, ki se ne zdijo razumne, vključno z naslednjimi:

- Komisija iz razlogov, pojasnjenih v uvodni izjavi 335, meni, da bi moral biti časovni okvir za oceno analize donosnosti omejen na začetno trajanje sporazumov iz leta 2008 in bi moral biti zato krajši od sedmih let. Poleg tega obdobje 2009–2015, uporabljeno v študiji družbe Carpatair, domnevno temelji na razvojnem načrtu, ki pa je zajemal celotno obdobje 2006–2015. Časovno obdobje, upoštevano v študiji, se zato zdi poljubno in ne odraža trajanja razvojnega načrta ali trajanja sporazumov iz leta 2008.

- Število potnikov družbe Wizz Air naj bi se med letoma 2009 in 2010 v realističnem scenariju povečalo za 292 590 potnikov, v pesimističnem scenariju za 276 743 potnikov in v optimističnem za 300 513 potnikov. Ta povečanja letalskega prometa družbe Wizz Air so večja od povečanja celotnega prometa na letališču, predvidenega v razvojnem načrtu iz marca 2006 (tj. povečanja za 253 423 potnikov med letoma 2009 in 2010). Zdi se, da študija kaže, da je tako povečanje deloma posledica dejstva, da so potniki družbe Carpatair začeli na konkurenčnih rutah uporabljati družbo Wizz Air. Kljub temu v vseh treh scenarijih skupno povečanje števila ocenjenih potnikov na mednarodnem letališču Temišvar med letoma 2009 in 2010 znaša 359 490 potnikov, kar je tudi večje od povečanja, ki je za celotni promet na mednarodnem letališču Temišvar predvideno v razvojnem načrtu (ki je bilo, kot že omenjeno, 253 423 potnikov). Poleg tega Komisija ugotavlja, da je bil v razvojnem načrtu kot glavni vzrok za povečanje prometa predviden pozitivni vpliv pristopa Romunije k EU leta 2007. Komisija zato dvomi, da bi bilo mogoče povečanje v napovedi glede prometa iz prvotnega razvojnega načrta iz marca 2005 v primerjavi z razvojnim načrtom iz marca 2006 v celoti pripisati nizkocenovnim letalskim prevoznikom ali zlasti družbi Wizz Air. Komisija zato meni, da ta predpostavka vzbuja dvom o zanesljivosti izračunov, vključenih v študijo.

- Osnovna predpostavka študije se nanaša na oceno, katere dele stroškov naložb bi bilo treba pripisati družbi Wizz Air, če sploh katere. Ta predpostavka je bistvena za splošne izračune donosnosti zadevnega dogovora. Komisija iz razlogov, pojasnjenih v uvodnih izjavah 372 do 378, meni, da se prisotnosti družbe Wizz Air na mednarodnem letališču Temišvar ne bi smeli pripisati dodatni stroški naložb. Zato pristop v študiji, v skladu s katerim bi bilo treba naložbe v izgradnjo novega terminala in okrepitev klasifikacijske številke tlakovane površine infrastrukture na nadzorovanem delu letališča šteti za dodatne stroške, ni sprejemljiv. Poleg tega je Romunija navedla, da je tudi letalski prevoznik TAROM uporabljal zrakoplove z največjo maso pri vzletu več kot 70 ton. Zato se predpostavka iz študije, da se naložbe v okrepitev klasifikacijske številke tlakovane površine vzletno-pristajalne steze, vozne steze in ploščadi pripišejo družbi Wizz Air, ne zdi smiselna.

([98]) V skladu s študijo so povprečni stroški kapitala v panogi letalskih prevoznikov v obdobju 2002–2009 znašali 7–10 %.

([99]) Neto sedanja vrednost je bila ocenjena na −32 061 035 EUR v pesimističnem scenariju in −25 879 341 EUR v optimističnem scenariju.

([100]) Glede na to, da je bilo za dogovor z družbo Wizz Air predhodno ugotovljeno, da ni donosen, je bila v študiji družbe Carpatair proučena tudi alternativa takemu dogovoru, tj. scenarij, v katerem je družbi Wizz Air dodeljena zagonska pomoč za odprtje novih rut (na podlagi smernice za letalski sektor iz leta 2005). V tem scenariju je bilo med drugim predvideno, da se podpora za trženje dodeli le za nove rute za tri leta, da noben potnik ne bo začel namesto družbe Carpatair uporabljati družbe Wizz Air in da bodo potrebne naložbe v osnovna sredstva znatno manjše. Na podlagi teh predpostavk je bila v takem scenariju o zagonski pomoči v študiji izračunana neto sedanja vrednost v višini 1 977 176 EUR v sedmih letih.

(391) Poleg tega Komisija opozarja še, da so v študiji dodatni denarni tokovi predvideni kot razlika med denarnim tokom iz osnovnega scenarija in denarnimi tokovi iz treh scenarijev, v katerih je predpostavljena sklenitev dogovora z družbo Wizz Air. Kljub temu v študiji dodatni denarni tok ni tako izračunan, vsak od scenarijev, v katerih je predpostavljena sklenitev dogovora z družbo Wizz Air, pa vsebuje lastne izračune dodatnega denarnega toka (pri čemer ni narejena primerjava z osnovnim scenarijem). To zato vzbuja dodatne dvome o sklepnih ugotovitvah iz študije, povezanih s podatki.

(392) Komisija zato ugotavlja, da predhodne analize donosnosti, ki jo je predložila družba Carpatair, ni mogoče uporabiti kot dokaz za neskladnost sporazumov iz leta 2008 z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu.

Naknadne študije donosnosti za sporazume iz leta 2008

(393) Pričakovana donosnost sporazumov iz leta 2008 z družbo Wizz Air je podprta z naknadnimi študijami, ki so jih Komisiji zagotovile:

— družba Oxera,

— Politehnična univerza v Temišvaru in

— družba RBB.

(394) Komisija bo v nadaljevanju na kratko opisala te naknadne študije kot dopolnilni dokaz ugotovitev iz predhodnih študij. Ne glede na to predhodna analiza donosnosti ostaja odločilni dokaz pri oceni skladnosti z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu, ki jo je izvedla Komisija.

Družba Oxera

(395) Družba Oxera je 27. oktobra 2011 predložila naknadno poročilo, pripravljeno za družbo Wizz Air. V poročilu družbe Oxera so bili v povezavi s sporazumi iz leta 2008 izračunani naslednji dodatni stroški in prihodki:

Preglednica 20: Prihodki na odhajajočega potnika družbe Wizz Air v obdobju 2008–2010 (v EUR)

Kategorija	2008	2009	2010
Prihodki iz letalskih dejavnosti[1]			
Pristojbine za pristanek[2]	2,50	2,00	2,00
Pristojbine za oskrbo[2]	0,99	0,99	0,99
Pristojbine za vkrcane potnike	8,00	6,40	5,04
Pristojbine za potnike z zmanjšano mobilnostjo	0,20	0,20	0,20
Pristojbine za varnost	10,00	10,00	10,00
Prihodki iz neletalskih dejavnosti	**0,78**	**1,16**	**1,74**
Skupni prihodki	**22,47**	**20,75**	**20,70**

Opomba: [1] Prihodki iz letalskih dejavnosti so prikazani po popustih in povračilih pristojbin ter pred plačili za trženje. Predpostavlja se, da za 50 % prihodka od pristojbin za pristanek veljajo popusti iz zbornikov letalskih informacij. [2] Prihodki iz letalskih dejavnosti od letaliških pristojbin, ki so povezane s premiki v letalskem prometu (tj. pristojbin za pristanek in storitve zemeljske oskrbe), so bili ocenjeni z uporabo realiziranega števila potnikov ob predpostavki, da je uporabljen zrakoplov Airbus A320-200 z največjo maso pri vzletu 72 ton in 180 sedeži z 84-odstotnim koeficientom zasedenosti. To predstavlja povprečni koeficient zasedenosti družbe Wizz Air v letu 2010 (za dodatne podrobnosti glej http://wizzair.com/about_us/news/#wizen068).

Vir: analiza družbe Oxera na podlagi podatkov, ki jih je prejela od upravljavca letališča.

Preglednica 21: Pričakovani stroški, povezani s sporazumi iz leta 2008 (v EUR)

Kategorija	2008	2009	2010
Stroški poslovanja			
Osebje	1,56	1,56	1,56
Energija	0,70	0,70	0,70
Materiali	–0,45	–0,45	–0,45
Storitve in drugi operativni stroški	1,65	1,65	1,65

Stroški trženja	**13,70**	**15,59**	**14,95**
Stroški naložb	**0,89**	**0,87**	**2,06**
Stroški skupaj	**18,04**	**19,92**	**20,47**

Vir: analiza družbe Oxera na podlagi podatkov, ki jih je prejela od upravljavca letališča.

(396) Rezultati, ki jih vsebujeta preglednica 20 in preglednica 21, temeljijo na naslednjih premislekih:

- Prihodki iz letalskih dejavnosti so ocenjeni na podlagi kombinacije naknadnega in predhodnega pristopa. Temeljijo na dejanskih podatkih o potnikih in obračanjih družbe Wizz Air (naknadni vidik). Popusti so ocenjeni na podlagi predhodnega pristopa. Pri prihodkih iz letalskih dejavnosti je predviden 25-odstotni popust na pristojbine za pristanek ([101]) in 20-odstotni popust na pristojbine za vkrcane potnike v letu 2009 ter 30-odstotni popust v letu 2010 (popust na pristojbine za pristanek v letu 2008 ni bil predviden zaradi majhnega števila obračanj družbe Wizz Air v navedenem letu). Pristojbine za osvetlitev in parkiranje za zrakoplov so bile izključene, saj po mnenju družbe Oxera ni bilo mogoče ugotoviti, koliko bi zasebni vlagatelj morda upošteval prihodke od teh dveh vrst pristojbin. Pristojbine za varnost so vključene.

- Pri oceni prihodkov iz neletalskih dejavnosti (tj. povezanih s parkiranjem, najemom vozil, restavracijami) je bil uporabljen predhodni pristop. Za te prihodke se je predvidevalo, da so bili prvo leto, tj. leta 2008, približno enaki kot prihodki iz neletalskih dejavnosti od letalskih prevoznikov ([102]), ki niso bili družba Wizz Air (tj. približno 0,78 EUR na odhajajočega potnika). Za leti 2009 in 2010 se je predpostavljalo, da se bodo letni prihodki iz neletalskih dejavnosti na potnika povečali za 50 %, tj. v skladu z dejansko rastjo prihodkov iz neletalskih dejavnosti na letališču leta 2008.

- Kar zadeva dodatne stroške poslovanja, so bili stroški, ki se spreminjajo glede na število potnikov ([103]) (stroški osebja, stroški energije, stroški materiala, stroški kupljenih storitev in drugi stroški poslovanja), družbi Wizz Air pripisani sorazmerno z deležem odhodov potnikov letalskega prevoznika. Po navedbah družbe Oxera so stroški za varnost vključeni v dodatne stroške poslovanja. Izračun temelji na podatkih o realizaciji za stroške poslovanja in je zato naknaden.

- Plačila za trženje so bila izračunana v skladu s sporazumom za trženje na podlagi dejanskega števila potnikov družbe Wizz Air in ob upoštevanju višine letaliških pristojbin, ocenjenih, kot je pojasnjeno zgoraj.

- Za izračun dodatnih stroškov naložb, ki temeljijo na podatkih o naložbah za obdobje 2007–2010 in jih je predložilo letališče, je bil uporabljen naknadni pristop. Naložbe, ki jih je država financirala za stavbo terminala in opremo za varovanje, niso bile pripisane družbi Wizz Air. Po navedbah družbe Oxera so bili to stroški, ki bi nastali ne glede na prisotnost družbe Wizz Air, saj so bili posledica obveznosti Romunije, da izpolni pogoje za pridružitev schengenskemu območju. Stroški amortizacije naložb, financiranih iz lastnih sredstev letališča, so se upoštevali in so bili dodeljeni sorazmerno glede na delež potnikov družbe Wizz Air v potniški zmogljivosti letališča. Za potniško zmogljivost je bilo ocenjeno, da je enaka največjemu številu potnikov na letališču v obdobju 2007–2010, saj je upravljavec letališča družbi Oxera pojasnil, da je mednarodno letališče Temišvar med pripravo študije (oktobra 2011) v zvezi s premiki v zračnem prometu delovalo s polno zmogljivostjo.

(397) Družba Oxera je na podlagi navedenih stroškov in prihodkov menila, da so sporazumi iz leta 2008 prinesli dodatno donosnost. Dobiček na potnika (tj. dodatni prispevek na potnika, izračunan kot razlika med ocenama dodatnih prihodkov in stroškov) prikazuje preglednica 22.

([101]) Po navedbah družbe Oxera je to enako predpostavki, da 50 % prometa družbe Wizz Air poteka na novih rutah, zato ima družba 50-odstotni popust na pristojbine za pristanek, za preostalih 50 % prometa pa se zaračunajo celotne pristojbine za pristanek.

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

([103]) Družba Oxera je za določitev dela stroškov, ki bi se lahko šteli za fiksne glede na spremembe v številu potnikov, in dela stroškov, ki se spreminjajo, uporabila regresijsko analizo.

Preglednica 22: Dodatni prispevek, povezan s sporazumi iz leta 2008 (v EUR)

Kategorija	2008	2009	2010
Povprečni dodatni prihodek na odhajajočega potnika	22,47	20,75	20,70
Povprečni dodatni stroški na odhajajočega potnika	18,04	19,92	20,47
Dodatni prispevek na odhajajočega potnika	4,43	0,84	0,23
Dodatni prispevek skupaj	**19 404**	**107 198**	**37 833**

Vir: analiza družbe Oxera na podlagi podatkov, ki jih je prejela od upravljavca letališča.

(398) Družba Oxera je na podlagi izračunov ugotovila, da so imeli sporazumi iz leta 2008 v triletnem obdobju veljavnosti ob upoštevanju 12,02-odstotne diskontne stopnje pozitivno neto sedanjo vrednost v višini 145 249 EUR.

(399) Komisija ugotavlja, da so v naknadni oceni donosnosti, ki jo je pripravila družba Oxera, pri izračunu dodatnih prihodkov mešano uporabljeni predhodni in naknadni podatki, pri izračunu dodatnih stroškov pa so uporabljeni le naknadni podatki.

(400) Komisija ugotavlja, da so vključeni pristojbine in stroški za varnost, ter predvideva, da to ne bo vplivalo na izračun splošne donosnosti.

(401) V zvezi s prihodki iz letalskih dejavnosti Komisija ugotavlja, da so pristojbine za osvetlitev in parkiranje (v višini 2,10 EUR na tono največje mase pri vzletu na uporabo oziroma 0,15 EUR na tono največje mase pri vzletu na uporabo) izključene iz izračunov, torej gre za zadržan pristop. Poleg tega se zdita predvideni 20-odstotni popust pri pristojbini za vkrcanega potnika za leto 2009 in 30-odstotni popust za leto 2010 precenjena, saj bi se s tem predvidevalo, da bo leta 2009 več kot 300 000 vkrcanih potnikov, leta 2010 pa več kot 500 000 vkrcanih potnikov, kar ni v skladu s podatki o realizaciji za potnike družbe Wizz Air. Komisija meni, da na podlagi podatkov o realizaciji za potnike družbe Wizz Air za leti 2008 in 2009 popust za pristojbine za potnike ne bi smel biti predviden, za leto 2010 pa bi morala biti predvidena le 10-odstotna diskontna stopnja. Vendar Komisija opozarja, da bi bil na podlagi enačbe v sporazumu o trženju popravek letaliških pristojbin (da bi se upoštevale pristojbine za osvetlitev in parkiranje ter popravila diskontna stopnja, ki bi jo bilo treba predvideti za pristojbino za potnike) izveden podoben popravek plačil za trženje za enak znesek, zato to ne bi vplivalo na splošno donosnost.

(402) Na stroškovni strani:

(a) Komisija meni, da je pristop za izračun dodatnih stroškov poslovanja na podlagi podatkov o realizaciji, ki so bili na voljo pred podpisom sporazumov iz leta 2008, razumen;

(b) Komisija ugotavlja, da je študija vključevala dodatne stroške amortizacije naložb, izvedenih z lastnimi sredstvi upravljavca letališča, na podlagi pričakovanega deleža družbe Wizz Air v letališki zmogljivosti. Kljub temu, kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 372, Komisija ugotavlja, da letališču zaradi prisotnosti družbe Wizz Air na letališču niso nastali stroškov naložb. Komisija zato meni, da analiza ne bi smela vključevati stroškov amortizacije, povezanih s sporazumi.

(403) Komisija iz razlogov, pojasnjenih v uvodni izjavi 401, meni, da se zdijo stroški na splošno precenjeni.

(404) Ker pa bi popravek prihodkov iz letalskih dejavnosti povzročil podoben popravek plačila za trženje, to ne bi vplivalo na izračun donosnosti. Poleg tega se zdijo stroški precenjeni. Komisija je zato sklenila, da splošna sklepna ugotovitev iz študije družbe Oxera iz leta 2011 velja, neto sedanja vrednost pa ostaja pozitivna.

(405) Komisija na podlagi uvodnih izjav 399 do 404 meni, da so rezultati poročila družbe Oxera z dne 27. oktobra 2011 o sporazumih iz leta 2008 sprejemljivi.

Politehnična univerza v Temišvaru

(406) Upravljavec letališča je predložil analizo stroškov in koristi, ki jo je Politehnična univerza v Temišvaru izvedla aprila 2011. V analizi so plačila za trženje, ki jih je letališče plačalo družbi Wizz Air, obravnavana kot „naložba“ upravljavca letališča v doseganje cilja povečanja števila potnikov in implicitno prihodkov. V analizi se za to „naložbo“ upoštevata dva časovna okvira, in sicer pet let (2008–2012) in sedem let (2008–2014). Izračuni v študiji temeljijo na naknadnih podatkih za obdobje 2008–2010 in ocenah za obdobje 2011–2014. Univerza je za oceno donosnosti „naložbe“ izračunala neto sedanjo vrednost, pri čemer je upoštevala štiri elemente:

— stroške, ki jih je imel upravljavec letališča zaradi letnih plačil za trženje na podlagi sporazuma z družbo Wizz Air in ki so znašali 77 192,01 EUR leta 2008, 2 051 031,32 EUR leta 2009 in 223 038 EUR leta 2010,

— dodatne stroške, ki jih je imel upravljavec letališča zaradi izvajanja storitev za družbo Wizz Air in ki so bili ocenjeni kot delež celotnih stroškov (1 % leta 2009, 15 % leta 2010, 20 % leta 2011 in 22 % za obdobje 2011–2014). Opozoriti je mogoče, da je vsako leto delež skupnih stroškov, dodeljen družbi Wizz Air, enak deležu družbe Wizz Air v skupnem številu letov na letališču ali večji od njega,

— kar zadeva prihodke, ki jih je upravljavec letališča prejel od družbe Wizz Air, so bili za obdobje 2008–2010 uporabljeni dejanski prihodki, za napoved prihodnjih prihodkov od letaliških pristojbin za obdobje 2011–2014 pa je bil uporabljen zbornik letalskih informacij za leto 2010,

— uporabljena je bila 5-odstotna diskontna stopnja.

(407) Analiza je pokazala, da „naložba“, ki zajema tri leta vnaprejšnjih odhodkov za trženje v obdobju 2008–2010, skupaj s prihodki od družbe Wizz Air v petletnem obdobju 2008–2012 v petih letih (2008–2012) ustvari neto sedanjo vrednost v višini 590 389,80 EUR (približno 2,5 milijona RON). V sedemletnem časovnem okviru (2008–2014) se ob upoštevanju prihodkov v obdobju 2008–2014 neto sedanja vrednost znatno poveča na 2 282 687,31 EUR (približno 10 milijonov RON).

(408) Komisija se je seznanila s pozitivno neto sedanjo vrednostjo, ki jo je izračunala Politehnična univerza v Temišvaru. Pristop k dodelitvi skupnih stroškov se ji zdi razumen (enak kot delež letov družbe Wizz Air v skupnem številu letov na mednarodnem letališču Temišvar ali večji od njega). Kljub temu študija ne vključuje nobenih podrobnosti o tem, kako so bili izračunani prihodki od družbe Wizz Air (npr. na podlagi katerih predvidenih popustov ter kateri podatki za potniški promet in obračanje so bili uporabljeni). Zato Komisija nima potrebnih informacij, da bi lahko ocenila, ali so ocene prihodkov razumne. Poleg tega se zdi, da se analiza donosnosti ne nanaša le na sporazume iz leta 2008 in sporazuma o spremembah iz leta 2010, ampak zajema širše obdobje. Zato se Komisija ne more opreti na splošni rezultat te študije.

Družba RBB

(409) Upravljavec letališča je predložil tudi študijo, ki jo je družba RBB pripravila 27. oktobra 2011. Družba RBB je ugotovila, da so se sporazumi iz leta 2008 za donosne izkazali že do leta 2010 in da je bilo zanje mogoče pričakovati, da bodo le še donosnejši, saj je izvajanje dejavnosti družbe Wizz Air na mednarodnem letališču Temišvar še naprej prinašalo stalne koristi na letni ravni, odhodki za trženje, ki so se plačeval v obdobju 2008–2010, pa so se končali. Po navedbah družbe RBB se dodatni stroški, ki jih je mogoče pripisati družbi Wizz Air v obdobju 2008–2010, odvisno od dodelitve stroškov poslovanja gibljejo v razponu od 3,5 milijona EUR (15,2 milijona RON) do 3,8 milijona EUR (16,8 milijona RON). To se je primerjalo z letališkimi pristojbinami, ki jih je plačala družba Wizz Air in na podlagi katerih so dodatni prihodki skupno znašali 5,5 milijona EUR (23,9 milijona RON). Na podlagi tega je bil ustvarjen presežek, ki je znašal med 2 milijonoma EUR (8,7 milijona RON) in 1,7 milijona EUR (7,1 milijona RON). Družba RBB je na podlagi tega sklenila, da so sporazumi iz leta 2008 upravljavcu letališča prinesli pozitiven donos. Pri tem izračunu se niso upoštevali prihodki iz neletalskih dejavnosti.

(410) Družba RBB je ugotovila tudi, da se je zaradi dejavnosti družbe Wizz Air izboljšala učinkovitost na mednarodnem letališču Temišvar, saj je družba Wizz Air na premik letala prepeljala znatno večje število potnikov kot drugi letalski prevozniki, ki so delovali na navedenem letališču. To naj bi prispevalo k splošni donosnosti letališča v obdobju 2008–2010, saj so se skupni prihodki iz poslovanja povečali za 39 %, skupni stroški poslovanja pa so se povišali za 22 %. Podobno se je dobiček iz poslovanja na potnika v obdobju 2008–2010 povečal za 74 %, tj. z 1,4 EUR (5,9 RON) na 2,4 EUR (10,25 RON).

(411) Družba RBB je tudi izračunala, da je družba Wizz Air zagotovila delež prihodkov iz letalskih dejavnosti, ki je bil sorazmeren z njenim deležem potnikov in premikov letal na letališču ali večji od njega.

(412) V zvezi z analizo dodatnih stroškov in prihodkov Komisija ugotavlja, da je družba RBB prihodek družbe Wizz Air izračunala le na podlagi letaliških pristojbin, zato se lahko ta pristop šteje za zadržan, saj ne vključuje pristojbin iz neletalskih dejavnosti. Komisiji se zdi pristop, uporabljen pri izračunu dodatnih stroškov in dodatnih prihodkov za namene ugotavljanja dodatne donosnosti, ki izhaja iz sporazumov iz leta 2008 z družbo Wizz Air, v obdobju 2008–2010, razumen.

Sklepna ugotovitev o gospodarski prednosti za sporazume iz leta 2008

(413) Na podlagi podatkov iz naknadno rekonstruirane predhodne študije družbe Oxera z dne 10. februarja 2015, kot jih je ponovno izračunala Komisija (uvodna izjava 380), se je za dogovor med upravljavcem letališča in družbo Wizz Air pričakovalo, da bo upravljavcu letališča zagotovil dodatno donosnost. Komisija ugotavlja, da naknadni študiji, ki sta ju pripravili družbi Oxera in RBB, zagotavljata dopolnilne dokaze k ugotovitvam predhodne študije družbe Oxera.

(414) Poleg tega obstajajo znaki, zlasti na podlagi razvojnega načrta za obdobje 2006–2015, da so bili sporazumi z družbo Wizz Air iz leta 2008 del splošne strategije in dolgoročnega prizadevanja za splošno donosnost letališča.

(415) Komisija zato meni, da bi preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu sklenil tak dogovor. Zato je sklenila, da družbi Wizz Air s sporazumi iz leta 2008, sklenjenimi med njo in upravljavcem letališča, ni bila dodeljena gospodarska prednost, ki je ne bi mogla dobiti pod običajnimi tržnimi pogoji.

9.1.4.6 Analiza donosnosti sporazumov o spremembah iz leta 2010

(416) V poročilu družbe Oxera z dne 10. februarja 2015 so bili izračunani tudi dodatni stroški, prihodki in dobiček, ki bi jih bilo mogoče pričakovati ob podpisu sporazumov o spremembah z dne 25. junija 2010 (povzetek vsebuje preglednica 23). Družba Oxera je 14. maja 2015 znova predložila izračune pričakovane donosnosti, da bi popravila težavo v zvezi s podatki, ugotovljeno v poročilu z dne 10. februarja 2015. Popravek se je nanašal na precenjene skupne stroške naložb v prvotni predložitvi zaradi dvojnega štetja naložbe, ki jo je financirala država. Ta težava v zvezi s podatki je vplivala na pričakovano donosnost sporazuma o spremembah iz leta 2010, ki je bila prvotno podcenjena.

(417) Družba Oxera je sklenila, da naj bi neto sedanja vrednost sporazumov o spremembah z dne 25. junija 2010 znašala 2 326 milijona RON.

Preglednica 23: Dodatni prihodki, dodatni stroški in dodatni dobiček, pričakovani na podlagi sporazumov o spremembah iz leta 2010, v skladu s poročilom družbe Oxera

(v tisoč RON)		**2010**	**2011**
Število odhajajočih potnikov družbe Wizz Air	[A]	71 925	13 665
Prihodki iz letalskih dejavnosti	[B]	1 253	238
Prihodki iz neletalskih dejavnosti	[C]	1 713	336
Dodatni prihodki skupaj	*[D] = [B] + [C]*	*2 967*	*574*
Stroški poslovanja	[E]	801	157
Amortizacija	[F]	120	23
Dodatni stroški skupaj	*[G] = [E] + [F]*	*921*	*181*
Dodatni dobiček	*[H] = [D] – [G]*	*2 046*	*394*
Diskontni faktor		1,0	0,9
Neto sedanja vrednost		**2 326**	

(418) Rezultati, ki jih prikazuje preglednica 23, temeljijo na naslednjih premislekih:

(a) napovedi glede potniškega prometa družbe Wizz Air so bile izračunane na podlagi realizacije potniškega prometa družbe Wizz Air v letu 2009, povečane za oceno pričakovane rasti evropskega zračnega prometa, ki jo je organizacija Eurocontrol pripravila leta 2008 ([104]);

(b) napovedi glede obračanj družbe Wizz Air so bile izračunane na podlagi tega, da je družba Wizz Air upravljala Airbus 320-200 z največjo maso pri vzletu 72 ton, 180 sedeži in 82-odstotnim koeficientom zasedenosti. Te predpostavke temeljijo na predpostavkah iz predhodne analize donosnosti, ki jo je Romunija predložila za sporazume iz leta 2008;

(c) napovedi glede prihodkov iz letalskih dejavnosti temeljijo na pristojbinah na odhajajočega potnika in obračanje ter popustih, določenih v sporazumih o spremembah iz leta 2010. Analiza ne vključuje pristojbine za varnost, saj je družba Oxera sklenila, da ne spada v obseg ocene načela udeleženca v tržnem gospodarstvu, saj se s takimi pristojbinami financirajo dejavnosti, ki spadajo v pristojnost države pri izvajanju njenih uradnih pooblastil (točka 35 smernic za letalski sektor iz leta 2014);

(d) kot v primeru sporazuma iz leta 2008 napovedi glede prihodkov iz neletalskih dejavnosti izhajajo iz ocen prihodkov iz neletalskih dejavnosti na odhajajočega potnika iz predhodne analize, ki jo je predložila Romunija, povečanih za pričakovano inflacijo in uporabljenih za napovedi prometa, kot je pojasnjeno v točki (a);

(e) kot je pojasnjeno zgoraj, kar zadeva dodatne stroške poslovanja (za storitve osebja, energijo, materiale), upravljavec letališča meni, da je približno 20 % stroškov poslovanja mogoče šteti za dodatne, tj. take, ki se spreminjajo glede na število potnikov. V poročilu družbe Oxera so dodatni stroški poslovanja ocenjeni na podlagi podatkov o realizaciji za obdobje 2007–2009, povečanih za pričakovano inflacijo, ob predpostavki, da je 20 % stroškov dodatnih. Stroški za varnost so izključeni;

(f) ocene iz poročila družbe Oxera ne vključujejo dodatnih stroškov trženja, ki bi jih imel upravljavec letališča, saj je sporazum o trženju 10. februarja 2010 prenehal veljati;

(g) kot je zgoraj pojasnjeno za sporazume iz leta 2008, se v zvezi z dodatnimi stroški naložb v poročilu družbe Oxera upoštevajo podatki, ki jih je upravljavec letališča predložil za obdobje 2007–2011 za naložbe, ki jih je izvedel ter so se financirale iz državnih in njegovih lastnih sredstev. V poročilu družbe Oxera je predvideno, da zaradi delovanja družbe Wizz Air niso bile dodatne naložbe niso bile pričakovane. Državno financiranje, ki ga je upravljavec letališča prejel za stavbo terminala in opremo za varovanje, je bilo izključeno, se ni štelo, da ga je mogoče pripisati prisotnosti družbe Wizz Air na mednarodnem letališču Temišvar. Amortizacija drugih naložb, financiranih iz lastnih sredstev upravljavca letališča, je bila dodeljena na podlagi pričakovanega deleža prometa družbe Wizz Air glede na zmogljivost letališča. Letna zmogljivost letališča med trajanjem sporazumov naj bi bila tri milijone potnikov. Ta predpostavka temelji na memorandumu o soglasju iz leta 2008, v katerem je bilo navedeno, da naj bi letna zmogljivost letališča do leta 2011 dosegla tri milijone potnikov. Pri izračunu stroškov amortizacije je bila upoštevana linearna amortizacija;

(h) ocenjeni dobički so bili diskontirani z uporabo referenčnih obrestnih mer Komisije, nato pa jim je bila prišteta razlika 100 bazičnih točk, tako da je znašala diskontna stopnja 8,82 %.

(419) Komisiji se zdi pristop, ki ga je družba Oxera uporabila pri ocenjevanju števila potnikov in posledičnem izračunu pričakovanega prihodka iz letalskih dejavnosti ob upoštevanju rabatov, predvidenih v sporazumih o spremembah iz leta 2010, razumen. Strinja se tudi z izključitvijo pristojbine za varnost iz razlogov, pojasnjenih v uvodni izjavi 365.

(420) Komisija sprejema oceno dodatnih prihodkov iz neletalskih dejavnosti. Ta temelji na oceni, ki jo je upravljavec letališča pripravil na podlagi podatkov za predhodno leto, v skladu s katerimi prihodki iz neletalskih dejavnosti predstavljajo 15–20 % prihodkov upravljavca letališča, kar se zdi razumno.

(421) Komisija se strinja tudi z diskontno stopnjo, uporabljeno pri izračunu, zlasti glede na to, da je obdobje analize krajše od enega leta.

([104]) Eurocontrol (2008), Challenges of Growth 2008 (Izzivi rasti 2008), zbirno poročilo, stran 14.

(422) Komisija se strinja, da v izračune ni treba vključiti dodatnih stroškov trženja.

(423) Kar zadeva dodatne stroške poslovanja, je bila v poročilu družbe Oxera uporabljena predpostavka, ki so jo predložili romunski organi in v skladu s katero je 80 % stroškov poslovanja fiksnih, le 20 % pa se jih spreminja glede na število potnikov. Komisiji se zdi ta predpostavka razumna ([105]). Družba Oxera je dodatne stroške poslovanja ocenila z uporabo podatkov o realizaciji za stroške poslovanja na odhajajočega potnika pred podpisom sporazumov, povečanih za pričakovano inflacijo, ter uporabo takih stroškov poslovanja na potnika za ocenjeno število potnikov družbe Wizz Air. Komisiji se zato zdijo ocene dodatnih stroškov poslovanja sprejemljive.

(424) Kar zadeva dodatne stroške poslovanja, se zdi Komisiji pristop iz poročila družbe Oxera razumen. Zlasti se v poročilu družbe Oxera ne pričakuje, da bi se zaradi dejavnosti družbe Wizz Air na mednarodnem letališču Temišvar izvedle dodatne naložbe. Sporazum o spremembi ni vseboval novih zavez upravljavca letališča do družbe Wizz Air glede dodatne infrastrukture v primerjavi s sporazumi iz leta 2008, ocenjenimi v uvodni izjavi 372. Zato se Komisija strinja, da zaradi prisotnosti družbe Wizz Air ni bila izvedena nobena naložba. Poleg tega Komisija ugotavlja, da je študija družbe Oxera vključevala dodatne stroške amortizacije naložb, izvedenih z lastnimi sredstvi upravljavca letališča, na podlagi pričakovanega deleža družbe Wizz Air v letališki zmogljivosti. Kljub temu, kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 372, Komisija ugotavlja, da upravljavec letališča zaradi prisotnosti družbe Wizz Air ni imel stroškov naložb. Komisija zato meni, da analiza ne bi smela vključevati stroškov amortizacije, povezanih s sporazumoma o spremembah iz leta 2010 ([106]).

(425) Na podlagi navedenega povzetek dodatnih stroškov, prihodkov in dobička, ki bi jih bilo mogoče pričakovati ob podpisu sporazumov o spremembah iz leta 2010, kot jih je na podlagi poročila družbe Oxera ponovno izračunala Komisija, vsebuje preglednica 24.

Preglednica 24: Dodatni prihodki, dodatni stroški in dodatni dobiček, pričakovani na podlagi sporazumov o spremembah iz leta 2010, v skladu s poročilom družbe Oxera, kakor jih je znova izračunala Evropska komisija

(v tisoč RON)		**2010**	**2011**
Število odhajajočih potnikov družbe Wizz Air	[A]	71 925	13 665
Prihodki iz letalskih dejavnosti	[B]	1 253	238
Prihodki iz neletalskih dejavnosti	[C]	1 713	336
Dodatni prihodki skupaj	*[D] = [B] + [C]*	*2 967*	*574*
Stroški poslovanja	[E]	801	157
Dodatni stroški skupaj	*[F] = [E]*	*801*	*157*
Dodatni dobiček	*[G] = [D] – [F]*	*2 165*	*417*
Diskontni faktor		1,0	0,9
Neto sedanja vrednost		**2 462**	

Naknadna študija donosnosti za sporazuma o spremembah iz leta 2010

(426) Družba Oxera je 27. oktobra 2011 predložila naknadno poročilo, pripravljeno za družbo Wizz Air. V njem so bili izračunani naslednji dodatni stroški in prihodki, ki izhajajo iz sporazumov o spremembah iz leta 2010.

([105]) Glej sprotno opombo 92.

([106]) Kolikor so bili stroški amortizacije vključeni, je ta predpostavka zadržana, dodatni stroški pa so precenjeni. V takem scenariju ima Komisija enako pripombo kot v uvodni izjavi 379.

Preglednica 25: Prihodki na odhod potnika družbe Wizz Air v obdobju 2010–2011 (v EUR)

Kategorija	2008	2009	2010
Prihodki iz letalskih dejavnosti[1]			
Pristojbine za pristanek[2]	2,50	2,00	2,00
Pristojbine za oskrbo[2]	0,99	0,99	0,99
Pristojbine za vkrcane potnike	8,00	6,40	5,04
Pristojbine za potnike z zmanjšano mobilnostjo	0,20	0,20	0,20
Pristojbine za varnost	10,00	10,00	10,00
Prihodki iz neletalskih dejavnosti	**0,78**	**1,16**	**1,74**
Skupni prihodki	**22,47**	**20,75**	**20,70**

Opomba: [1] Prihodki iz letalskih dejavnosti so prikazani po popustih in povračilih pristojbin ter pred plačili za trženje. Predpostavlja se, da za 50 % prihodka od pristojbin za pristanek veljajo popusti iz zbornikov letalskih informacij. [2] Prihodki iz letalskih dejavnosti od letaliških pristojbin, ki so povezane s premiki v letalskem prometu (tj. pristojbin za pristanek in storitve zemeljske oskrbe), so bili ocenjeni z uporabo realiziranega števila potnikov ob predpostavki, da je uporabljen zrakoplov Airbus A320-200 z največjo maso pri vzletu 72 ton in 180 sedeži z 84-odstotnim koeficientom zasedenosti. To predstavlja povprečni koeficient zasedenosti družbe Wizz Air v letu 2010 (za dodatne podrobnosti glej http://wizzair.com/about_us/news/#wizen068). *Vir*: analiza družbe Oxera na podlagi podatkov, ki jih je prejela od upravljavca letališča.

Preglednica 26: Ocenjeni stroški, povezani s sporazumoma iz leta 2010 (v EUR)

Kategorija	2008	2009	2010
Stroški poslovanja			
Osebje	1,56	1,56	1,56
Energija	0,70	0,70	0,70
Materiali	–0,45	–0,45	–0,45
Storitve in drugi operativni stroški	1,65	1,65	1,65
Stroški trženja	13,70	15,59	14,95
Stroški naložb	0,89	0,87	2,06
Stroški skupaj	**18,04**	**19,92**	**20,47**

Vir: analiza družbe Oxera na podlagi podatkov, ki jih je prejela od upravljavca letališča.

(427) Rezultati, ki jih vsebujeta preglednica 25 in preglednica 26, temeljijo na naslednjih premislekih:

- zajeto je obdobje od junija 2010–februarja 2011, tj. obdobje veljavnosti sporazumov o spremembah iz leta 2010.
- Prihodki iz letalskih dejavnosti so ocenjeni na podlagi kombinacije naknadnega in predhodnega pristopa. Temeljijo na dejanskih podatkih o potnikih in obračanjih družbe Wizz Air za leto 2010 (naknadni vidik), za januar in februar leta 2011 pa jih je družba Oxera ocenila na podlagi podatkov iz decembra 2010 (predhodni vidik). Popusti so ocenjeni na podlagi predhodnega pristopa ter upoštevajo osnovne tarife in rabate iz sporazumov o spremembah iz leta 2010. Predvideva se 10-odstotni popust na pristojbine za pristanek in 10-odstotni popust na pristojbino na vkrcanega potnika. Pristojbine za varnost so vključene.
- Prihodki iz neletalskih dejavnosti na odhajajočega potnika so bili ocenjeni v skladu s povprečnimi realiziranimi prihodki iz neletalskih dejavnosti za leto 2010 za družbo Wizz Air, tj. 3,04 EUR na potnika.
- Kar zadeva dodatne stroške, so bili stroški, ki se spreminjajo glede na število potnikov (stroški osebja, stroški energije, stroški materiala, stroški kupljenih storitev in drugi stroški poslovanja), družbi Wizz Air pripisani sorazmerno z deležem odhodov potnikov letalskega prevoznika. Izračun temelji na podatkih o realizaciji za stroške poslovanja in je zato naknaden.
- V analizo niso vključena plačila za trženje, saj je sporazum o trženju prenehal veljati februarja 2010.

- Dodatni stroški naložb so bili ocenjeni ob upoštevanju naložbe, izvedene leta 2010. Naložbe, ki jih je država financirala za stavbo terminala in opremo za varovanje, niso bile pripisane družbi Wizz Air. Po navedbah družbe Oxera so bili to stroški, ki bi nastali ne glede na prisotnost družbe Wizz Air, saj so bili posledica obveznosti Romunije, da izpolni pogoje za pridružitev schengenskemu območju. Upoštevale so se naložbe, financirane iz lastnih sredstev upravljavca letališča. Stroški naložb, financiranih iz lastnih sredstev upravljavca letališča, vključno z amortizacijo in obrestmi, so bili dodeljeni sorazmerno glede na delež potnikov družbe Wizz Air v potniški zmogljivosti letališča. Za potniško zmogljivost je bilo ocenjeno, da je enaka največjemu številu potnikov na letališču leta 2010, saj je upravljavec letališča družbi Oxera pojasnil, da je mednarodno letališče Temišvar med pripravo študije (oktobra 2011) v zvezi s premiki v zračnem prometu delovalo s polno zmogljivostjo.

(428) Družba Oxera je na podlagi navedenih stroškov in prihodkov ugotovila, da sta sporazuma o spremembah iz leta 2010 z naknadnega vidika (z nekaterimi predhodnimi elementi) prinesla dodatno donosnost. Dobiček na potnika (tj. dodatni prispevek na potnika, izračunan kot razlika med ocenama dodatnih prihodkov in stroškov) prikazuje preglednica 27.

Preglednica 27: Dodatni prispevek, povezan s sporazumoma iz leta 2010 (v EUR)

Kategorija	2008	2009	2010
Povprečni dodatni prihodek na odhajajočega potnika	22,47	20,75	20,70
Povprečni dodatni stroški na odhajajočega potnika	18,04	19,92	20,47
Dodatni prispevek na odhajajočega potnika	4,43	0,84	0,23
Dodatni prispevek skupaj	**19 404**	**107 198**	**37 833**

Vir: analiza družbe Oxera na podlagi podatkov, ki jih je prejela od upravljavca letališča.

(429) Družba Oxera je na podlagi zgornjih izračunov ugotovila, da sta imela sporazuma o spremembah iz leta 2010 v devetmesečnem obdobju trajanja pozitivno neto sedanjo vrednost v višini 483 147 EUR. Denarni tokovi iz sporazumov o spremembah iz leta 2010 niso bili diskontirani, saj sta sporazuma veljala manj kot eno leto.

(430) Komisija ugotavlja, da so v naknadni oceni donosnosti, ki jo je pripravila družba Oxera, pri izračunu dodatnih prihodkov mešano uporabljeni predhodni in naknadni podatki, pri izračunu dodatnih stroškov pa so uporabljeni le naknadni podatki.

(431) Kar zadeva prihodke iz letalskih dejavnosti, Komisija ugotavlja, da so pristojbine za osvetlitev in parkiranje izključene iz izračunov, torej gre za zadržan pristop.

(432) Komisija ugotavlja, da so vključeni pristojbine in stroški za varnost, ter predvideva, da to ne bo vplivalo na izračun donosnosti.

(433) Na stroškovni strani:

(a) Komisiji se zdi pristop za izračun dodatnih stroškov poslovanja na podlagi podatkov o realizaciji, ki so bili na voljo pred podpisom sporazumov, razumen;

(b) Komisija ugotavlja, da na podlagi enačbe v sporazumu o trženju ponovni izračun letaliških pristojbin, da bi se upoštevale pristojbine za osvetlitev in parkiranje, povzroči precenitev plačil za trženje za enak znesek;

(c) Komisija ugotavlja, da je študija vključevala dodatne stroške amortizacije naložb, izvedenih z lastnimi sredstvi letališča, na podlagi pričakovanega deleža družbe Wizz Air v letališki zmogljivosti. Kljub temu, kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 372, Komisija ugotavlja, da upravljavcu letališča niso nastali stroški naložb zaradi prisotnosti zadevnega letalskega prevoznika na mednarodnem letališču Temišvar. Komisija zato meni, da analiza ne bi smela vključevati stroškov amortizacije, povezanih s sporazumi.

(434) Komisija iz razlogov, pojasnjenih v uvodni izjavi 433, meni, da se zdijo stroški na splošno precenjeni.

(435) Komisija je glede na to, da bi popravek prihodkov iz letalskih dejavnosti povzročil podoben popravek plačila za trženje, kar ne bi vplivalo na izračun donosnosti, in glede na to, da se zdijo stroški precenjeni, sklenila, da bi splošna sklepna ugotovitev iz študije družbe Oxera iz leta 2011 veljala, neto sedanja vrednost pa bi ostala pozitivna.

(436) Komisija na podlagi uvodnih izjav 430 do 435 meni, da so rezultati poročila družbe Oxera z dne 27. oktobra 2011 o sporazumih o spremembah iz leta 2010 sprejemljivi.

Sklepne ugotovitve v zvezi z gospodarsko prednostjo

(437) Na podlagi podatkov iz naknadno rekonstruirane predhodne študije družbe Oxera z dne 10. februarja 2015, kot jih je ponovno izračunala Komisija (uvodna izjava 425), se je za sporazuma o spremembah iz leta 2010 pričakovalo, da bosta dodatno donosna za upravljavca letališča. Komisija zato meni, da bi preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu sklenil take dogovore. Komisija ugotavlja, da naknadno poročilo družbe Oxera zagotavlja dopolnilne dokaze k ugotovitvam predhodne študije družbe Oxera.

(438) Poleg tega obstajajo znaki, zlasti na podlagi razvojnega načrta, da sta bila sporazuma o spremembah iz leta 2010 z družbo Wizz Air del splošne strategije in dolgoročnega prizadevanja za splošno donosnost letališča.

(439) Komisija zato ugotavlja, da družbi Wizz Air s sporazumoma o spremembah iz leta 2010 ni bila dodeljena gospodarska prednost, ki je ne bi mogla dobiti pod običajnimi tržnimi pogoji.

9.1.5 *Sklepna ugotovitev o ukrepu 3*

(440) Komisija iz razlogov, pojasnjenih v uvodnih izjavah 301 do 439, meni, da sporazumi iz leta 2008 in sporazuma o spremembah iz leta 2010 ne pomenijo državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU.

10. UKREP 4 – NEPLAČILO LETALIŠKIH PRISTOJBIN, ZARAČUNANIH DRUŽBI WIZZ AIR ZA OBDOBJE OD OKTOBRA 2009 DO FEBRUARJA 2010

(441) Komisija je v sklepu o začetku postopka opozorila, da ni mogoče izključiti, da družbi Wizz Air z neplačilom letaliških pristojbin ni bila zagotovljena gospodarska prednost. Opozorila je, da družba Wizz Air do sprejetja sklepa o začetku postopka ni plačala letaliških pristojbin za obdobje od oktobra 2009 do februarja 2010 v višini 2,6 milijona EUR. Neporavnana plačila so se v računovodskem izkazu upravljavca letališča upoštevala kot terjatve do družbe Wizz Air, postopek pred sodiščem pa ni bil uveden.

(442) Romunija je trdila, da je upravljavec letališča tožil družbo Wizz Air, ker je pridobila sklep o izvršbi. Hkrati je družba Wizz Air tožila upravljavca letališča zaradi izvršbe v zvezi z neporavnanimi plačili za storitve trženja, ki jih je opravila družba Wizz Air. Po navedbah Romunije sta bila oba sodna postopka/arbitražni odločbi rešeni s pravnomočnima odločbama, s katerima je bilo ugodeno obema zahtevama za plačilo. Romunija je navedla, da so bili medsebojni dolgovi v skladu z določbami romunskega civilnega zakonika pobotani s sporazumom o poravnavi (uvodna izjava 109).

(443) Komisija je spomnila, da so bili sporazumi med upravljavcem letališča in družbo Wizz Air iz leta 2008 v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu, tj. z njimi družbi Wizz Air ni bila dodeljena prednost, zato niso pomenili državne pomoči.

Sklepne ugotovitve

(444) Komisija je zato sklenila, da so bile neporavnane letališke pristojbine pobotane s terjatvami družbe Wizz Air za plačila za trženje v skladu z veljavno zakonodajo, zato je domnevna državna pomoč postala brezpredmetna.

11. **SKLEPNE UGOTOVITVE**

(445) Komisija glede na navedeno meni, da financiranje razvoja terminala za lete zunaj schengenskega območja, izboljšanja vozne steze in razširitve ploščadi za zrakoplove ter opreme za osvetlitev pomeni nezakonito državno pomoč, ki je združljiva z notranjim trgom na podlagi člena 107(3)(c) PDEU.

(446) Komisija meni tudi, da naslednji ukrepi ne pomenijo državne pomoči: (i) javno financiranje dovozne ceste in razvoja parkirišča v letu 2007, (ii) javno financiranje za opremo za varovanje v letu 2008, (iii) letališke pristojbine iz zbornikov letalskih informacij iz let 2007, 2008 in 2010 ter (iv) sporazumi z družbo Wizz Air iz leta 2008 (vključno s sporazumoma o spremembah iz leta 2010) –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

1. Javno financiranje, ki ga je Romunija v obdobju 2007–2009 zagotovila upravljavcu letališča za razvoj terminala za lete zunaj schengenskega območja, izboljšanje vozne steze in razširitev ploščadi ter opremo za osvetlitev v višini 29 194 600 RON, pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije. Izvedena je bila v nasprotju s členom 108(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije.

2. Državna pomoč iz odstavka 1 je združljiva z notranjim trgom v smislu člena 107(3)(c) Pogodbe o delovanju Evropske unije.

Člen 2

Javno financiranje dovozne ceste in razvoja parkirišč v letu 2007 ter opreme za varovanje v letu 2008, letališke pristojbine iz zbornikov letalskih informacij iz let 2007, 2008 in 2010 ter sporazumi z družbo Wizz Air iz leta 2008 (vključno s sporazumoma o spremembah iz leta 2010) ne pomenijo državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije.

Člen 3

Ta sklep je naslovljen na Romunijo.

V Bruslju, 24. februarja 2020

Za Komisijo
Margrethe VESTAGER
izvršna podpredsednica