

## II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

## DECYZJE

## DECYZJA KOMISJI (UE) 2021/1428

z dnia 24 lutego 2020 r.

**W SPRAWIE POMOCY PAŃSTWA SA. 31662 – C/2011 (ex NN/2011) wdrożonej przez Rumunię na rzecz międzynarodowego portu lotniczego w Timișoarze – Wizz Air**

(notyfikowana jako dokument nr C(2021) 1065)

**(Jedynie tekst w języku rumuńskim jest autentyczny)**

**(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 108 ust. 2 akapit pierwszy,

uwzględniając Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w szczególności jego art. 62 ust. 1 lit. a),

po wezwaniu zainteresowanych stron do przedstawienia uwag zgodnie z przywołanymi artykułami <sup>(1)</sup> i uwzględniając otrzymane odpowiedzi,

a także mając na uwadze, co następuje:

#### 1. PROCEDURA

- (1) Pismem z dnia 30 września 2010 r. przedsiębiorstwo Carpatair <sup>(2)</sup> prowadzące działalność na europejskim rynku transportu lotniczego („skarżący” lub „Carpatair”) złożyło skargę, w której zarzuciło, iż władze rumuńskie udzieliły liniom lotniczym Wizz Air Hungarian Airlines Ltd (zwanym dalej „Wizz Air”) niezgodnej z prawem pomocy państwa w międzynarodowym porcie lotniczym w Timișoarze <sup>(3)</sup>. Skargę tę zarejestrowano jako sprawę dotyczącą pomocy państwa nr SA.31662 (ex CP 237/2010).
- (2) Komisja odnotowała, że wydaje się, iż występuje związek między skargą a zgłoszeniem dokonany przez władze rumuńskie w dniu 17 maja 2010 r. („zgłoszenie”) dotyczącym planów udzielenia wsparcia publicznego na rzecz regionalnych portów lotniczych. Zgłoszenie to zarejestrowano pod numerem sprawy N 185/2010. W dniu 15 września 2010 r. władze rumuńskie poinformowały Komisję, że międzynarodowy port lotniczy w Timișoarze nie znajdzie się wśród kwalifikowalnych portów lotniczych objętych zgłoszonym programem. Komisja otrzymała informacje, z których wynika, że międzynarodowy port lotniczy w Timișoarze otrzymał jednak określone finansowanie publiczne w latach 2007–2009, w związku z czym analiza w przedmiotowej sprawie dotyczy finansowania publicznego w tym okresie.
- (3) Pismem z dnia 21 października 2010 r. Komisja przekazała skargę władzom Rumunii i wezwała ją do udzielenia informacji. Władze rumuńskie odpowiedziały pismem z dnia 15 grudnia 2010 r.

<sup>(1)</sup> Decyzja Komisji w sprawie SA.31662 (11/C) (ex CP 237/10) – Międzynarodowy port lotniczy w Timișoarze – Wizz Air (Dz.U. C 270 z 13.9.2011, s. 11).

<sup>(2)</sup> Carpatair to prywatne regionalne linie lotnicze powstałe w 1999 r. W 2000 r. przedsiębiorstwo Carpatair stworzyło swój węzeł lotniczy w międzynarodowym porcie lotniczym w Timișoarze, świadcząc usługi w modelu połączeń gwiazdowych (ang. „hub and spoke”).

<sup>(3)</sup> Wizz Air to węgierskie tanie linie lotnicze. W skład grupy Wizz Air wchodzi trzy spółki operacyjne, mianowicie Wizz Air Hungary, Wizz Air Bulgaria i Wizz Air Ukraine.

- (4) Skarżący przedstawił dodatkowe informacje pismami z dnia 24 listopada 2010 r., 25 listopada 2010 r., 14 stycznia 2011 r. i 3 lutego 2011 r. Pismami z dnia 9 lutego 2011 r. i 2 marca 2011 r. Komisja poinformowała skarżącego o statusie sprawy i wezwała do udzielenia dalszych informacji. Skarżący odpowiedział pismami z dnia 22 lutego 2011 r., 9 marca 2011 r. i 28 marca 2011 r., w których udzielił dodatkowych informacji.
- (5) Komisja wezwała władze rumuńskie do udzielenia dodatkowych informacji pismami z dnia 16 lutego 2011 r., 3 marca 2011 r. i 16 marca 2011 r. Władze rumuńskie odpowiedziały pismami z dnia 10 marca 2011 r. i 5 kwietnia 2011 r. W dniu 16 marca 2011 r. Komisja poinformowała władze rumuńskie o konieczności przedstawienia dalszych dodatkowych informacji i wezwała do ich przesłania do dnia 15 kwietnia 2011 r. Władze rumuńskie odpowiedziały pismem z dnia 21 kwietnia 2011 r.
- (6) Pismem z dnia 12 maja 2011 r. skarżący zgodził się ujawnić swoją tożsamość i sytuację finansową oraz przedstawił dodatkowe informacje w tym zakresie.
- (7) Pismem z dnia 24 maja 2011 r. Komisja powiadomiła Rumunię o swojej decyzji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego w związku z finansowaniem dotyczącym międzynarodowego portu lotniczego w Timișoarze – umową z 2008 r. między operatorem tego portu lotniczego a przedsiębiorstwem Wizz Air, nieuiszczaniem przez nie opłat lotniskowych oraz zniżkami i rabatami przewidzianymi w tabeli opłat lotniskowych z lat 2007, 2008 i 2010 („decyzja o wszczęciu postępowania”).
- (8) Pismem z dnia 16 czerwca 2011 r. władze rumuńskie wskazały informacje, których usunięcia z decyzji o wszczęciu postępowania życzą sobie przed jej publikacją.
- (9) W dniu 23 czerwca 2011 r. Komisja przesłała Rumunii wniosek o udostępnienie decyzji o wszczęciu postępowania w wersji nieopatrzonej klauzulą poufności. Komisja wskazała Rumunii, które informacje, jej zdaniem, nie powinny być poufne.
- (10) Pismem z dnia 27 czerwca 2011 r. Rumunia odpowiedziała Komisji, podtrzymując swój wniosek o usunięcie niektórych informacji.
- (11) Na podstawie korespondencji z Rumunią Komisja podjęła ostateczną decyzję w sprawie tekstu przeznaczonego do publikacji na podstawie pkt 33 komunikatu Komisji w sprawie tajemnicy służbowej w decyzjach dotyczących pomocy państwa<sup>(4)</sup>. Pismem z dnia 25 lipca 2011 r. Komisja poinformowała Rumunię o swojej decyzji o odrzuceniu wniosku Rumunii dotyczącego usunięcia niektórych informacji. Rumunia miała 15 dni na udzielenie odpowiedzi na tę decyzję i przedstawienie dodatkowych argumentów na uzasadnienie swojego wniosku.
- (12) Pismem z dnia 11 sierpnia 2011 r. Rumunia poinformowała Komisję, że podtrzymuje swoje stanowisko w sprawie usunięcia niektórych informacji, ale nie sprzeciwia się już publikacji decyzji o wszczęciu postępowania.
- (13) Decyzję o wszczęciu postępowania opublikowano w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*<sup>(5)</sup> w dniu 13 września 2011 r. Komisja wezwała zainteresowane strony do przedstawienia uwag na temat przedmiotowego środka w terminie jednego miesiąca od daty publikacji decyzji.
- (14) Pismami z dnia 27 czerwca 2011 r. i 14 października 2011 r. Komisja otrzymała uwagi dotyczące decyzji o wszczęciu postępowania od Rumunii. Rumunia przedstawiła dalsze informacje w dniach 27 lipca 2011 r. i 12 czerwca 2012 r.
- (15) Komisja otrzymała uwagi dotyczące decyzji o wszczęciu postępowania od Societatea Nationala Aeroportul International Timișoara – Traian Vuia – S. A. („operator portu lotniczego”) w dniu 27 października 2011 r., od Carpatair w dniu 8 sierpnia 2011 r. oraz od Wizz Air w dniach 24 czerwca 2011 r. i 27 października 2011 r. Komisja otrzymała również uwagi dotyczące decyzji o wszczęciu postępowania od Romanian Airport Association, byłego dyrektora operatora portu lotniczego, Eurojet, Austrian Airlines i Stowarzyszenia Linii Lotniczych Regionów Europy.
- (16) W dniach 4 września 2012 r. i 20 września 2012 r. Komisja przekazała Rumunii uwagi osób trzecich na temat decyzji o wszczęciu postępowania. Komisja otrzymała odpowiedzi Rumunii na te uwagi w pismach z dnia 5 października 2012 r. i 17 października 2012 r.

<sup>(4)</sup> Komunikat Komisji w sprawie tajemnicy służbowej w decyzjach dotyczących pomocy państwa (Dz.U. C 297 z 9.12.2003, s. 6).

<sup>(5)</sup> Zob. przypis 1.

- (17) Komisja zażądała od władz rumuńskich dodatkowych informacji pismami z dnia 12 października 2011 r., 24 lutego 2012 r., 27 lipca 2012 r., 9 sierpnia 2012 r., 3 listopada 2012 r., 30 października 2014 r. i 28 lipca 2015 r. Władze rumuńskie udzieliły odpowiedzi pismami odpowiednio z dnia 16 listopada 2011 r., 13 kwietnia 2012 r., 3 maja 2012 r., 3 września 2012 r., 5 października 2012 r., 12 grudnia 2012 r., 2 grudnia 2014 r., 9 grudnia 2014 r. i 21 września 2015 r.
- (18) Pismem z dnia 27 lipca 2012 r. Komisja zwróciła się do skarżącego o udzielenie dodatkowych informacji. W dniu 3 września 2012 r. skarżący udzielił odpowiedzi, przedstawiając dodatkowe informacje. Skarżący przedstawił informacje również w dniach 7 czerwca 2011 r., 30 czerwca 2011 r., 8 sierpnia 2011 r., 14 października 2011 r., 19 marca 2012 r., 14 maja 2012 r., 13 lipca 2012 r., 19 października 2012 r., 3 grudnia 2012 r., 1 lipca 2013 r., 6 czerwca 2014 r., 10 lipca 2014 r., 10 października 2014 r., 15 i 16 października 2014 r., 10 listopada 2014 r., 12 listopada 2014 r., 14 listopada 2014 r., 25 lutego 2015 r., 25 maja 2015 r., 28 maja 2015 r., 29 września 2015 r., 10 grudnia 2015 r., 22 grudnia 2015 r., 13 kwietnia 2016 r., 28 kwietnia 2016 r., 27 lutego 2018 r. i 20 kwietnia 2018 r.
- (19) Wizz Air przedstawił dodatkowe informacje w dniach 11 lutego 2015 r. i 3 lipca 2015 r., w tym sprawozdanie sporządzone przez Oxera dla Wizz Air, zawierające wyniki testu prywatnego inwestora zastosowanego wobec poszczególnych umów między Wizz Air a operatorem portu lotniczego. Przedsiębiorstwo Oxera przedstawiło aktualizacje sprawozdań i dalsze uwagi w dniach 14 maja 2015 r., 10 sierpnia 2015 r., 21 września 2015 r., 20 października 2015 r., 15 września 2017 r. i 22 września 2017 r. W dniu 10 listopada 2017 r. Komisja zwróciła się o przedstawienie odpowiedzi przedsiębiorstwa Oxera z dni 15 i 22 września 2017 r. w wersji nieopatrzonej klauzulą poufności. W dniu 15 listopada 2017 r. przedsiębiorstwo Oxera poinformowało Komisję, że Wizz Air nie zażądał utajnienia żadnych informacji, a po dalszych wyjaśnieniach przedsiębiorstwa Oxera przedstawionych w dniu 23 listopada 2017 r. w dniu 1 grudnia 2017 r. Komisja przekazała Rumunii odpowiedzi Oxera z dni 15 i 22 września 2017 r. W dniu 1 lutego 2018 r. władze rumuńskie przedstawiły swoje uwagi dotyczące badania przeprowadzonego przez Oxera.
- (20) W dniu 14 marca 2014 r. Komisja poinformowała Rumunię i zainteresowane strony o przyjęciu komunikatu pt. „Wytyczne dotyczące pomocy państwa na rzecz portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych”<sup>(6)</sup> („wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.”) i zwróciła się o przedstawienie uwag w terminie 20 dni roboczych od daty publikacji wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. Wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. opublikowano w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* w dniu 4 kwietnia 2014 r. Komisja otrzymała uwagi od Carpatair w dniu 25 marca 2014 r., od Wizz Air w dniu 30 kwietnia 2014 r. i od operatora portu lotniczego w dniu 8 maja 2014 r.
- (21) W dniu 28 maja 2014 r. Komisja przekazała Rumunii uwagi osób trzecich na temat wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. Pismem z dnia 3 lipca 2014 r. Komisja otrzymała uwagi Rumunii na temat uwag przedstawionych przez zainteresowane strony.
- (22) Operator portu lotniczego przedstawił dodatkowe informacje w dniach 11 listopada 2011 r., 24 listopada 2016 r. i 16 grudnia 2016 r. Komisja otrzymała również dodatkowe uwagi od operatora portu lotniczego w dniach 18 stycznia 2016 r., 31 stycznia 2016 r. i 7 marca 2016 r. W dniu 11 marca 2016 r. Komisja przekazała te uwagi Rumunii, która nie zgłosiła żadnych uwag.
- (23) Pismem z dnia 17 lipca 2015 r. Komisja przekazała dalsze uwagi ze strony skarżącego i Wizz Air Rumunii, która odniosła się do nich w dniu 21 września 2015 r.
- (24) Pismem z dnia 11 marca 2016 r. Komisja przekazała dalsze uwagi ze strony przedsiębiorstwa Oxera Rumunii, która odniosła się do nich w dniu 15 kwietnia 2016 r.
- (25) W dniu 30 października 2017 r. Komisja zwróciła się do władz rumuńskich o udzielenie dodatkowych informacji. W dniu 9 listopada 2017 r. władzom rumuńskim przekazano wniosek przetłumaczony na język rumuński. Władze rumuńskie udzieliły odpowiedzi w dniu 15 stycznia 2018 r. po dwukrotnym zatwierdzonym przedłużeniu terminu. Komisja przesłała władzom rumuńskim wniosek o udzielenie dalszych wyjaśnień w dniach 26 marca 2018 r. i 31 października 2018 r., a władze rumuńskie odpowiedziały na ten wniosek odpowiednio w dniu 4 czerwca 2018 r. i dniu 21 listopada 2018 r. W dniu 8 kwietnia 2019 r. władze rumuńskie przedstawiły tłumaczenie swoich odpowiedzi z dnia 4 czerwca 2018 r.
- (26) W dniu 17 maja 2019 r. Wizz Air przesłał pismo do Komisji, twierdząc, że ma prawo dostępu do akt sprawy i prawo do bycia wysłuchanym, na które to pismo Komisja odpowiedziała w dniu 11 czerwca 2019 r.

<sup>(6)</sup> Komunikat Komisji – Wytyczne dotyczące pomocy państwa na rzecz portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych (Dz.U. C 99 z 4.4.2014, s. 3).

## 2. MIĘDZYNARODOWY PORT LOTNICZY W TIMIȘOARZE

### 2.1. Port lotniczy

- (27) Międzynarodowy port lotniczy w Timișoarze jest międzynarodowym portem lotniczym zlokalizowanym w zachodniej części Rumunii.
- (28) Portem lotniczym zarządza operator portu lotniczego (motyw 15) – spółka akcyjna, której 80 % akcji w dniu wydania niniejszej decyzji należało do państwa rumuńskiego <sup>(7)</sup>. Właścicielem pozostałych akcji jest Fondul Proprietatea <sup>(8)</sup>. Wcześniej Rumunia była wyłącznym subskrybentem początkowego kapitału zakładowego, który został w całości opłacony w dniu ustanowienia operatora portu lotniczego <sup>(9)</sup>.
- (29) Operator portu lotniczego jest właścicielem infrastruktury portu lotniczego, z wyjątkiem drogi startowej, drogi kołowania i płyty postojowej, które stanowią własność państwa rumuńskiego. Państwo udostępnia operatorowi portu lotniczego wymienione wyżej elementy infrastruktury na podstawie umowy koncesji.
- (30) W międzynarodowym porcie lotniczym w Timișoarze znajduje się jedna droga startowa o długości 3 500 m i szerokości 45 m. Na płytach postojowych wydzielono 22 stanowiska postojowe. Przepustowość portu lotniczego wynosi 1 300 pasażerów na godzinę w połączeniach międzynarodowych i 500 pasażerów na godzinę w połączeniach krajowych. Port lotniczy posiada również terminal towarowy.
- (31) W latach 2007–2009, tj. w okresie objętym oceną, międzynarodowy port lotniczy w Timișoarze był drugim co do wielkości portem lotniczym w Rumunii pod względem wolumenu obsługiwanego ruchu (Tabela 1). Tabela 1 zawiera również dane dotyczące późniejszych zmian w ruchu do roku 2017.

**Tabela 1: Ruch w międzynarodowym porcie lotniczym w Timișoarze w latach 2007–2018**

2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>834 580</b>	<b>889 756</b>	<b>974 785</b>	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			

Źródło: władze rumuńskie.

- (32) W czasie sporządzania niniejszej decyzji w międzynarodowym porcie lotniczym w Timișoarze regularnie odbywały się pasażerskie przewozy lotnicze realizowane przez szereg tanich linii lotniczych. Wizz Air obsługuje najwięcej połączeń europejskich, natomiast oferta Ryanaira i Blue Air jest bardziej ograniczona. W porcie lotniczym działalność prowadzi również dwóch przewoźników oferujących pełny zakres usług: Tarom i Lufthansa. Obecni są również przewoźnicy oferujących sezonowe loty czarterowe i kilku przewoźników obsługujących przewozy towarowe.
- (33) Od 2007 do 2009 r. międzynarodowy port lotniczy w Timișoarze był regionalnym węzłem lotniczym dla przedsiębiorstwa Carpatair, regionalnego przewoźnika oferującego pełen zakres usług, który obsługiwał około 32 połączenia krajowe i europejskie. Inne przedsiębiorstwa lotnicze świadczące usługi w przedmiotowym porcie lotniczym w tym okresie to: Tarom, Lufthansa, Austrian Airlines, Malev, Alitalia, Moldavian Airlines.
- (34) W najbliższej odległości od międzynarodowego portu lotniczego w Timișoarze znajdują się następujące porty lotnicze:
- oddalony o 50 km – port lotniczy Arad. Odległości tej odpowiada czas podróży równy 40 min podróży transportem drogowym. Port lotniczy Arad posiada ponadto największy terminal towarowy w zachodniej części Rumunii. Przepływ pasażerów w tym porcie lotniczym spadł z 67 183 pasażerów w 2007 r. do 11 367 pasażerów w 2018 r.; oraz

<sup>(7)</sup> Statutul Societății Naționale „Aeroportul Internațional Timișoara – Traian Vuia” – S.A. din 18.09.2008 – statut operatora międzynarodowego portu lotniczego w Timișoarze z dnia 15 października 2008 r. („statut z 2008 r.”), art. 8.

<sup>(8)</sup> Fondul Proprietatea to fundusz nieruchomości ustanowiony przez rząd rumuński w celu wypłacania odszkodowania osobom fizycznym, które straciły nieruchomości w czasach systemu komunistycznego i których roszczeń z tytułu własności nie można zaspokoić w naturze. Rząd rumuński stał się udziałowcem mniejszościowym Fondul Proprietatea (0,04 %) po przeniesieniu swoich początkowych udziałów do uprawnionych wnioskodawców.

<sup>(9)</sup> Statutul Societății Naționale „Aeroportul Internațional Timișoara” – S.A. din 24.08.1998 – statut operatora międzynarodowego portu lotniczego w Timișoarze obowiązujący od dnia 7 października 1998 r. do dnia 14 października 2008 r. („statut z 1998 r.”), zatwierdzony decyzją rządu nr 521/1998, art. 7.

— oddalony o 107 km – port lotniczy Caransebeș. Odległości tej odpowiada czas podróży równy 1 godz. 14 min podróży transportem drogowym. Jest to prywatny port lotniczy, na którym nie obsługuje się regularnych lotów. Ten port lotniczy wykorzystuje się do operacji lotnictwa ogólnego oraz lotów w ramach operacji ratunkowych i policyjnych.

(35) Tabela 2 zawiera podsumowanie sytuacji finansowej <sup>(10)</sup> operatora portu lotniczego w okresie objętym oceną:

**Tabela 2: Kluczowe wskaźniki finansowe (w tys. RON)**

(w tys. RON)	2007	2008	2009
<b>Przychody</b>	23 473	30 545	41 067
<b>Wzrost sprzedaży</b>	nd.	+ 30,1 %	+ 34,4 %
<b>EBITDA</b>	7 318	10 646	12 212
<b>Marża EBITDA</b>	31,2 %	34,9 %	29,7 %
<b>EBIT</b>	3 249	5 809	5 655
<b>Zysk netto</b>	2 417	4 874	3 508
<b>Marża zysku netto</b>	10,3 %	16,0 %	8,5 %

## 2.2. Plan rozwoju międzynarodowego portu lotniczego w Timișoarze na lata 2006–2015

(36) W planie rozwoju na lata 2006–2015 („plan rozwoju”) przewidziano wzrost przepływu pasażerów z 611 705 w 2005 r. do 1 661 332 w 2010 r. i 2 565 494 pasażerów w 2015 r. Oczekiwano, że przepływ wzrośnie o 16–18 % w wyniku przystąpienia Rumunii do UE w 2007 r.

(37) W planie rozwoju odnotowano wzrost przepływu pasażerów i liczby obsługiwanych lotów statków powietrznych o 250 % w latach 2001–2005. W planie tym ustalono również, że w 2006 r. osiągnięto krytyczny poziom wykonywania istniejącej przepustowości terminalu pasażerskiego, płyty postojowej, drogi startowej, drogi dojazdowej i parkingu, co uniemożliwiło otwarcie nowych tras i zwiększenia liczby pasażerów obsługiwanych na istniejących trasach. Prace nad rozbudową terminalu pasażerskiego rozpoczęto w 2003 r., natomiast 2004 r. rozpoczęto prace nad rozbudową płyty postojowej. W planie rozwoju potwierdzono konieczność dalszej rozbudowy i rozwoju infrastruktury, aby zapewnić możliwość obsługi przewidywanego większego ruchu.

## 3. KWESTIONOWANE ŚRODKI

### 3.1. Środek 1 – roczne finansowanie przyznane operatorowi portu lotniczego

(38) Operator portu lotniczego otrzymał od państwa roczne dotacje („środek 1”). Według Rumunii finansowanie przyznane operatorowi portu lotniczego w latach 2007–2009 dotyczyło następujących rodzajów i kwot inwestycji (Tabela 3).

**Tabela 3: Finansowanie publiczne przyznane na rzecz operatora portu lotniczego w latach 2007–2009**

Rok	Pozycja nr	Kwota (w tys. RON)	Projekt inwestycyjny	Właściciel infrastruktury
2007	1	500	Budowa drogi dojazdowej i parkingu	Port lotniczy
	2	1 758	Budowa terminalu do obsługi połączeń z państwami spoza strefy Schengen (pierwotnie terminal do obsługi lotów krajowych)	Port lotniczy
	3	6 846	Modernizacja drogi startowej i rozbudowa płyty postojowej dla statków powietrznych	Państwo rumuńskie
		<b>9 104</b>	<b>Suma cząstkowa</b>	

<sup>(10)</sup> Sprawozdanie analityczne z dnia 7 lutego 2011 r. dotyczące Fondul Proprietatea, IEBA Trust financial & Investment Services.

2008	4	10 236,65	Modernizacja drogi startowej i rozbudowa płyty postojowej dla statków powietrznych	Państwo rumuńskie
	5	242	Budowa terminalu do obsługi połączeń z państwami spoza strefy Schengen (pierwotnie terminal do obsługi lotów krajowych)	Port lotniczy
	6	97,24	Bramki do wykrywania metali	Port lotniczy
	7	4 598,4	System wykrywania materiałów wybuchowych	Port lotniczy
	8	703,99	Przenośne urządzenia do wykrywania materiałów wybuchowych	Port lotniczy
	9	1 344,00	Sprzęt oświetleniowy	Port lotniczy
	10	1 773,61	System do prześwietlania oparty na zastosowaniu promieniowania rentgenowskiego	Port lotniczy
	11	511,81	Podwozie samobieżne dla pojazdów EMS	Port lotniczy
		<b>19 507,7</b>	<b>Suma cząstkowa</b>	
2009	12	2 387,99	Modernizacja drogi startowej i rozbudowa płyty postojowej dla statków powietrznych	Państwo rumuńskie
	13	6 379,96	Modernizacja terminalu do obsługi połączeń z państwami spoza strefy Schengen (pierwotnie terminal do obsługi lotów krajowych)	Port lotniczy
		<b>8 767,95</b>	<b>Suma cząstkowa</b>	
<b>2007-2009</b>		<b>37 379,65</b>	<b>Ogółem</b>	

(39) Według Rumunii inwestycje sfinansowano w oparciu o następujące podstawy prawne:

- (1) w zakresie sprzętu służącego do ochrony lotnictwa – decyzja rządu nr 1461/2007 dotycząca finansowania programów mających na celu zakup sprzętu służącego do ochrony lotnictwa, w tym tego rodzaju sprzętu finansowanego w międzynarodowym porcie lotniczym w Timișoarze w 2008 r. Finansowanie to przydzielono w projekcie budżetu na 2008 r. zatwierdzonym decyzją rządu nr 666/2008 z dnia 24 czerwca 2008 r.;
- (2) w zakresie pozostałych inwestycji – decyzja rządu nr 615/2002 zatwierdzająca program strategiczny na rzecz rozwoju infrastruktury międzynarodowego portu lotniczego w Timișoarze na lata 2002–2015. Decyzję tę zmieniono decyzją rządu nr 1212/2007, w której zatwierdzono program strategiczny na lata 2007–2015. Program strategiczny zawierał szczegółowy wykaz inwestycji. Kwoty przyznane na te inwestycje wskazano w aktach prawnych zatwierdzających budżet na lata 2007, 2008 i 2009 <sup>(1)</sup>.

### 3.2. Środek 2 – AIP z lat 2007, 2008 i 2010

#### 3.2.1. AIP z 2007 r. i AIP z 2008 r.

(40) Z informacji przekazanych przez Rumunię wynikało, że operator portu lotniczego, zgodnie z mającymi zastosowanie krajowymi ramami prawnymi, był uprawniony do ustalania własnych opłat lotniskowych. Zgodnie z wymogami określonymi w zasadach dotyczących międzynarodowego lotnictwa opłaty ustalone przez operatora portu lotniczego zostają oficjalnie opublikowane w zbiorze informacji lotniczych („AIP”). Stosownie do powyższych zasad politykę dotyczącą opłat z tytułu eksploatacji międzynarodowego portu lotniczego w Timișoarze ustalono wyłącznie w odniesieniu do tego portu lotniczego i nie ma ona zastosowania do jakiegokolwiek innego portu lotniczego w regionie lub w kraju. AIP są proponowane przez kadrę zarządzającą operatora portu lotniczego i zatwierdzane przez Radę zgodnie z prerogatywami wyraźnie powierzonymi w statusie spółki.

(41) Mające zastosowanie opłaty opublikowano w AIP w dniu 7 czerwca 2007 r. pod nr ref. GEN 4.1-17 („AIP z 2007 r.”). Są to:

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie nr 289 Ministerstwa Transportu, Ministerstwa Finansów i Ministerstwa Pracy z dnia 21 lutego 2007 r. w sprawie budżetu na 2007 r., decyzja rządu nr 666 z dnia 24 czerwca 2008 r. w sprawie budżetu na 2008 r. oraz decyzja rządu nr 721 z dnia 17 czerwca 2009 r. w sprawie budżetu na 2009 r.

Tabela 4: opłaty lotniskowe przewidziane w AIP z 2007 r. (w EUR)

Opłata	Opłata minimalna	Stawka jednostkowa
Lądowanie	50	7 na tonę
Oświetlenie	50	2,10 na tonę
Postój	15	0,15 na tonę na godzinę
<b>1. Przewozy pasażerskie</b>		
— <i>loty międzynarodowe</i>		8 na jednego pasażera
— <i>loty krajowe</i>		3 na jednego pasażera
— <i>bezpieczeństwo</i>		7 na jednego pasażera
— <i>2.- tranzyt lub transfer</i>		.5 na jednego pasażera

- (42) W AIP z 2007 r. przewidziano obniżki opłat za lądowanie na podstawie liczby lądowań, jak podsumowano w poniżej tabeli:

Tabela 5: Obniżki opłat lotniskowych przewidziane w AIP z 2007 r.

Loty międzynarodowe	
Liczba lądowań w roku	Rabat (%)
250 – 500	10
501 – 1 200	20
1 201 – 2 000	30
2 001 – 2 500	40
2 501 – 3 000	50
3 001 – 3 500	60
3 501 – 4 000	70
> 4 001	85

- (43) Ponadto przewidziano 50-procentową zniżkę na opłaty za lądowanie obowiązującą przez okres sześciu miesięcy dla nowych operatorów wykonujących co najmniej dwa loty tygodniowo, a także za nowe połączenia do tej pory nieobsługiwane w międzynarodowym porcie lotniczym w Timișoarze.
- (44) Mające zastosowanie opłaty lotniskowe z 2008 r. opublikowano w AIP w dniu 23 października 2008 r. pod nr ref. GEN 4.1-17 („AIP z 2008 r.”). Są to:

Tabela 6: Mające zastosowanie opłaty lotniskowe (AIP z 2008 r.) (w EUR)

Opłata	Opłata minimalna	Stawka jednostkowa
Lądowanie	50	7 na tonę
Oświetlenie	50	2,10 na tonę
Postój	15	0,15 na tonę na godzinę
<b>4.Przewozy pasażerskie</b>		
— <i>loty międzynarodowe</i>		8 na jednego pasażera
— <i>loty krajowe</i>		5 na jednego pasażera
— <i>bezpieczeństwo</i>		10 na jednego pasażera
— <i>tranzyt lub transfer</i>		1,50 na jednego pasażera
— <i>5.- osoby o ograniczonej możliwości poruszania się</i>		6,0,20 na jednego pasażera

- (45) W AIP z 2008 r. zwiększono opłaty za ochronę pasażerów z obowiązującego w 2007 r. poziomu 7 EUR na pasażera do 10 EUR na pasażera. Opłatę pasażerską w przypadku pasażerów transferowych lub tranzytowych obniżono z 5 EUR na pasażera do 1,50 EUR na pasażera. Ponadto operator portu lotniczego wprowadził opłatę w kwocie 0,20 EUR w przypadku osób o ograniczonej możliwości poruszania się.
- (46) W AIP z 2008 r. przewidziano następujące obniżki opłat za lądowanie na podstawie liczby lądowań w roku poprzednim:

**Tabela 7: Obniżki opłat lotniskowych (AIP z 2008 r.)**

Loty międzynarodowe	
Liczba lądowań w roku	Rabat (%)
250 – 500	10
501 – 1 200	20
1 201 – 2 000	30
2 001 – 2 500	40
2 501 – 3 000	50
3 001 – 3 500	60
> 3 501	70

- (47) W AIP z 2008 r. przewidziano również 50-procentową zniżkę na opłaty za lądowanie obowiązującą przez okres 12 miesięcy dla nowych operatorów prowadzących działalność w międzynarodowym porcie lotniczym w Timișoarze i wykonujących co najmniej trzy loty tygodniowo statkiem powietrznym liczącym co najmniej 70 miejsc siedzących. Zniżka opłat za lądowanie stosowana za każde nowe otwarte połączenie wynosi 50 % i obowiązuje przez okres sześciu miesięcy.
- (48) Oprócz wcześniejszych zniżek i rabatów operator portu lotniczego przyznaje również częściowy zwrot płatności, które otrzymał z tytułu opłaty za wejście na pokład (Tabela 8).

**Tabela 8: Zwrot przychodów wynikających z opłaty za wejście na pokład zgodnie z AIP z 2008 r.**

Liczba pasażerów, którzy weszli na pokład w ciągu roku, uzyskana przez użytkownika	Zwrot
150 001 – 300 000	10 %
300 001 – 500 000	20 %
> 500 001	30 %

### 3.2.2. AIP z 2010 r.

- (49) W dniu 26 sierpnia 2010 r. opublikowano zmianę opłat lotniskowych w międzynarodowym porcie lotniczym w Timișoarze (AIP z 2010 r.). Operator portu lotniczego wprowadził nową kategorię zniżek dla statków powietrznych o maksymalnej masie startowej wynoszącej ponad 70 ton:

**Tabela 9: Zniżki przewidziane w AIP z 2010 r. dla statków powietrznych o maksymalnej masie startowej wynoszącej ponad 70 ton**

Liczba pasażerów, którzy weszli na pokład w ciągu miesiąca, uzyskana przez użytkownika	Zniżka (%)
0 – 10 000	0
10 001 – 18 000	72
18 001 – 36 000	82
> 36 000	85



### 3.3. Środek 3 – umowy z 2008 r. między operatorem portu lotniczego a Wizz Air

(50) W połowie 2008 r. operator portu lotniczego i Wizz Air podpisali szereg umów określających zasady ich współpracy oraz warunki wykorzystywania infrastruktury oraz usług portu lotniczego przez to przedsiębiorstwo lotnicze. Podpisane umowy składały się z: (i) protokołu ustaleń, (ii) umowy marketingowej, (iii) umowy operacyjnej i (iv) umowy dotyczącej obsługi naziemnej (zwanymi dalej łącznie „umowami z 2008 r.”). Na podstawie umów z 2008 r. Wizz Air rozpoczął swoją działalność z międzynarodowego portu lotniczego w Timișoarze pod koniec 2008 r. W 2009 r. przedsiębiorstwo to stopniowo zwiększyło liczbę połączeń międzynarodowych obsługiwanych z wykorzystaniem statków powietrznych typu A320 (280 miejsc siedzących).

#### 3.3.1. Protokół ustaleń z dnia 25 czerwca 2008 r.

(51) Protokół ustaleń („protokół ustaleń”) został podpisany w dniu 25 czerwca 2008 r. przez operatora portu lotniczego i Wizz Air. Protokół podpisano na wstępny okres trzech lat i dodatkowy rok, w którym strony miały możliwość wypowiedzenia w przypadku naruszenia postanowień umowy. W protokole ustaleń określono ogólne zasady ich współpracy oraz warunki wykorzystywania infrastruktury oraz usług portu lotniczego przez Wizz Air.

(52) Operator portu lotniczego zgodził się rozbudować terminal pasażerski tak, aby osiągnąć zdolność obsługi trzech milionów pasażerów rocznie najpóźniej do dnia 1 stycznia 2011 r. Zgodził się również na modernizację drogi startowej do operacji lądowania i startu do kategorii III w obu kierunkach do końca 2009 r., a także na udostępnienie przedziałów czasu na start i lądowanie zgodnie z wnioskiem Wizz Air.

(53) Wizz Air zgodził się prowadzić działalność marketingową na rzecz operatora portu lotniczego. W szczególności uzgodniono promowanie połączeń lotniczych Wizz Air z tym portem lotniczym w obu kierunkach w celu zwiększenia liczby pasażerów przylatujących do przedmiotowego portu lotniczego lub z niego odlatujących. Operator portu lotniczego zgodził się w zamian za to uiszczać opłaty marketingowe uzależnione od liczby lądowań i uzyskanej liczby pasażerów.

#### 3.3.2. Umowa marketingowa z dnia 30 lipca 2008 r.

(54) Strony podpisały umowę marketingową („umowa marketingowa”) w dniu 30 lipca 2008 r. na wstępny okres trzech lat począwszy od dnia 11 grudnia 2008 r. Istniała możliwość przedłużenia tego początkowego, trzyletniego okresu obowiązywania umowy marketingowej o jeden rok.

(55) W umowie marketingowej określono warunki działalności marketingowej prowadzonej przez Wizz Air w celu zwiększenia liczby pasażerów przylatujących do tego portu lotniczego i z niego odlatujących.

(56) W umowie marketingowej wymieniono następujące działania marketingowe prowadzone przez Wizz Air:

- zamieszczanie informacji w publikowanym przez Wizz Air magazynie internetowym i pokładowym promujących międzynarodowy port lotniczy w Timișoarze i loty Wizz Air realizowane w tym porcie lotniczym w obie strony;
- zamieszczanie reklam międzynarodowego portu lotniczego w Timișoarze na stronie internetowej Wizz Air;
- opracowanie strategii marketingowej dla międzynarodowego portu lotniczego w Timișoarze i Wizz Air;
- organizowanie kampanii reklamowych dotyczących przewozów lotniczych w międzynarodowym porcie lotniczym w Timișoarze oraz
- inne działania wspomagające zwiększenie liczby pasażerów w międzynarodowym porcie lotniczym w Timișoarze.

(57) Działalność marketingowa miała być prowadzona w mediach rumuńskich i zagranicznych.

(58) W zamian za działalność marketingową Wizz Air operator portu lotniczego miał uiszczać na rzecz Wizz Air opłatę marketingową uzależnioną od uzyskanej liczby pasażerów odlatujących.

(59) Umowa marketingowa stanowiła, że w przypadku wzrostu opłat uregulowanych w umowie operacyjnej lub umowie dotyczącej obsługi naziemnej opłata marketingowego zostanie zmodyfikowana proporcjonalnie do zmiany opłat lotniskowych.

- (60) Ponadto operator portu lotniczego podjął następujące zobowiązania wobec Wizz Air:
- umożliwienie Wizz Air korzystania z infrastruktury międzynarodowego portu lotniczego w Timișoarze do celów prowadzenia działalności handlowej i marketingowej;
  - zapewnienie wsparcia w zakresie kontaktów Wizz Air z lokalnymi podmiotami publicznymi i gospodarczymi;
  - świadczenie Wizz Air posiadanym doświadczeniem, wiedzą i kontaktami z lokalnymi dostawcami usług marketingowych i mediami;
  - zaangażowanie Wizz Air w swoją działalność promocyjno-marketingową oraz
  - zapewnienie na rzecz Wizz Air powierzchni reklamowej na terenie międzynarodowego portu lotniczego w Timișoarze;
  - wsparcie Wizz Air w działaniach z zakresu public relations.
- (61) Umowa marketingowa stanowiła, że Wizz Air ma wystawić fakturę na opłatę marketingową po otrzymaniu faktury *pro-forma* od operatora portu lotniczego dotyczącej opłat wynikających z umowy operacyjnej i umowy dotyczącej obsługi naziemnej.
- (62) Zgodnie z umową marketingową Wizz Air był zobowiązany przynajmniej raz w roku przedstawiać operatorowi portu lotniczego sprawozdania opisujące przeprowadzone działania marketingowe (tj. opis działań marketingowych, grup docelowych, reklam, częstotliwości, wyboru mediów, kwot wydanych na działania marketingowe).

### 3.3.3. Rozwiązanie umowy marketingowej i płatność opłat marketingowych przez operatora portu lotniczego

- (63) W dniu 11 lutego 2010 r. operator portu lotniczego podjął decyzję o rozwiązaniu umowy marketingowej.
- (64) Jeżeli chodzi o przepisy dotyczące zamówień publicznych, rumuński Krajowy Urząd ds. Regulacji i Monitorowania Zamówień Publicznych stwierdził, że zawarcie umowy marketingowej bez zastosowania jakiegokolwiek postępowania o udzielenie zamówienia określonego w przepisach krajowych stanowi naruszenie tych przepisów i podlega karze grzywny w wysokości 70 000–100 000 RON.
- (65) Operator portu lotniczego otrzymał faktury od Wizz Air na łączną kwotę 2 560 992,90 EUR z tytułu usług marketingowych za okres od października 2008 r. do stycznia 2010 r. Władze rumuńskie twierdzą, że operator portu lotniczego nie uiścił tej kwoty, a zobowiązanie płatnicze wynikające z umowy marketingowej zostanie rozliczone zgodnie z prawem handlowym.
- (66) Z faktur wystawionych przez Wizz Air operatorowi portu lotniczego wynika, że opłaty marketingowe zafakturowano z kilkumiesięcznym opóźnieniem.

### 3.3.4. Umowa operacyjna z dnia 1 sierpnia 2008 r.

- (67) Umowę operacyjną zawarto w dniu 1 sierpnia 2008 r. na okres od dnia 11 grudnia 2008 r. do dnia 10 grudnia 2009 r. z założeniem jego automatycznego przedłużenia o kolejne 12 miesięcy w każdą rocznicę wejścia w życie umowy („umowa operacyjna”) <sup>(12)</sup>. W umowie operacyjnej wyszczególniono wymogi dotyczące usług świadczonych na rzecz Wizz Air przez operatora portu lotniczego (usługi pasażerskie, usługi w zakresie bezpieczeństwa, usługi w zakresie lotów tranzytowych/transferowych) oraz określono mające zastosowanie opłaty lotniskowe uiszczane przez Wizz Air, a także zniżki i wyłączenia w zakresie tych opłat.
- (68) Zasadniczo <sup>(13)</sup> opłaty te odpowiadały opłatom określonym w AIP z 2008 r. Dodatkowo przedsiębiorstwu lotniczemu udzielono 50-procentowej zniżki obowiązującej przez sześć miesięcy na wzrost częstotliwości.
- (69) Termin płatności z tytułu tych usług upływał 30 dni od otrzymania faktury „bez uwzględnienia jakichkolwiek potrąceń w związku z jakimkolwiek domniemanym powództwem wzajemnym lub z innych powodów”. Odsetki karne za opóźnienia w płatnościach ustalono według stawki 6,5 % w skali roku. Kary miały być określone w fakturze.

<sup>(12)</sup> Ta umowa operacyjna oznacza umowę operacyjną, o której mowa w umowie marketingowej.

<sup>(13)</sup> Z wyjątkiem opłaty w przypadku lotów krajowych w związku z brakiem obsługi lotów krajowych przez Wizz Air.

- (70) Naruszenie klauzuli poufności umowy podlegało karze w wysokości 10 000 EUR.
- (71) W dniu 25 czerwca 2010 r. umowę operacyjną zmieniono w związku z wprowadzeniem nowego systemu zniżek obowiązującego do dnia 6 lutego 2011 r. Nowy system zniżek odpowiada systemowi określone w AIP z 2010 r.

### 3.3.5. Umowa dotycząca obsługi naziemnej z dnia 1 sierpnia 2008 r.

- (72) Umowa dotycząca obsługi naziemnej stanowiła aneks do standardowej umowy dotyczącej obsługi naziemnej z kwietnia 2004 r. i obowiązywała od dnia 11 grudnia 2008 r. do dnia 10 grudnia 2009 r. z założeniem automatycznego przedłużenia tego okresu o kolejne 12 miesięcy w każdą rocznicę wejścia w życie umowy <sup>(14)</sup>.
- (73) W umowie dotyczącej obsługi naziemnej określono opłaty z tytułu obsługi naziemnej pasażerskiego statku powietrznego Airbus A320 na poziomie 150 EUR obejmującej zwykłą obsługę naziemną w zakresie przylotu i późniejszego odlotu. Nie uwzględniono usług „na żądanie”, a opłaty z tytułu takich usług miały być pobierane oddzielnie.
- (74) Faktury dotyczące obsługi naziemnej miały być wystawiane nie później niż 5. dnia następnego miesiąca. Fakturę należało opłacić nie później niż w terminie 30 dni od jej otrzymania. Odsetki za opóźnienia w płatnościach ustalono według stawki 6,5 % w skali roku.
- (75) W dniu 1 lutego 2010 r. okres obowiązywania umowy dotyczącej obsługi naziemnej przedłużono o okres jednego roku począwszy od dnia 6 lutego 2010 r. Postanowienie umowy marketingowej, w którym dopuszczono bezwzględne rozwiązanie umowy dotyczącej obsługi naziemnej i umowy operacyjnej bez odszkodowania po wygaśnięciu lub rozwiązaniu umowy marketingowej, uznano za nieważne.
- (76) W dniu 25 czerwca 2010 r. umowę dotyczącą obsługi naziemnej zmieniono w związku z wprowadzeniem nowego systemu zniżek mającego zastosowanie do opłat z tytułu obsługi naziemnej i usług na żądanie, obowiązującego do dnia 6 lutego 2011 r. Nowy system zniżek wprowadzono decyzją rady dyrektorów operatora portu lotniczego z dnia 15 czerwca 2010 r. Nowy system zniżek odpowiada systemowi określone w AIP z 2010 r.

### 3.4. Środek 4 – zwłoka w zapłacie opłat lotniskowych zafakturowanych na Wizz Air za okres od października 2009 r. do lutego 2010 r.

- (77) W dniu 28 kwietnia 2010 r. operator portu lotniczego przekazał przedsiębiorstwu Wizz Air wezwanie do zapłaty 2 825 360 EUR z tytułu faktur dotyczących opłat należnych na podstawie umowy operacyjnej i umowy dotyczącej obsługi naziemnej za okres od października 2009 r. do lutego 2010 r.
- (78) W czasie sporządzania decyzji o wszczęciu postępowania Wizz Air uiścił jedynie 264 367,10 EUR w pierwszej połowie 2010 r. i wydawało się, że operator portu lotniczego nie podjął żadnych dalszych działań w celu uzyskania należnych kwot.

## 4. POWODY WSZCZĘCIA POSTĘPOWANIA WYJAŚNIAJĄCEGO

- (79) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja stwierdziła, że stawka podstawowa opłat lotniskowych określonych w AIP z 2007 r., AIP z 2008 r. i AIP z 2010 r. nie stanowi pomocy państwa.
- (80) W decyzji o wszczęciu postępowania wyrażono jednak wątpliwość, czy następujące środki przyznano na warunkach rynkowych i tym samym czy nie wiążą się one z pomocą państwa. A jeżeli nie przyznano ich na warunkach rynkowych, to czy taką pomoc państwa można uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym:
- roczne finansowanie działalności operacyjnej przyznane operatorowi portu lotniczego w latach 2007, 2008 i 2009;
  - zniżki i rabaty przewidziane w AIP z 2007 r., AIP z 2008 r. i AIP z 2010 r.;
  - umowy z 2008 r. między Wizz Air a operatorem portu lotniczego;
  - zwłoka w zapłacie opłat lotniskowych zafakturowanych na Wizz Air za okres od października 2009 r. do lutego 2010 r.

<sup>(14)</sup> Ta umowa dotycząca obsługi naziemnej oznacza umowę dotyczącą obsługi naziemnej, o której mowa w umowie marketingowej.

#### 4.1. Środek 1 – roczne finansowanie działalności operacyjnej przyznane operatorowi portu lotniczego w latach 2007–2009

- (81) Komisja wstępnie przyjęła, że roczne finansowanie przyznane na rzecz operatora portu lotniczego nie spełnia testu prywatnego inwestora, gdyż nie przedstawiono żadnego biznesplanu ani prognoz dotyczących rentowności oraz ze względu na fakt, że nie wydawało się, aby akcjonariusz mniejszościowy (Fondul Proprietatea) uczestniczył w finansowaniu na tych samych warunkach, a ponadto nie było jasne, czy operator portu lotniczego regularnie wypłacał stosowne dywidendy akcjonariuszom.

#### 4.2. Środek 2 – zniżki i rabaty przewidziane w AIP z 2007 r., AIP z 2008 r. i AIP z 2010 r.

- (82) Komisja wstępnie przyjęła, że zniżki i rabaty przewidziane w AIP z 2007 r. stanowiły pomoc państwa, oraz że nie może wykluczyć możliwości, że AIP z 2008 r. i AIP z 2010 r. zawierały element pomocy państwa. Komisja nie mogła wykluczyć możliwości, że niektórzy użytkownicy międzynarodowego portu lotniczego w Timișoarze otrzymali selektywną korzyść przyznaną w ramach takich rabatów i zniżek. Jeżeli chodzi o nowy rabat dotyczący statku powietrznego o maksymalnej masie startowej powyżej 70 ton, określony w AIP z 2010 r., Komisja uznała, że ustanowił on pomoc państwa, gdyż na pierwszy rzut oka nie wystarczał na pokrycie kosztów operatora portu lotniczego. Ponadto Komisja zakwestionowała niedyskryminacyjny charakter stosowanych systemów ze względu na różnicę w opłatach uiszczanych w przypadku pasażerów w połączeniach krajowych i w przypadku pasażerów w połączeniach międzynarodowych oraz w przypadku pasażerów tranzytowych.

#### 4.3. Środek 3 – umowy z 2008 r. między Wizz Air a operatorem portu lotniczego

- (83) Komisja wstępnie przyjęła, że umów z Wizz Air z 2008 r. nie zawarto w normalnych warunkach rynkowych, a zatem Wizz Air uzyskał selektywną korzyść gospodarczą. Komisja wstępnie przyjęła zatem, że umowy z 2008 r. stanowiły pomoc państwa.

#### 4.4. Środek 4 – zwłoka w zapłacie opłat lotniskowych zafakturowanych na Wizz Air za okres od października 2009 r. do lutego 2010 r.

- (84) Komisja wstępnie przyjęła, że nie może wykluczyć możliwości, iż zwłoka w uiszczeniu opłat lotniskowych wiąże się z pomocą państwa, gdyż nie podjęto żadnych działań w celu wyegzekwowania spłaty należności.

### 5. UWAGI RUMUNII

#### 5.1. Środek 1 – roczne finansowanie przyznane operatorowi portu lotniczego w latach 2007–2009

- (85) Rumunia wyjaśniła, że domniemana pomoc operacyjna udzielona na rzecz operatora portu lotniczego w praktyce dotyczyła kosztów inwestycji i nie stanowiła pomocy państwa. Projekty inwestycyjne wskazano w Tabeli 3 w niniejszej decyzji.
- (86) Jeżeli chodzi o finansowanie *modernizacji drogi startowej i rozbudowy płyty postojowej dla statków powietrznych* w latach 2007, 2008 i 2009, Rumunia twierdziła, że takie finansowanie przeprowadzono zgodnie z testem prywatnego inwestora. Według Rumunii zgodność z testem prywatnego inwestora jest zapewniona, jeżeli inwestycje dotyczą aktywów państwowych generujących przychody z dywidend i opłat koncesyjnych. W tym przypadku Rumunia obliczyła opłatę koncesyjną na poziomie 2 % dochodu brutto z koncesji. Rumunia stwierdziła, że z planu rozwoju i oceny przepustowości międzynarodowego portu lotniczego w Timișoarze z 2006 r. („ocena przepustowości”) wynika, że inwestycje miały zrównoważony charakter pod względem ekonomicznym. Według Rumunii można było oczekiwać ekonomicznie zrównoważonego charakteru inwestycji, ponieważ ze względu na większą liczbę pasażerów i przyrost wydajności wzrosłyby przychody z obsługi infrastruktury portu lotniczego. Według Rumunii inwestycje te były również konieczne do celów spełnienia wymogów ochrony lotnictwa (w szczególności w celu uniknięcia nieuprawnionego dostępu do samolotów) oraz do celów sprostania potrzebom operacyjnym wynikającym ze wzrostu ruchu. Rumunia stwierdziła ponadto, że przedmiotową infrastrukturę wykorzystywano nie tylko do celów działalności komercyjnej, ale również do celów działalności wojskowej, oficjalnych misji, misji poszukiwawczo-ratowniczych, przelotów w celach pomocy humanitarnej i pomocy doraźnej, lotów ONZ, Czerwonego Krzyża i Czerwonego Półksiężycy itp. Rumunia stwierdziła, że działalność mająca znaczenie dla interesu narodowego (działalność wojskowa i obrona narodowa, misje humanitarne i ratownicze itp.) wchodzi w zakres misji służby publicznej. Rumunia stwierdziła, że zgodnie z rumuńskim prawem operator portu lotniczego jest zobowiązany do umożliwienia nieodpłatnego korzystania z infrastruktury portu lotniczego na potrzeby prowadzenia tego rodzaju działalności niezarobkowej.

- (87) Jeżeli chodzi o finansowanie *sprzętu służącego do ochrony lotnictwa* w 2008 r., Rumunia twierdziła, że takie finansowanie dotyczyło działalności wchodzącej w zakres realizacji misji służby publicznej. Rumunia stwierdziła, że inwestycje te były konieczne do spełnienia wymogów określonych w rozporządzeniu (WE) nr 2320/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady, w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 622/2003 oraz w prawie krajowym. Rumunia stwierdziła, że wyposażenie w sprzęt służący do ochrony lotnictwa przyczyniło się do spełnienia przez operatora portu lotniczego wymogów dotyczących bezpieczeństwa granic nałożonych w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 562/2006.
- (88) Jeżeli chodzi o finansowanie *rozbudowy i modernizacji terminalu do obsługi połączeń z państwami spoza strefy Schengen* w latach 2007, 2008, 2009 i 2010, Rumunia twierdziła, że takie finansowanie przeprowadzono zgodnie z testem prywatnego inwestora albo dotyczyło ono działalności objętej zakresem polityki publicznej. Zdaniem Rumunii u podstaw tych inwestycji leżały względy ekonomiczne, tzn. przygotowanie portu lotniczego do obsługi większej liczby pasażerów. Rumunia twierdziła, że państwo kierowało się rentownością w perspektywie długoterminowej. Ponadto Rumunia wyjaśniła, że inwestycje te były konieczne do spełnienia zobowiązań Rumunii umożliwiających jej dołączenie do strefy Schengen. W szczególności Rumunia stwierdziła, że inwestycje te były konieczne do zapewnienia zgodności z rozporządzeniem (WE) nr 2320/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady oraz z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 562/2006.
- (89) Jeżeli chodzi o finansowanie *budowy drogi dojazdowej i parkingu* w 2007 r., Rumunia twierdziła, że takie finansowanie przeprowadzono zgodnie z testem prywatnego inwestora. Rumunia stwierdziła, że w 2005 r. przeprowadzono studium wykonalności tej inwestycji obejmujące biznesplan i ocenę rentowności inwestycji. Według Rumunii wynik analizy rentowności wskazywał na szansę na osiągnięcie znacznych przychodów.
- (90) Jeżeli chodzi o finansowanie *sprzętu oświetleniowego* w 2008 r., Rumunia twierdziła, że takie finansowanie przeprowadzono zgodnie z testem prywatnego inwestora. Według Rumunii inwestycja w sprzęt oświetleniowy była konieczna do zapewnienia optymalnego wykorzystania infrastruktury portu lotniczego oraz bezpieczeństwa pasażerów i statku powietrznego. Rumunia wskazała, że ponadto inwestycja ta okazała się rentowna *ex post*.

## 5.2. Środek 2 – zniżki i rabaty przewidziane w AIP z 2007 r., AIP z 2008 r. i AIP z 2010 r.

### 5.2.1. AIP z 2007 r. i AIP z 2008 r.

- (91) Rumunia stwierdziła, że operator portu lotniczego prowadził rentowną działalność od 2007 r., a od tego czasu odnotowano stały wzrost zysków. W tym kontekście stawki stosowane przez operatora portu lotniczego pokrywały koszty świadczonych usług.
- (92) Rumunia stwierdziła, że decyzje dotyczące stosowania opłat lotniskowych podejmowano na podstawie informacji ekonomiczno-finansowych opracowywanych przez wyspecjalizowany dział operatora portu lotniczego.
- (93) Według Rumunii opłaty lotniskowe publikowano w AIP i były stosowane na niedyskryminujących zasadach wobec wszystkich użytkowników.
- (94) Rumunia wyjaśniła, że AIP z 2007 r. i AIP z 2008 r. zostały zatwierdzone przez radę dyrektorów operatora portu lotniczego odpowiednio na około dwa miesiące przed wejściem w życie każdej z nich.
- (95) Według Rumunii model biznesowy Carpatair, tj. model połączeń gwiazdzystych, sprawił, że w okresach największego natężenia ruchu w momencie przylotu pasażerów obsługiwanych przez Carpatair dochodziło do niemal całkowitego wykorzystania przepustowości portu lotniczego. Z drugiej strony w czasie pozaszczytowym obserwowano niedostateczne wykorzystanie przepustowości. Koszty przyrostowe wynikające z większej liczby obsługiwanych pasażerów w międzynarodowym porcie lotniczym w Timișoarze, przynajmniej w czasie pozaszczytowym w modelu działalności Carpatair, były zatem bardzo niskie ze względu na fakt, że większość kosztów to koszty stałe. W rezultacie oszacowano, że nawet niskie opłaty lotnicze stają się stopniowo opłacalne. Świadczy o tym 39-procentowy wzrost przychodów operacyjnych odnotowany przez operatora portu lotniczego w latach 2008–2010, osiągnięty za sprawą zaledwie 22-procentowego wzrostu kosztów operacyjnych.

- (96) Według Rumunii rabaty i zniżki przewidziane w AIP z 2007 r. i AIP z 2008 r. odzwierciedlają korzyści skali uzyskane przez operatora portu lotniczego dzięki wysokim kosztom stałym typowym dla obsługi portu lotniczego. Oznacza to, że zdecydowanie warto dążyć do zwiększania wolumenu. Rabaty i zniżki opracowano w taki sposób, aby promować i rozwijać działalność gospodarczą, w ramach której wykorzystanie infrastruktury portu lotniczego jest najwydajniejsze.

#### 5.2.2. AIP z 2010 r.

- (97) Według Rumunii operator portu lotniczego samodzielnie określał opłaty i obniżki opublikowane w AIP z 2010 r. Rumunia stwierdziła, że przedmiotowych opłat i obniżek nie można przypisać państwu.
- (98) Rumunia stwierdziła, że AIP z 2010 r. przyjęto zgodnie z testem prywatnego inwestora. Według Rumunii w analizie zgodności z testem prywatnego inwestora należy uwzględnić przychody z działalności pozalotniczej, outsourcing w sieci oraz wzrost wartości przedsiębiorstwa. Przychody z działalności pozalotniczej stanowiły około 14 % przychodów operatora portu lotniczego. Według Rumunii pasażerowie korzystający z usług tanich linii lotniczych zwykle chętniej nabywają gazety, żywność, napoje lub podobne artykuły w sklepach na terenie portu lotniczego w porównaniu z innymi pasażerami, gdyż tanie linie zwykle nie oferują takich artykułów na pokładzie samolotu.
- (99) Rumunia była zdania, że w AIP z 2010 r. zapewniono zachętę dla przedsiębiorstw lotniczych do dążenia do zwiększenia liczby pasażerów. Rumunia stwierdziła, że przez cały okres stosowania AIP z 2010 r. odnotowano pozytywny rozwój ruchu w porcie lotniczym (zob. Tabela 10).

**Tabela 10: Port lotniczy w Timișoarze – przychody i liczba pasażerów**

	Ogólna liczba pasażerów	Przychody ogółem RON (EUR)
<b>2008</b>	831 404	22 033 887 (5 983 079)
<b>2009</b>	944 167	34 977 836 (8 254 746)
<b>2010</b>	1 137 218	37 565 399 (8 923 110)

- (100) Rumunia wyjaśniła, że opłaty lotniskowe stosowane wobec Carpatair obniżono o 70 % w przypadku lądowania i o 50 % w przypadku oświetlenia. Opłata za jednego pasażera transferowego wynosiła zaledwie 1,5 EUR. Zgodnie z AIP z 2010 r. w stosunku do Wizz Air opłaty lotniskowe obniżono maksymalnie o 67–72 %. Zniżki wynoszące 72–85 % nigdy nie miały zastosowania do przedsiębiorstwa Wizz Air, gdyż nigdy nie osiągnęło ono odpowiednich progów. Według Rumunii pozostałe przedsiębiorstwa lotnicze również były uprawnione do skorzystania z obniżki opłat na podstawie osiągniętego poziomu liczby pasażerów lub operacji lotniczych.
- (101) Rumunia stwierdziła, że obniżenie opłat lotniskowych w AIP z 2010 r. odzwierciedla koszty alternatywne operatora portu lotniczego związane ze świadczeniem usług na rzecz przedsiębiorstw użytkujących małe statki powietrzne i stosujących dłuższe czasy rotacji w porównaniu ze świadczeniem usług wobec większych statków powietrznych zapewniających większą liczbę pasażerów na jedno lądowanie. Celem AIP z 2010 r. było przyciągnięcie przedsiębiorstw lotniczych osiągających krótszy czas rotacji, aby uzyskać większą liczbę rotacji na godzinę i tym samym poprawić zdolność operacyjną operatora portu lotniczego pod względem liczby lądowań na godzinę.
- (102) Rumunia stwierdziła, że zniżki stosowane wobec Wizz Air odzwierciedlają również mniejszą liczbę wykorzystywanych usług. Wizz Air oferował wyłącznie loty bezpośrednie, przez co nie musiał korzystać z obiektów i usług potrzebnych do lotów transferowych. W przypadku lotów tranzytowych operator portu lotniczego musi stosować dwa razy więcej obiektów służących do ochrony lotnictwa. Według Rumunii 60 % pasażerów korzystających z usług Wizz Air przeprowadza odprawę online, co znacznie ogranicza liczbę potrzebnych pracowników na stanowiskach odprawy. Pasażerowie korzystający z usług Wizz Air podróżują z mniejszym bagażem, przez co zmniejsza się liczba pracowników i obiektów potrzebnych do obsługi bagażu. Według Rumunii w czasie rotacji rutynowe czyszczenie statku powietrznego przeprowadzają zespoły własne Wizz Air.

### 5.3. Środek 3 – umowy z 2008 r. między Wizz Air a operatorem portu lotniczego

- (103) Rumunia stwierdziła, że żadne ze zrealizowanych inwestycji w zakresie modernizacji drogi kołowania lub rozbudowy płyty postojowej nie wiązały się konkretnie z obecnością Wizz Air. Zdaniem Rumunii inwestycje, które państwo dokonało jako główny akcjonariusz, rozpoczęto na długo przed ogłoszeniem przez Wizz Air chęci świadczenia usług w międzynarodowym porcie lotniczym w Timișoarze. Rumunia stwierdziła, że inwestycje i naprawy przeprowadzone z wykorzystaniem zasobów własnych operatora portu lotniczego także nie wiązały się z obecnością Wizz Air ani żadnego innego przedsiębiorstwa lotniczego w międzynarodowym porcie lotniczym w Timișoarze, tylko wynikały z potrzeby zapewnienia warunków bezpieczeństwa i ochrony niezbędnych do prawidłowego prowadzenia działalności portu lotniczego. Naprawy wynikały z normalnego zużycia i nie były przeprowadzane na rzecz ani z winy jakiegokolwiek przedsiębiorstwa lotniczego.
- (104) Według Rumunii protokół ustaleń, jak wskazano w jego preambule, stanowił umowę, w której na strony zasadniczo nie nałożono żadnych zobowiązań prawnych. Rumunia stwierdziła, że w umowie nie określono żadnych kar dotyczących potencjalnych naruszeń z wyjątkiem kar związanych z naruszeniem klauzuli poufności. Oprócz braku jakiegokolwiek ważnego zobowiązania dotyczącego świadczenia usług wymienionych w protokole ustaleń w przedmiotowym okresie operator portu lotniczego nie przeprowadził żadnych prac związanych z infrastrukturą poza pracami związanymi z infrastrukturą całkowicie niezwiązanymi z działalnością Wizz Air.
- (105) Rumunia stwierdziła, że w protokole ustaleń wyrażono wolę stron do rozpoczęcia negocjacji w dobrej wierze w sprawie ewentualnej współpracy, która zostałaby nawiązana na podstawie obowiązkowych umów. Rumunia wskazała, że faktycznie zawarto takie obowiązkowe umowy, które w praktyce zastąpiły protokół ustaleń: umowa operacyjna, umowa dotycząca obsługi naziemnej i umowa marketingowa.
- (106) Zdaniem Rumunii, podpisując umowy z Wizz Air z 2008 r., operator portu lotniczego działał zgodnie z testem prywatnego inwestora. Na poparcie tego twierdzenia Rumunia przesłała Komisji biznesplan *ex ante* odtworzony *ex post*, z którego wynika, że oczekiwano, iż umowy z Wizz Air z 2008 r. przyczynią się do wzrostu liczby pasażerów i zysków.

### 5.4. Środek 4 – zwłoka w zapłacie opłat lotniskowych zafakturowanych na Wizz Air za okres od października 2009 r. do lutego 2010 r.

- (107) Rumunia stwierdziła, że operator portu lotniczego działał we własnym imieniu w zakresie należnej wobec niego płatności z tytułu opłat lotniskowych ze strony Wizz Air. Według Rumunii decyzji w tym zakresie nie można przypisać państwu rumuńskiemu.
- (108) Rumunia stwierdziła, że decyzja podjęta przez operatora portu lotniczego w sprawie należnej wobec niego płatności z tytułu opłat lotniskowych ze strony Wizz Air była zgodna z testem prywatnego inwestora.
- (109) Zdaniem Rumunii kwoty podlegające zwrotowi na rzecz Wizz Air i kwoty do odzyskania od Wizz Air potrącono w dniu 1 marca 2014 r. w ramach porozumienia o rozliczeniu nr 20310 <sup>(15)</sup> między operatorem portu lotniczego a Wizz Air („ugoda”).
- (110) Rumunia stwierdziła, że zgodnie ze stanem na dzień 20 listopada 2014 r. zadłużenie operatora portu lotniczego wobec Wizz Air wynosiło 0 EUR, natomiast zadłużenie Wizz Air wobec operatora portu lotniczego wynosiło 122 861,67 EUR z tytułu operacji przeprowadzonych w okresie od dnia 1 października 2014 r. do dnia 31 października 2014 r. oraz 1 256,12 EUR z tytułu czynszu za powierzchnię administracyjną w międzynarodowym porcie lotniczym w Timișoarze. Według Rumunii termin płatności tych kwot upływał w dniu 30 listopada 2014 r.

<sup>(15)</sup> Przedmiotowe porozumienie o rozliczeniu zawarto na podstawie następujących działań. Operator portu lotniczego złożył wniosek o arbitraż wobec Wizz Air do Sądu Arbitrażowego przy Izbie Handlowo-Przemysłowej w Klużu („Sąd Arbitrażowy w Klużu”), sygn. 24/2011. Sąd Arbitrażowy w Klużu wydał orzeczenie arbitrażowe o sygn. 3 z dnia 16 maja 2012 r. („orzeczenie arbitrażowe”). Decyzją z dnia 11 czerwca 2012 r. Sąd Arbitrażowy w Klużu dokonał korekty określonych błędów. W orzeczeniu arbitrażowym nakazano zapłatę przez Wizz Air określonych faktur wystawionych przez operatora portu lotniczego oraz uiszczenie pozostałego salda na podstawie umowy operacyjnej i umowy dotyczącej obsługi naziemnej. Operator portu lotniczego zażądał również uiszczenia przez Wizz Air odsetek za zwłokę. Wizz Air wniósł pozew wobec operatora portu lotniczego, żądając, aby uregulował on faktury wystawione przez Wizz Air na podstawie umowy marketingowej. Sąd Szczególny w Klużu wydał orzeczenie o sygn. 3597 z dnia 3 października 2012 r., w którym częściowo przychylił się do pozwu wniesionego przez Wizz Air wobec operatora portu lotniczego.

## 6. UWAGI OSÓB TRZECICH

### 6.1. Carpatair

#### 6.1.1. Środek 3 – umowy z 2008 r. między Wizz Air a operatorem portu lotniczego

- (111) Zdaniem Carpatair poszczególne systemy na rzecz działalności Wizz Air w międzynarodowym porcie lotniczym w Timișoarze stanowiły pomoc państwa. Według szacunków Carpatair domniemana pomoc przyznana na rzecz Wizz Air wyniosła 5,5 mln EUR w okresie od października 2008 r. do grudnia 2010 r. Pomoc rzekomo obejmowała pomoc w kwocie 2,6 mln EUR przyznaną w ramach umowy marketingowej oraz zniżek na kwotę 2,9 mln EUR przyznanych na podstawie AIP i umowy operacyjnej. Ponadto przedsiębiorstwo Carpatair twierdziło, że w 2011 r. operator portu lotniczego nadal zapewniał przedmiotowy środek na rzecz Wizz Air i pod koniec 2011 r. jego kwota wyniosłaby 8,3 mln EUR.
- (112) Przedsiębiorstwo Carpatair przedstawiło uwagi dotyczące testu prywatnego inwestora. Zdaniem Carpatair prywatny inwestor podejmowałby decyzje na podstawie specyfiki danego portu lotniczego. Ze względu na lokalizację i starania Carpatair od 2000 r. stopniowo rozwijano system połączeń gwiazdzystych, w rezultacie czego przedsiębiorstwo Carpatair odpowiadało za 38 % przychodów operatora portu lotniczego w 2008 r., w którym współpracę z operatorem podjął Wizz Air. Wynika to głównie z faktu, że przedsiębiorstwo Carpatair było w stanie przyciągnąć stały ruch osób podróżujących w interesach z Rumunii, Włoch, Mołdawii, Ukrainy i Niemiec.
- (113) Przedsiębiorstwo Carpatair twierdziło również, że w międzynarodowym porcie lotniczym w Timișoarze w 2007 r. obsłużono 836 574 pasażerów, a w 2008 r. – 890 704 pasażerów. W zwykłych okolicznościach powinno to stanowić podstawę i punkt odniesienia w zakresie przychodów, w oparciu o które inwestor prywatny dążyłby do uzyskania przychodów krańcowych. Operator portu lotniczego powinien przede wszystkim dążyć do tego, aby nie zmniejszyć istniejącej działalności i osiąganych przychodów. Według Carpatair operator portu lotniczego nie wziął jednak tego pod uwagę i w rezultacie w 2013 r. w międzynarodowym porcie lotniczym w Timișoarze obsłużono zaledwie 757 009 pasażerów. Oznacza to spadek o 15 % w porównaniu z poziomem sprzed rozpoczęcia działalności przez Wizz Air. Ostrożny inwestor wzięłyby zatem pod uwagę fakt, że to właśnie ten ruch przyniósł wysokiej jakości korzyści, i przyznałby korzyść Wizz Air wyłącznie w odniesieniu do nowych tras. Taka sytuacja nie miała miejsca. W umowie marketingowej przewidziano 85-procentowy rabat na wszystkie opłaty, obsługę naziemną a nawet materiały wykorzystane przez trzy lata na wszystkich trasach, z których połowa była już obsługiwana przez Carpatair. Rozsądny inwestor wiedziałby, że osłabienie swojego głównego klienta, czyli Carpatair, zniszczyłoby istniejący węzeł lotniczy i związane z nim zasoby. Rozsądny inwestor prywatny powinien być świadomy rzeczywistych marży zysku w branży, w szczególności marży uzyskiwanych przez przedsiębiorstwa lotnicze obsługujące model połączeń gwiazdzystych. Mając na uwadze, że wdrożenie domniemanej pomocy spowodowałoby utratę jedynie połowy przychodów wynikających z operacji w międzynarodowym porcie lotniczym w Timișoarze (20 % łącznych przychodów Carpatair), obniżenie rentowności oznaczałoby 15-procentowy spadek łącznych przychodów z zysku na poziomie 5 %. W wartościach bezwzględnych oznaczało to negatywny wpływ sprowadzający się do straty 10–15 mln EUR rocznie.
- (114) Przedsiębiorstwo Carpatair stwierdziło, że ostrożny inwestor ujawniłby wyniki badania zleconego w 2006 r., zgodnie z którymi droga startowa wymagała naprawy, a koszt takiej naprawy to 30 mln EUR. Informacje te udostępnił w 2010 r. nowy dyrektor portu lotniczego. Ostrożny inwestor prywatny kieruje się rentownością w długiej perspektywie, co umożliwia pominięcie pojęcia krótkoterminowego zysku krańcowego wynikającego nawet z niezwykle niskich przychodów przyrostowych, np. 1 EUR za pasażera. Nie ma wątpliwości, że – ignorując koszty naprawy i z drugiej strony wprowadzając przedsiębiorstwo lotnicze, którego działalność mogła przeciążyć i uszkodzić drogę startową – operator portu lotniczego nie uwzględnił rentowności w długiej perspektywie. Ostrożny inwestor w branży lotniczej nałożyłby na takie przedsiębiorstwo lotnicze dodatkową opłatę za każdą operację lotniczą związaną z przeciążeniem.
- (115) Przedsiębiorstwo Carpatair twierdziło, że na początku 2012 r. operator portu lotniczego uzależnił przedłużenie zawartej z nim umowy od zatwierdzenia przez Carpatair porozumień z Wizz Air i określonych w ich ramach warunków.
- (116) Przedsiębiorstwo Carpatair twierdziło, że nie spełniono testu prywatnego inwestora. Przedsiębiorstwo Carpatair twierdziło, że nie przeprowadzono analizy *ex ante* ani nie przedstawiono Komisji żadnego biznesplanu zgodnie z wytycznymi z 2005 r. dotyczącymi finansowania portów lotniczych i pomocy państwa na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych oferujących przeloty z regionalnych portów lotniczych<sup>(16)</sup> (zwanymi dalej „wytycznymi w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r.”).

<sup>(16)</sup> Komunikat Komisji – Wytyczne wspólnotowe dotyczące finansowania portów lotniczych i pomocy państwa na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych oferujących przeloty z regionalnych portów lotniczych (Dz.U. C 312 z 9.12.2005, s. 1).



(117) Przedsiębiorstwo Carpatair odrzuciło argumenty Rumunii, zgodnie z którymi w analizie zgodności z testem prywatnego inwestora należy uwzględnić dochody z działalności pozalotniczej. Przedsiębiorstwo Carpatair twierdziło, że Rumunia nie była w stanie przedstawić szczegółowej analizy ekonomicznej, z której wynikałoby, w jaki sposób wzrost zysków z działalności pozalotniczej miałby stanowić uzasadnienie dla dotacji na rzecz Wizz Air.

#### 6.1.2. Wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.

(118) Przedsiębiorstwo Carpatair stwierdziło, że na podstawie wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. można stwierdzić, że środki stanowią pomoc państwa. Test prywatnego inwestora nie został spełniony, gdyż nie sporządzono biznesplanu *ex ante* i w związku z tym władze rumuńskie nie przedstawiły Komisji takiego planu ani prognoz dotyczących rentowności umów z 2008 r.

(119) Przedsiębiorstwo Carpatair twierdziło, że najnowsze dane finansowe operatora portu lotniczego potwierdzają, iż pomoc jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym. Według Carpatair pomoc państwa spowodowała spadek rentowności operatora portu lotniczego, a ponadto nie spełniała łącznych warunków dotyczących pomocy na rozpoczęcie działalności.

(120) Przedsiębiorstwo Carpatair poinformowało również Komisję, że złożyło skargę do rumuńskiej Rady ds. Konkurencji, twierdząc, że poprzez oferowanie dyskryminujących warunków przedsiębiorstwom lotniczym operator portu lotniczego dopuścił się nadużycia pozycji dominującej.

## 6.2. Wizz Air

### 6.2.1. Środek 2 – zniżki i rabaty przewidziane w AIP z 2007 r., AIP z 2008 r. i AIP z 2010 r.

(121) Wizz Air twierdził, że nigdy nie zastosowano zniżki na poziomie do 85 % przewidzianej w AIP z 2010 r. Stosowano natomiast zniżkę wynoszącą średnio 73 % po tym, jak rumuńskie Ministerstwo Transportu wyraziło sprzeciw wobec powyższego systemu opłat.

(122) Ponadto według Wizz Air żadna korzyść ani żadna selektywność na jego rzecz nie miała miejsca na podstawie AIP z 2007 r., AIP z 2008 r. i AIP z 2010 r. Pozostałe przedsiębiorstwa lotnicze dysponują statkami powietrznymi tego samego rozmiaru i o tej samej maksymalnej masie startowej co statki powietrzne Wizz Air, w związku z czym mogły uzyskać zniżkę na tym samym poziomie.

(123) Wizz Air twierdził, że odkąd zaczął świadczyć usługi operator portu lotniczego zachęcał po powszechnego korzystania z większych statków powietrznych, a liczba pasażerów wzrosła o 36 % w latach 2007–2010, natomiast wzrost operacji lotniczych wyniósł zaledwie 2 %.

(124) W przeciwieństwie do Carpatair Wizz Air oferował tanie usługi, a operacje przeprowadzano w wydajny sposób. Z ekonomicznego punktu widzenia stosowanie niższych opłat przez port lotniczy działający w charakterze inwestora prywatnego w stosunku do tańszej infrastruktury i usług było zatem uzasadnione. Wizz Air twierdził, że przyczynił się do wzrostu ruchu w porcie lotniczym dzięki zwiększeniu przychodów z działalności lotniczej i pozalotniczej.

### 6.2.2. Środek 3 – umowy z 2008 r. między Wizz Air a operatorem portu lotniczego

(125) Wizz Air twierdził, że brak biznesplanu *ex ante* nie stanowi dowodu na to, że władze rumuńskie nie postępowały jak inwestor prywatny.

(126) Wizz Air zatrudnił konsultanta ekonomicznego, przedsiębiorstwo Oxera Consulting Ltd, w celu przygotowania oceny ekonomicznej w oparciu o test prywatnego inwestora w związku z portem lotniczym. Sprawozdanie przedsiębiorstwa Oxera, przedstawione Komisji w dniu 27 października 2011 r., miało na celu ustalenie, czy umowy między operatorem portu lotniczego a Wizz Air są zgodne z testem prywatnego inwestora.

(127) Analiza przeprowadzona przez przedsiębiorstwo Oxera dotyczyła w szczególności umów z 2008 r., a także AIP z 2007 r., AIP z 2008 r. i AIP z 2010 r.

(128) Według Oxera opłaty uiszczane przez Wizz Air w międzynarodowym porcie lotniczym w Timișoarze należy porównać z opłatami uiszczanymi przez Wizz Air w podobnych portach lotniczych z uwzględnieniem odpowiednich ram czasowych.

(129) W ramach analizy przeprowadzonej przez przedsiębiorstwo Oxera wybrano trzy porty lotnicze jako porównywalne porty lotnicze do celów tejże analizy. Przedsiębiorstwo Oxera twierdziło, że struktura własności i finansowania tych portów lotniczych świadczy o tym, że wszystkie te porty lotnicze mogą zachowywać się w sposób odpowiadający zachowaniu portów lotniczych działających jako inwestorzy prywatni, a ponadto są to porty docelowe Wizz Air w dużej mierze porównywalne pod wieloma względami.

- (130) Na podstawie danych otrzymanych od Wizz Air przedsiębiorstwo Oxera stwierdziło, że łączne opłaty uiszczone przez to przedsiębiorstwo lotnicze w międzynarodowym porcie lotniczym w Timișoarze można porównać z odpowiednimi opłatami uiszczonymi w tych trzech porównywalnych portach lotniczych w latach 2008–2009 i 2010–2011, zarówno w przeliczeniu na pasażera, jak i na jeden postój na ziemi i obsługę między rejsami.
- (131) Według przedsiębiorstwa Oxera z analizy tej wynika, że ogólny poziom opłat uiszczanych przez Wizz Air w międzynarodowym porcie lotniczym w Timișoarze wynikający z poszczególnych wymienionych umów jest średnio wyższy od porównywalnego średniego poziomu opłat uiszczanych przez to przedsiębiorstwo lotnicze w porównywalnych portach lotniczych. W związku z niższymi cenami płaconymi przez Wizz Air w porównywalnych portach lotniczych wydaje się, że inwestor prywatny prawdopodobnie zawarłby umowę na warunkach umowy zawartej pomiędzy operatorem portu lotniczego a Wizz Air.
- (132) Z oceny rentowności umów wynika, że rozsądny inwestor z sektora prywatnego byłby skłonny zawrzeć te same umowy z Wizz Air. Wyniki analizy rentowności oznaczały zatem, że zawierając poszczególne umowy z Wizz Air, operator portu lotniczego zachował się w sposób zgodny z testem prywatnego inwestora.
- (133) Zasadniczo przedsiębiorstwo Oxera stwierdziło, że z analizy porównawczej i analizy rentowności umów wynika, że opłaty uiszczane przez Wizz Air w międzynarodowym porcie lotniczym w Timișoarze były porównywalne z opłatami, które zostałyby w podobnych okolicznościach zaoferowane Wizz Air przez prywatnego inwestora będącego właścicielem portu lotniczego.

6.2.3. *Środek 4 – zwłoka w zapłacie opłat lotniskowych zafakturowanych na Wizz Air za okres od października 2009 r. do lutego 2010 r.*

- (134) W opinii Wizz Air domniemana pozostająca kwota należności wobec operatora portu lotniczego wyraźnie nie stanowiła pomocy. Według Wizz Air przedsiębiorstwo to posiadało wzajemne roszczenia wobec operatora portu lotniczego w związku z odwróceniem procedury potrącenia między operatorem portu lotniczego a Wizz Air.
- (135) Wizz Air twierdził, że nie udowodniono możliwości przypisania środka państwu, gdyż Komisja nie ustaliła udziału państwa w kontekście braku spłaty należnych opłat.
- (136) Domniemanej pomocy przyznanej przez operatora portu lotniczego na rzecz przedsiębiorstw lotniczych nie można przypisać państwu rumuńskiemu na podstawie orzecznictwa Trybunału w sprawie Stardust Marine<sup>(17)</sup>. Według Wizz Air wydaje się, że operator portu lotniczego działał samodzielnie, bez zgody ani nawet wiedzy państwa rumuńskiego. Interwencja rządu rumuńskiego polegała wyłącznie na wydaniu nakazów cofnięcia niektórych środków przyjętych przez operatora portu lotniczego, które rząd odrzucił *ex post*.

6.2.4. *Wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.*

- (137) Wizz Air jeszcze raz podkreślił, że umowy z 2008 r. z operatorem portu lotniczego nie stanowią pomocy państwa na podstawie wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.
- (138) Zdaniem Wizz Air umowy między operatorem portu lotniczego a Wizz Air pozytywnie przeszły test prywatnego inwestora. W przedmiotowej sprawie zastosowano porównanie z ceną rynkową i analizę rentowności *ex ante*, opisane w wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r., o czym świadczy sprawozdanie przedsiębiorstwa Oxera.
- (139) Wizz Air twierdzi, że ewentualna domniemana pomoc państwa na rzecz operatora portu lotniczego nie przeszła na Wizz Air. Wizz Air powołał się na pkt 11 i 65 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r., zgodnie z którymi jeżeli port lotniczy jest beneficjentem pomocy, wówczas korzyść wynikająca z takiej pomocy nie przechodzi na określone przedsiębiorstwo lotnicze, jeżeli dana infrastruktura jest otwarta dla wszystkich przedsiębiorstw lotniczych i nie jest przeznaczona dla konkretnego przedsiębiorstwa lotniczego, a przedsiębiorstwa lotnicze płacą stawki obejmujące co najmniej koszty przyrostowe ich operacji w danym porcie lotniczym.
- (140) Wizz Air stwierdził, że warunki te zostały spełnione. Wizz Air nie był jedynym przedsiębiorstwem lotniczym wykorzystującym statki powietrzne o maksymalnej masie startowej powyżej 70 ton w międzynarodowym porcie lotniczym w Timișoarze w przedmiotowym okresie, dlatego też inne przedsiębiorstwa lotnicze potencjalnie korzystały z podobnych rabatów dotyczących opłat lotniskowych co Wizz Air lub z większych rabatów niż Wizz Air.

<sup>(17)</sup> Wyrok z dnia 16 maja 2002 r., Francja/Komisja („Stardust Marine”), C-482/99, EU:C:2002:294.

- (141) Na podstawie pkt 172 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. Wizz Air stwierdził, że nawet jeżeli stwierdzono by, że operator portu lotniczego otrzymał pomoc, zgodność takiej pomocy z rynkiem wewnętrznym należałoby ocenić na podstawie wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. przy maksymalnej dopuszczalnym poziomie intensywności pomocy przewidzianym dla portów lotniczych o ruchu pasażerskim niższym niż 700 000 pasażerów.

### 6.3. Operator portu lotniczego

#### 6.3.1. Środek 3 – umowy z 2008 r. między Wizz Air a operatorem portu lotniczego

- (142) Operator portu lotniczego stwierdził, że z umowami z 2008 r. nie wiąże się żadna pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.
- (143) Według operatora portu lotniczego żadna selektywność nie miała miejsca. Rzekoma pomoc przyznana na rzecz Wizz Air była dostępna dla wszystkich porównywalnych przedsiębiorstw lotniczych na przejrzystych zasadach i w sposób niedyskryminujący.
- (144) Operator portu lotniczego twierdził, że ustalenia marketingowe dotyczyły usług marketingowych świadczonych przez Wizz Air na rzecz operatora portu lotniczego. Operator portu lotniczego zaoferowałby takie ustalenia innym przedsiębiorstwom lotniczym, ale nie mógł, gdyż dysponował ograniczonymi środkami przeznaczonymi na wydatki związane z reklamą.
- (145) Operator portu lotniczego twierdził, że nie miał dostępu do zasobów państwowych. Zasoby państwowe wykorzystano wyłącznie do zapewnienia infrastruktury wykorzystywanej na niedyskryminujących zasadach, tj. w celu zapewnienia dróg kołowania, płyt postojowych, sprzętu służącego do ochrony lotnictwa, obiektów w terminalach i wyposażenia terminali.
- (146) Operator portu lotniczego twierdził, że działał samodzielnie. Fakt, że Rumunia posiada 80 % akcji portu lotniczego, nie oznaczałby, że państwo sprawuje bezpośrednią lub pośrednią kontrolę nad przedmiotowymi zasobami.
- (147) W przypadku umów z 2008 r. test prywatnego inwestora został spełniony pod każdym względem. Operator portu lotniczego oświadczył, że przeprowadził obliczenia przed zawarciem umów z 2008 r. Według operatora portu lotniczego w świetle prawa nie był zobowiązany do przygotowania biznesplanu. Operator portu lotniczego nie znał żadnego powodu, dla którego miałby zachować dokumentację.
- (148) Celem sprawozdania przedsiębiorstwa RBB <sup>(18)</sup> przesłanego przez operatora portu lotniczego było oszacowanie kosztów i korzyści przyrostowych wynikających dla operatora portu lotniczego z umów z 2008 r. Z tego sprawozdania wynika, że umowy z 2008 r. – nawet w ciągu trzech lat, w których operator portu lotniczego ponosił koszt umowy marketingowej – przyniosły dodatni zwrot dla operatora portu lotniczego.
- (149) W sprawozdaniu przedsiębiorstwa RBB uznano, że poprawa wydajności portu lotniczego wynika z działalności Wizz Air. Z danych wynikało, że Wizz Air przewoził znacznie większą liczbę pasażerów w ramach jednego rejsu statku powietrznego niż inne przedsiębiorstwa lotnicze prowadzące działalność w porcie lotniczym. Dzięki dodaniu Wizz Air do bazy klientów operatora portu lotniczego znacznie wzrosła liczba pasażerów, której dopowiadał jedynie nieznaczny wzrost liczby operacji lotniczych.
- (150) W tym modelu wzrostu odnotowano poprawę rentowności portu lotniczego: w latach 2008–2010 łączne przychody operacyjne operatora portu lotniczego zwiększyły się o 39 %, a łączne koszty operacyjne wzrosły zaledwie o 22 %.
- (151) Zgodnie ze sprawozdaniem przedsiębiorstwa RBB z danych wynikało, że Wizz Air odpowiada za część przychodów z działalności lotniczej odpowiadających jego udziałowi zarówno w liczbie pasażerów obsługiwanych w międzynarodowym porcie lotniczym w Timișoarze, jak i w operacjach lotniczych realizowanych w tym porcie lotniczym lub przekraczających ten udział. Ze sprawozdania przedsiębiorstwa RBB wynika, że przedsiębiorstwo Carpatair stale osiągało natomiast mniejszy wkład w przychody operatora portu lotniczego w porównaniu z wkładem, jaki odpowiadałby wykorzystaniu przez to przedsiębiorstwo obiektów międzynarodowego portu lotniczego w Timișoarze, przy czym wkład ten zmierzono w oparciu o udział przedsiębiorstwa w liczbie pasażerów i operacji lotniczych.
- (152) Ze sprawozdania wynikało, że operator portu lotniczego zapewnił lepsze warunki przedsiębiorstwu Carpatair w porównaniu z warunkami zaoferowanymi pozostałym przedsiębiorstwom lotniczym, w tym Wizz Air. Takie stale zbyt niskie płatności w porównaniu z poziomem wykorzystania odzwierciedlają stosunkowy brak wydajności pod względem wykorzystania portu lotniczego, jaki wiąże się z przyjętym przez Carpatair modelem działalności opartym na dużej liczbie operacji lotniczych przy stosunkowo małej liczbie pasażerów obsługiwanych w ramach jednej operacji.

<sup>(18)</sup> RBB Economics LLP jest konsultantem ekonomicznym z siedzibą w Londynie. Specjalizuje się w poradnictwie ekonomicznym z zakresu prawa konkurencji.

- (153) Według badania przeprowadzonego przez Uniwersytet w Timișoarze inwestycje dokonane przez operatora portu lotniczego były rentowne i korzystne. W badaniu stwierdzono, że zachowanie operatora portu lotniczego było zgodne z testem prywatnego inwestora.
- (154) W badaniu stwierdzono, że operator portu lotniczego przyjął prawidłową strategię, która przełożyła się na wzrost zarówno liczby pasażerów, jak i liczby operacji lotniczych. W tym celu, bazując na opłatach pobieranych w innych portach lotniczych w kraju i za granicą, opracowano korzystny system zniżek przeznaczonych w szczególności dla przedsiębiorstw lotniczych obsługujących dużą liczbę pasażerów i dysponujących statkami powietrznymi o dużych zdolnościach przewozowej. Ponadto opłaty czynszowe za wynajem powierzchni w budynku terminalu odpowiadają cenie rynkowej; opłaty te były zgodnie z opłatami stosowanymi w Timișoarze w odniesieniu do powierzchni tego samego typu.

#### 6.3.2. Wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. (środek 1 i środek 3)

- (155) Operator portu lotniczego twierdził, iż z wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. wynika, że nie otrzymano niezgodnej z prawem pomocy państwa. Nawet jeżeli pomoc miałyby miejsce, byłyby ona zgodna z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE.
- (156) Według operatora portu lotniczego pomoc na rzecz operatora portu lotniczego przyczyniła się do osiągnięcia wyraźnie określonego celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania, gdyż spowodowała wzrost mobilności obywateli Unii i poprawę łączności z okręgiem Temesz dzięki ustanowieniu punktów dostępu dla lotów wewnątrzunijnych, a także przyczyniła się do uporania się z problemem zagęszczenia ruchu lotniczym w głównych unijnych węzłach lotniczych oraz do ułatwienia rozwoju regionalnego w okręgu Temesz.
- (157) Operator portu lotniczego stwierdził, że inwestycja ta miała na celu zapewnienie nowej przepustowości w międzynarodowym porcie lotniczym w Timișoarze, a nowa infrastruktura odpowiada w perspektywie średnioterminowej przewidywanemu zapotrzebowaniu przedsiębiorstw lotniczych, pasażerów i spedytorów w obszarze ciężenia międzynarodowego portu lotniczego w Timișoarze.
- (158) Zdaniem operatora portu lotniczego porozumienia między Wizz Air a operatorem portu lotniczego nie stanowiły pomocy państwa na podstawie testu prywatnego inwestora.
- (159) Operator portu lotniczego zastosował oba różne podejścia w zakresie testu prywatnego inwestora opisane w wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.
- (160) Operator portu lotniczego twierdził, że cena pobierana przez port lotniczy od danego przedsiębiorstwa lotniczego odpowiada cenie rynkowej: operator portu lotniczego przypomniał, że ze sprawozdania przedsiębiorstwa RBB wynika, iż opłaty lotnicze uiszczane przez Carpatair w 2010 r. były niższe niż opłaty pobierane od Wizz Air.
- (161) W opinii operatora portu lotniczego porozumienia korzystnie wpłynęły na rentowność portu lotniczego dzięki ustaleniu kosztów i korzyści przyrostowych: zgodnie ze sprawozdaniem RBB za lata 2008–2010 porozumienia z Wizz Air wykazywały zysk przyrostowy na rzecz operatora portu lotniczego.
- (162) Ponadto, o ile opłaty lotnicze pobierane od Wizz Air stanowiły stałe źródło dochodu operatora portu lotniczego wynikające z działalności kontynuowanej, około 50 % kosztów przyrostowych operatora portu lotniczego stanowiła jednorazowa płatność marketingowa w 2009 r.
- (163) W związku z powyższym umowy z 2008 r. nie stanowiły pomocy państwa.

#### 6.4. Stowarzyszenie Linii Lotniczych Regionów Europy

##### 6.4.1. Środek 3 – umowy z 2008 r. między Wizz Air a operatorem portu lotniczego

- (164) Stowarzyszenie Linii Lotniczych Regionów Europy <sup>(19)</sup> twierdziło, że środki przyznane na rzecz Wizz Air stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.
- (165) Stowarzyszenie uważało, że dane finansowe stanowią podstawowy dowód naruszenia, a zatem należy je ujawnić.

<sup>(19)</sup> Stowarzyszenie Linii Lotniczych Regionów Europy to stowarzyszenie branżowe reprezentujące europejski przemysł lotniczy (przedsiębiorstwa lotnicze, porty lotnicze, producentów i dostawców).

- (166) Zdaniem Stowarzyszenia istnienie wyraźnego biznesplanu powinno stanowić podstawowy element analizy każdej przyznanej pomocy. W takim biznesplanie należy wyraźnie wykazać finansową rentowność danej trasy.
- (167) Stowarzyszenie podkreśliło, że przemysł lotniczy charakteryzuje się tradycyjnie niskimi marżami i wysokimi wymogami w zakresie inwestycji kapitałowych. Korzyści tej skali finansowane ze środków państwowych w krótkim czasie doprowadziły zatem do sytuacji, w której tacy przewoźnicy nie uzyskali korzyści skłaniającej do opuszczenia rynku.
- (168) W opinii Stowarzyszenia taka sytuacja skutkuje nie tylko zakłóceniem konkurencji, ale także potencjalnym monopolom pozostałego subsydiowanego operatora portu lotniczego. Wpływ na konsumenta w perspektywie długoterminowej sprowadza się do wzrostu cen i ograniczenia wyboru.

## 6.5. Eurojet

### 6.5.1. Środek 2 – zniżki i rabaty przewidziane w AIP z 2007 r., AIP z 2008 r. i AIP z 2010 r.

- (169) Eurojet, przedsiębiorstwo zajmujące się czarterem biznesowym, prowadzące działalność również w Rumunii, przyznało, że przedsiębiorstwo lotnicze otrzymuje zniżkę, gdy działalność pozagospodarcza generuje znaczną część przychodów portu lotniczego.
- (170) W opinii Eurojet wprowadzenie 85-procentowej zniżki mającej zastosowanie do operatorów wykorzystujących statki powietrzne o masie przekraczającej 70 ton wyraźnie miało jednak na celu przyznanie korzyści wyłącznie jednemu operatorowi.

## 7. OCENA ŚRODKA 1 – ROCZNE FINANSOWANIE DZIAŁALNOŚCI OPERACYJNEJ PRYZNANE OPERATOROWI PORTU LOTNICZEGO

### 7.1. Istnienie pomocy

- (171) Zgodnie z art. 107 ust. 1 TFUE „wszelka pomoc przyznawana przez Państwo Członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między Państwami Członkowskimi”.
- (172) W związku z tym, aby środek został uznany za pomoc państwa w rozumieniu tego postanowienia, muszą zostać spełnione łącznie następujące warunki:
- beneficjent jest przedsiębiorstwem;
  - środek jest finansowany przy użyciu zasobów państwowych i można go przypisać państwu;
  - środek przynosi korzyść gospodarczą beneficjentowi;
  - korzyść jest selektywna oraz
  - przedmiotowy środek musi zakłócać konkurencję lub grozić jej zakłóceniem i może wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi.
- (173) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja wstępnie przyjęła, że finansowanie publiczne przyznane operatorowi portu lotniczego rozstrzyganie stanowiło pomoc państwa. Na podstawie informacji dostępnych w czasie sporządzania decyzji o wszczęciu postępowania Komisja uznała, że takie finansowanie publiczne stanowi pomoc operacyjną.
- (174) Po wydaniu decyzji o wszczęciu postępowania Rumunia stwierdziła, że roczne dotacje nie stanowiły pomocy operacyjnej, tylko zostały przeznaczone na inwestycje w międzynarodowym porcie lotniczym w Timișoarze. Rumunia twierdziła ponadto, że dokonane inwestycje nie stanowiły pomocy państwa, gdyż wchodziły w zakres polityki publicznej albo były zgodne z testem prywatnego inwestora.
- (175) Komisja przypomina, że należy stosować rozróżnienie na pomoc inwestycyjną i pomoc operacyjną. Zgodnie z wytycznymi w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. pomoc inwestycyjną definiuje się jako pomoc na sfinansowanie aktywów trwałych, a w szczególności na pokrycie „niedopasowania poziomu płynności do kosztów kapitału”. Pomoc operacyjną definiuje się jako pomoc na pokrycie „niedopasowania poziomu płynności do kosztów operacyjnych” w formie bądź kwoty wypłaconej z góry, bądź okresowych rat na pokrycie przewidywanych kosztów operacyjnych (okresowe płatności ryczałtowe).

- (176) Komisja odnotowuje, że projekty inwestycyjne przedstawione przez Rumunię (Tabela 3) dotyczą sfinansowania aktywów trwałych i zostały one uwzględnione w wydatkach kapitałowych w danych księgowych operatora portu lotniczego. Na podstawie informacji przedstawionych przez Rumunię po publikacji decyzji o wszczęciu postępowania, w szczególności na podstawie aktów prawnych zatwierdzających przedmiotowe projekty inwestycyjne, Komisja uznaje zatem takie finansowanie za finansowanie projektów inwestycyjnych.
- (177) Komisja przeanalizuje kwestię, czy inwestycje przedstawione przez Rumunię (Tabela 3) stanowią pomoc państwa. Następnie Komisja odejmie roczną kwotę inwestycji, które nie stanowią pomocy państwa, od łącznej rocznej kwoty inwestycji. Ewentualna różnica stanowi roczną kwotę pomocy inwestycyjnej przyznanej na rzecz operatora portu lotniczego.
- (178) Następnie Komisja przeanalizuje, czy ewentualna pomoc inwestycyjna przyznana na rzecz operatora portu lotniczego jest zgodna z rynkiem wewnętrznym.

#### 7.1.1. Działalność gospodarcza i pojęcie przedsiębiorstwa

##### 7.1.1.1. Zasady

- (179) Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Komisja musi w pierwszej kolejności ustalić, czy operator portu lotniczego jest przedsiębiorstwem w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE. Pojęcie przedsiębiorstwa obejmuje każdy podmiot prowadzący działalność gospodarczą, niezależnie od jego statusu prawnego i sposobu jego finansowania<sup>(20)</sup>. Za działalność gospodarczą uznaje się wszelką działalność polegającą na oferowaniu towarów lub usług na danym rynku.
- (180) Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem od dnia wydania wyroku w sprawie *Aéroports de Paris* (12 grudnia 2000 r.)<sup>(21)</sup> działalność i budowę infrastruktury portów lotniczych należy uznawać za zadanie wchodzące w zakres kontroli pomocy państwa. W momencie rozpoczęcia wykonywania przez operatora portu lotniczego działalności gospodarczej poprzez świadczenie usług portu lotniczego za wynagrodzeniem, takiego operatora, niezależnie od jego statusu prawnego lub sposobu finansowania, uznaje się za przedsiębiorstwo w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, zatem postanowienia Traktatu dotyczące pomocy państwa mogą stosować się do korzyści przyznawanych przez państwo lub z zasobów państwowych takiemu operatorowi portu lotniczego.
- (181) Chociaż należy uznać, że operatorzy portów lotniczych stanowią przedsiębiorstwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, należy przypomnieć, że nie wszystkie działania podejmowane przez operatora portu lotniczego muszą mieć charakter gospodarczy<sup>(22)</sup>.
- (182) Trybunał Sprawiedliwości orzekł, że działania wchodzące zwykle w zakres kompetencji państwa w wykonywaniu jego prerogatyw władzy publicznej nie mają charakteru gospodarczego i nie wchodzą w zakres stosowania zasad pomocy państwa<sup>(23)</sup>.
- (183) W związku z tym finansowanie działań wchodzących w zakres polityki publicznej lub finansowanie infrastruktury bezpośrednio związanej z tymi działaniami zasadniczo nie stanowi pomocy państwa<sup>(24)</sup>. Na ogół uznaje się, że w porcie lotniczym działalność taka jak działania prowadzone przez kontrolę ruchu lotniczego, policję, służbę celną, straż pożarną, działania niezbędne do ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji oraz inwestycje związane z infrastrukturą i wyposażeniem koniecznymi do wykonania wymienionych działań stanowi działalność o charakterze pozagospodarczym<sup>(25)</sup>.

<sup>(20)</sup> Wyrok z dnia 23 kwietnia 1991 r., *Höfner i Elser/Macrotron* („Höfner i Elser”), C-41/90, EU:C:1991:161, pkt 21; wyrok z dnia 17 lutego 1993 r., *Poucet i Pistre/AGF i Cancava*, C-160/91, EU:C:1993:63, pkt 17; wyrok z dnia 18 czerwca 1998 r., *Komisja/Włochy*, C-35/96, EU:C:1998:303, pkt 36.

<sup>(21)</sup> Wyrok z dnia 12 grudnia 2000 r., *Aéroports de Paris/Komisja*, T-128/98, EU:T:2000:290, utrzymany w mocy wyrokiem z dnia 24 października 2002 r., *Aéroports de Paris/Komisja*, C-82/01, EU:C:2002:617, pkt 75–79. Zostało to potwierdzone w wyroku z dnia 24 marca 2011 r., *Mitteldeutsche Flughafen AG i Flughafen Leipzig Halle GmbH/Komisja*, (port lotniczy Lipsk/Halle), T-443/08 i T-455/08, EU:T:2011:117, w szczególności pkt 93 i 94; potwierdzonym wyrokiem z dnia 19 grudnia 2012 r., port lotniczy Lipsk/Halle, C-288/11 P, EU:C:2012:821.

<sup>(22)</sup> Wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r., pkt 34. Zob. również wyrok z dnia 19 stycznia 1994 r., *SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol* (Eurocontrol), C-364/92, EU:C:1994:7.

<sup>(23)</sup> Wyrok z dnia 16 czerwca 1987 r., *Komisja/Włochy*, C-118/85, EU:C:1987:283, pkt 7 i 8 oraz wyrok z dnia 4 maja 1988 r., *Bodson/Pompes funèbres des régions libérées*, C-30/87, EU:C:1988:225, pkt 1.

<sup>(24)</sup> Decyzja Komisji N 309/2002 z dnia 19 marca 2003 r., *Bezpieczeństwo lotnicze – rekompensata kosztów w następstwie zamachów z 11 września 2001 r.* (Dz.U. C 148 z 25.6.2003, s. 7).

<sup>(25)</sup> Wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r., pkt 35. Zob. również wyrok w sprawie *Eurocontrol*, pkt 30; wyrok z dnia 26 marca 2009 r. *Selex Sistemi Integrati/Komisja*, C-113/07 P, EU:C:2009:191, pkt 71 i decyzja Komisji (UE) 2018/628 z dnia 11 listopada 2016 r. w sprawie pomocy państwa SA.24221(2011/C) (ex 2011/NN) udzielonej przez Austrię na rzecz portu lotniczego w Klagenfurtie, spółki Ryanair i innych przewoźników lotniczych korzystających z tego portu lotniczego (Dz.U. L 107 z 26.4.2018, s. 1).

(184) Publiczne finansowanie działalności pozagospodarczej nie może prowadzić do nieuzasadnionej dyskryminacji pomiędzy przedsiębiorstwami lotniczymi i operatorami portów lotniczych. Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem dochodzi bowiem do przyznania korzyści, jeżeli organy publiczne zwalniają przedsiębiorstwa z kosztów wynikających z prowadzonej przez nie działalności gospodarczej<sup>(26)</sup>. Jeżeli zatem normalnym rozwiązaniem w świetle danego porządku prawnego jest to, że przedsiębiorstwa lotnicze lub operatorzy portu lotniczego ponoszą koszty pewnych usług, natomiast niektóre przedsiębiorstwa lotnicze lub niektórzy operatorzy portów lotniczych świadczący takie same usługi w imieniu tych samych organów publicznych nie muszą ponosić tych kosztów, to te ostatnie mogą uzyskiwać korzyść, nawet jeżeli takie usługi same w sobie uznaje się za działalność pozagospodarczą<sup>(27)</sup>.

#### 7.1.1.2. Zastosowanie w przedmiotowej sprawie

(185) Operator portu lotniczego uczestniczy w budowie, konserwacji i obsłudze infrastruktury portu lotniczego. Operator portu lotniczego oferuje usługi portu lotniczego i pobiera opłaty od użytkowników – operatorów prowadzących operacje zarobkowego transportu lotniczego i użytkowników niekomercyjnego lotnictwa ogólnego – za korzystanie z infrastruktury portu lotniczego, dokonując tym samym komercyjnej eksploatacji infrastruktury. W związku z powyższym należy uznać, że operator portu lotniczego prowadził działalność gospodarczą w okresie objętym oceną, a zatem jest przedsiębiorstwem w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

(186) Rumunia stwierdziła, że należy uznać, iż koszty wynikające z następującej działalności są objęte zakresem polityki publicznej (motywy 87 i 88):

- inwestycje w modernizację drogi startowej i rozbudowę płyty postojowej, które dotyczą działalności pozagospodarczej prowadzonej w międzynarodowym porcie lotniczym w Timișoarze (takiej jak działalność wojskowa, oficjalne misje, misje poszukiwawczo-ratownicze, przeloty w celach pomocy humanitarnej i pomocy doraźnej);
- inwestycje w sprzęt służący do ochrony lotnictwa;
- inwestycje w budowę terminalu do obsługi połączeń z państwami spoza strefy Schengen służące zapewnieniu zgodności z innymi wymogami, tak aby w terminalu można było przyjmować loty spoza strefy Schengen – w tym czasie Rumunia oczekiwała, że zostanie członkiem strefy Schengen w 2011 r.

(187) Jeżeli chodzi o inwestycje w *modernizację drogi startowej i rozbudowę płyty postojowej* w latach 2007, 2008 i 2009, Komisja przypomina, że jeżeli infrastrukturę wykorzystuje się zarówno do prowadzenia działalności gospodarczej, jak i działalności pozagospodarczej, finansowanie publiczne będzie podlegać zasadom pomocy państwa jedynie w zakresie, w jakim dotyczy ono kosztów związanych z działalnością gospodarczą.

(188) W tym przypadku konieczność inwestycji w modernizację drogi kołowania i rozbudowę płyty postojowej wiązała się jednak przede wszystkim z wykorzystaniem obiektów portu lotniczego w celach handlowych. Rumunia twierdziła, że inwestycje były konieczne, aby spełnić zapotrzebowanie związane z prognozami wzrostu liczby lotów komercyjnych, generować dalsze przychody operatora portu lotniczego oraz zwiększyć jego rentowność (motyw 86). Komisja przypomina, że finansowanie działalności pozagospodarczej portu lotniczego nie może skutkować subsydiowaniem skrośnym działalności gospodarczej portu lotniczego. Do celów niniejszej decyzji Komisja uznaje, że inwestycje w modernizację drogi startowej i rozbudowę płyty postojowej są w całości powiązane z działalnością gospodarczą, a zatem nie są objęte zakresem polityki publicznej.

(189) Jeżeli chodzi o inwestycje w *sprzęt służący do ochrony lotnictwa*, Komisja przypomina, że na ogół działania niezbędne do ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji oraz inwestycje związane z infrastrukturą i wyposażeniem koniecznymi do wykonania wymienionych działań stanowią działalność o charakterze pozagospodarczym. Komisja uznaje, że kontrola bagażu nadawanego do luku bagażowego, pasażerów i bagażu podręcznego oraz kontrola publicznego dostępu do strefy zastrzeżonej portu lotniczego należy do działań związanych z ochroną lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji<sup>(28)</sup>.

(190) Rumunia potwierdziła, że zgodnie z rumuńskim porządkiem prawnym państwo finansuje sprzęt służący do ochrony lotnictwa we wszystkich portach lotniczych na podstawie decyzji rządu nr 1661 z dnia 6 grudnia 2007 r.

<sup>(26)</sup> Wyrok z dnia 3 marca 2005 r., Wolfgang Heiser/Finanzamt Innsbruck, C-172/03, EU:C:2005:130, pkt 36, i cytowane orzecznictwo.

<sup>(27)</sup> Wytoczne w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r., pkt 37.

<sup>(28)</sup> Decyzja Komisji (UE) 2015/1226 z dnia 23 lipca 2014 r. w sprawie pomocy państwa SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN) wdrożonej przez Francję na rzecz izby handlowo-przemysłowej w Angoulême oraz przedsiębiorstw SNC-Lavalin, Ryanair i Airport Marketing Services (Dz.U. L 201 z 30.7.2015, s. 48).

- (191) Komisja uznaje, że inwestycje w sprzęt służący do ochrony lotnictwa dokonane w 2008 r., zgodnie z informacjami przedstawionymi przez Rumunię, były niezbędne do ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji. Inwestycje te wchodziły zatem w zakres misji służby publicznej i tym samym nie stanowią pomocy państwa.
- (192) Jeżeli chodzi o inwestycje w *budowę terminalu do obsługi połączeń z państwami spoza strefy Schengen*, Rumunia oświadcza, że wstępne inwestycje w rozbudowę terminalu wynikały ze względów gospodarczych, ale jednocześnie były niezbędne do stworzenia terminalu zgodnego ze środkami bezpieczeństwa wymaganymi w unijnych przepisach dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego i kontroli granic strefy Schengen. W szczególności środki te dotyczyły podziału pasażerów. Nie określono, które inwestycje były bezwzględnie konieczne do celów spełnienia takich przepisów i tym samym do wypełnienia uprawnień z zakresu władzy publicznej.
- (193) Komisja przypomina, że finansowanie działalności pozagospodarczej portu lotniczego nie może skutkować subsydiowaniem skrośnym działalności gospodarczej portu lotniczego. Na podstawie informacji przedstawionych przez Rumunię Komisja uznaje, że inwestycje w terminale w dużym stopniu dokonano w celach gospodarczych. Do celów niniejszej decyzji Komisja uznaje, że inwestycje w terminal do obsługi połączeń z państwami spoza strefy Schengen nie są objęte zakresem polityki publicznej.
- (194) Podsumowując, Komisja uważa, że:
- (i) inwestycje w modernizację drogi startowej i rozbudowę płyty postojowej w latach 2007, 2008 i 2009 nie są objęte zakresem polityki publicznej, a zatem stanowią działalność gospodarczą;
  - (ii) inwestycje w sprzęt służący do ochrony lotnictwa w 2008 r. wchodziły w zakres polityki publicznej i tym samym nie stanowią pomocy państwa;
  - (iii) inwestycje w terminal do obsługi połączeń z państwami spoza strefy Schengen w latach 2007, 2008 i 2009 nie są objęte zakresem polityki publicznej, a zatem stanowią działalność gospodarczą.

#### 7.1.2. Wykorzystanie zasobów państwowych i możliwość przypisania ich państwu

##### 7.1.2.1. Zasady

- (195) Aby przedmiotowe środki stanowiły pomoc państwa, muszą być finansowane z zasobów państwowych i musi istnieć możliwość przypisania państwu decyzji o przyznaniu tych środków.
- (196) Pojęcie pomocy państwa obejmuje każdą korzyść przyznaną z zasobów państwowych przez samo państwo lub przez organ pośredniczący na podstawie udzielonych mu uprawnień<sup>(29)</sup>. Zasoby władz lokalnych stanowią, na potrzeby stosowania art. 107 TFUE, zasoby państwowe<sup>(30)</sup>.

##### 7.1.2.2. Zastosowanie w przedmiotowej sprawie

- (197) Finansowanie publiczne przyznano operatorowi portu lotniczego w drodze decyzji rządu nr 615/2002 i 1212/2007 (motyw 39) w postaci dotacji bezpośrednich z budżetu organu krajowego, tj. rumuńskiego Ministerstwa Transportu. Przedmiotowe środki finansowe przyznano na projekty inwestycyjne i zarejestrowano jako wydatki kapitałowe. Przedmiotowe środki finansowe przypisano w czasie całego okresu inwestycji na podstawie budżetu zatwierdzonego na dany rok.
- (198) Dlatego też Komisja uznaje, że inwestycje te są finansowane z zasobów państwowych i można je również przypisać państwu.

<sup>(29)</sup> Sprawa Stardust Marine, pkt 53–56.

<sup>(30)</sup> Wyrok z dnia 12 maja 2011 r., Nord-Pas-de-Calais, sprawy połączone T-267/08 i T-279/08, EU:T:2011:209, pkt 108.



### 7.1.3. Selektywność

#### 7.1.3.1. Zasady

- (199) Aby środek pomocy państwa został objęty zakresem art. 107 ust. 1 TFUE, musi sprzyjać „niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów”. W związku z tym jedynie te środki państwowe, które przynoszą korzyść przedsiębiorstwom w sposób selektywny, wchodzą w zakres pojęcia pomocy państwa.
- (200) Jak potwierdził Trybunał Sprawiedliwości, w przypadku gdy warunki zawartej umowy zostały zaproponowane selektywnie przez państwo jednemu podmiotowi lub kilku podmiotom, a nie na podstawie obiektywnych kryteriów wynikających z aktu o charakterze generalnym i mających zastosowanie do wszystkich podmiotów oraz gdy występują inne elementy, można stwierdzić, że doszło do przyznania pomocy państwa <sup>(31)</sup>.

#### 7.1.3.2. Zastosowanie w przedmiotowej sprawie

- (201) W przedmiotowej sprawie państwo zaproponowało wsparcie finansowe i udzieliło takiego wsparcia wyłącznie na rzecz jednego przedsiębiorstwa – operatora portu lotniczego. Jest to środek indywidualny. W związku z powyższym środek 1 jest z definicji selektywny w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

### 7.1.4. Korzyść gospodarcza

#### 7.1.4.1. Zasady

- (202) Korzyść w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE oznacza każdą korzyść gospodarczą, której dane przedsiębiorstwo nie uzyskałoby w normalnych warunkach rynkowych, tj. bez interwencji państwa. Znaczenie ma wyłącznie wpływ środka na przedsiębiorstwo, a nie przyczyna czy cel interwencji państwa. Korzyść występuje zawsze, ilekroć sytuacja finansowa przedsiębiorstwa poprawia się w wyniku interwencji państwa.
- (203) Zasoby państwowe oddane pośrednio lub bezpośrednio przez państwo do dyspozycji przedsiębiorstwa w okolicznościach odpowiadających normalnym warunkom rynkowym nie mogą jednak zostać uznane za pomoc państwa <sup>(32)</sup> („test prywatnego inwestora”).
- (204) Test prywatnego inwestora ma zastosowanie wyłącznie wówczas, gdy państwo zachowało się tak, jak zachowałby się prywatny inwestor w porównywalnych okolicznościach.
- (205) Na potrzeby testu prywatnego inwestora nie można brać pod uwagę ani względów regionalnych, ani politycznych. Należy pominąć wszelkie pozytywne skutki dla gospodarki lub pod względem dostępu do regionu, w którym dane przedsiębiorstwo jest zlokalizowane <sup>(33)</sup>.
- (206) Test prywatnego inwestora powinien opierać się na informacjach dostępnych i rozwoju przewidywalnym w momencie przyznania finansowania publicznego i nie należy uwzględniać w nim żadnej analizy dokonanej w oparciu o późniejszą sytuację <sup>(34)</sup>.
- (207) W związku z tym w przypadku finansowania publicznego portów lotniczych ocena zgodności z testem prywatnego inwestora powinna opierać się na solidnych perspektywach rentowności *ex ante* dla podmiotu przyznającego finansowanie <sup>(35)</sup>. Wszelkie prognozy dotyczące ruchu wykorzystane w tym celu powinny być realistyczne oraz powinny być przedmiotem stosownej analizy wrażliwości. Brak biznesplanu może świadczyć o niespełnieniu testu prywatnego inwestora <sup>(36)</sup>.

<sup>(31)</sup> Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 4 czerwca 2015 r., Komisja/MOL, C-15/14 P, EU:C:2015:362, pkt 91.

<sup>(32)</sup> Wytoczne w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r., pkt 49. Zobacz również sprawa Stardust Marine, pkt 69.

<sup>(33)</sup> Wytoczne w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r., pkt 49. Zob. wyrok z dnia 10 lipca 1986 r., Belgia/Komisja, sprawa 40/85, EU:C:1986:305.

<sup>(34)</sup> Wytoczne w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r., pkt 48. Zob. również sprawa Stardust Marine, pkt 71 i wyrok z dnia 5 czerwca 2012 r., Komisja Europejska/Électricité de France (EDF), C-124/10 P, EU:C:2012:318, pkt 85.

<sup>(35)</sup> Decyzja Komisji w sprawie C 25/2007, Finlandia – port lotniczy Tampere Pirkkala i Ryanair (Dz.U. L 309 z 19.11.2013, s. 27).

<sup>(36)</sup> Sprawa EDF, pkt 84, 85 i 105.

- (208) W przypadku braku biznesplanu państwa członkowskie mogą przedstawić analizę lub dokumenty wewnętrzne organów publicznych lub danego portu lotniczego, z których wyraźnie wynika, że w ramach analizy *ex ante* wykazano zgodność z testem prywatnego inwestora <sup>(37)</sup>.
- (209) Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału do samego państwa członkowskiego należy wykazanie, że działało ono tak jak rozważny inwestor prywatny <sup>(38)</sup>, oraz przedstawienie świadczących o tym dowodów Komisji <sup>(39)</sup>.

#### 7.1.4.2. Zastosowanie w przedmiotowej sprawie

- (210) W niniejszej sprawie, aby ocenić, czy finansowanie publiczne wiąże się z przyznaniem korzyści operatorowi portu lotniczego, której nie uzyskałby w normalnych warunkach rynkowych, Komisja musi porównać zachowanie organów publicznych przyznających bezpośrednie dotacje na inwestycje i zastrzyki kapitałowe z zachowaniem inwestora prywatnego, który – niezależnie od wszelkich względów o charakterze społecznym lub związanych z polityką regionalną czy względami sektorowymi – kieruje się perspektywą długotrwałej rentowności w okresie użytkowania inwestycji <sup>(40)</sup>. Rozważenie tych kwestii jest szczególnie istotne w przypadku inwestycji w infrastrukturę, które często wiążą się z dużymi kwotami zasobów finansowych i mogą przynosić dodatni zwrot dopiero po wielu latach. W każdej ocenie rentowności portu lotniczego należy uwzględnić przychody portu lotniczego.
- (211) Komisja odnotowuje, że początkowo do rządu należało 100 % akcji operatora portu lotniczego (motyw 28). Ten pakiet akcji zmniejszył się jednak do 80 % akcji pod koniec 2008 r. Wielkość pakietu akcji będącego w posiadaniu rządu w porównaniu z udziałem w kosztach, które finansował, uwzględnia się do celów oceny zgodności z testem prywatnego inwestora.
- (212) Komisja musi oprzeć swoją ocenę na informacjach i założeniach, którymi odpowiednie władze rumuńskie dysponowały w czasie przyznania finansowania publicznego <sup>(41)</sup>.
- (213) Według Rumunii zgodnie z testem prywatnego inwestora przeprowadzono następujące inwestycje (motyw 86):
- finansowanie modernizacji drogi startowej i rozbudowy płyty postojowej w latach 2007, 2008 i 2009;
  - finansowanie budowy terminalu do obsługi połączeń z państwami spoza strefy Schengen w latach 2007, 2008 i 2009;
  - finansowanie budowy drogi dojazdowej i parkingu w 2007 r. oraz
  - finansowanie sprzętu oświetleniowego w 2008 r.
- (214) Według Rumunii, dokonując tych inwestycji, kierowano się rentownością w perspektywie długoterminowej, z której państwo mogło skorzystać w dwojaki sposób: jako akcjonariusz otrzymujący dywidendy oraz jako właściciel otrzymujący opłatę koncesyjną (obliczaną na poziomie 2 % dochodu brutto otrzymywanego z tytułu korzystania z koncesji) (motyw 86). Rumunia stwierdziła, że z planu rozwoju sporządzonego w 2006 r. i z oceny przepustowości sporządzonej w 2006 r. wynika, że inwestycje miały zrównoważony charakter pod względem ekonomicznym. Według Rumunii można było oczekiwać ekonomicznie zrównoważonego charakteru inwestycji, ponieważ ze względu na większą liczbę pasażerów i przyrost wydajności wzrosłyby przychody z obsługi infrastruktury portu lotniczego (motyw 86).
- (215) Komisja w pierwszej kolejności rozważy, czy studia wykonalności *ex ante* przedstawione przez Rumunię w odniesieniu do powyższych inwestycji stanowią wystarczający dowód na zgodność z testem prywatnego inwestora.

<sup>(37)</sup> Wytoczne w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r., pkt 51.

<sup>(38)</sup> Opinia rzecznika generalnego Henrika Saugmandsgaarda Øe z dnia 24 października 2019 r., Larko/Komisja, C-244/18 P, EU:C:2019:896, pkt 53. Zob. również wyrok z dnia 1 lutego 2018 r., Larko/Komisja, T-423/14, EU:T:2018:57; wyrok z dnia 25 czerwca 2015 r. SACA i Sace BT/Komisja, T-305/13, EU:T:2015:435 i sprawa EDF.

<sup>(39)</sup> EDF, pkt 104.

<sup>(40)</sup> Wyrok z dnia 21 marca 1991 r., Włochy/Komisja („Alfa Romeo”), C-305/89, EU:C:1991:142, pkt 23; wyrok z dnia 12 grudnia 2000 r., Alitalia/Komisji, T-296/97, EU:T:2000:289, pkt 84.

<sup>(41)</sup> Wytoczne w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r., pkt 3.4. Zobacz również sprawa Stardust Marine, pkt 71.

## Studia wykonalności

- (216) Rumunia przedstawiła studia wykonalności opracowane w świetle inwestycji związanych z modernizacją drogi startowej i rozbudową płyty postojowej, budową terminalu do obsługi połączeń z państwami spoza strefy Schengen, budową drogi dojazdowej i parkingu oraz ze sprzętem oświetleniowym. Studia wykonalności mają na celu ocenę ogólnej rentowności projektów, w przypadku których dokonano inwestycji ze środków państwowych. Stosuje się je zatem w celu zbadania kwestii, czy Rumunia dokonała inwestycji w projekty, w przypadku których spodziewano się, że będą one rentowne.
- (217) W ramach studium wykonalności dotyczącego *modernizacji drogi startowej i rozbudowy płyty postojowej* ustalono, że wartość bieżąca netto wynosiła 3,791 mln EUR, a wewnętrzna stopa zwrotu – 10,56 % (przy wykorzystaniu stopy dyskontowej na poziomie 5 %). Komisja ustaliła, że przedmiotowe studium wykazuje wiele niedociągnięć. W szczególności wartość bieżąca netto wykazuje znaczne rozbieżności w porównaniu z wartościami bieżącymi netto określonymi w studiach wykonalności *ex post*. 25-letni okres objęty prognozą jest zbyt długi, mając na uwadze ograniczony charakter tego typu inwestycji modernizacyjnych realizowanych przez Rumunię, szczególnie biorąc pod uwagę ich ograniczony wkład w ogólny wzrost liczby pasażerów. W studium wykonalności *ex post* w odniesieniu do tej inwestycji przeanalizowano natomiast znacznie krótszy okres prognozowania (6 lat). Ponadto w studium nie uwzględniono żadnych zmian w ruchu, które powinny stanowić podstawę prognozowanych przychodów. Nie przedstawiono wyjaśnienia dotyczącego przewidywanych stóp inflacji, które określono na bardzo niskim poziomie (1,5 % od 11. roku), biorąc pod uwagę ówczesną stopę inflacji (4,7 % w 2007 r., 7,9 % w 2008 r.). Nie wyjaśniono stopy dyskontowej na poziomie 5 %, która wydaje się zaniżona, szczególnie w porównaniu z innymi ówczesnymi inwestycjami, takimi jak modernizacja i rozbudowa parkingu. Komisja nie uznaje tego studium za wiarygodne. Ponadto, znaczną część inwestycji dokonano w 2007 r., natomiast studium opracowano w lipcu 2008 r. Na podstawie przedmiotowego studium wykonalności nie można zatem potwierdzić rentowności inwestycji zgodnie z wymogami testu prywatnego inwestora <sup>(42)</sup>.
- (218) Jeżeli chodzi o studium wykonalności dotyczące *budowy terminalu do obsługi połączeń z państwami spoza strefy Schengen*, Komisja ustaliła, że w studium przy obliczaniu wartości bieżącej netto terminalu inwestycji nie potraktowano jako kosztów. Komisja nie może zatem uznać, że przedmiotowe studium wykonalności dowodzi zgodności z testem prywatnego inwestora. Ponadto studium opracowano w czerwcu 2008 r. i wydaje się, że dotyczy ono wyłącznie inwestycji dokonanych w 2009 r.
- (219) Jeżeli chodzi o studium wykonalności dotyczące *modernizacji i rozbudowy parkingu*, na podstawie którego dokonano inwestycji w budowę drogi dojazdowej i parkingu, Komisja uznaje to studium za wiarygodne. W studium tym przyjęto, że 15-procentowy wzrost przychodów wynikających z oczekiwanego wzrostu liczby użytkowników parkingu związanego ze wzrostem liczby pasażerów. W badaniu ustalono dodatkia wartość bieżąca netto, stosując stopę dyskontową na poziomie 15 % przez oczekiwany cykl życia inwestycji wynoszący osiem lat. Komisja uznaje stopę dyskontową na poziomie 15 % za odpowiednią, a cykl życia inwestycji za zachowawczo krótki. Z badania wynika, że inwestycja zamortyzowałaby się już po pięciu latach. Studium opracowano w listopadzie 2005 r., przez co jest odpowiednie do wskazania zgodności inwestycji dokonanej w 2007 r. z testem prywatnego inwestora. Ponadto Komisja odnotowuje, że w czasie podjęcia decyzji o finansowaniu modernizacji i rozbudowy parkingu do rządu należało 100 % akcji operatora portu lotniczego. Nie zachodzi zatem konieczność zastosowania proporcjonalnej korekty wartości bieżącej netto projektu.
- (220) Rumunia stwierdziła, że właściwą datą studium wykonalności dotyczącego sprzętu oświetleniowego jest data jego sporządzenia przez przedsiębiorstwo IPTANA SA, które rozpoczęło prace nad tym studium w sierpniu 2007 r. na podstawie umowy nr 1016/22.8.2007, i uzyskało pozytywną opinię Rady Techniczno-Ekonomicznej Ministerstwa Transportu w opinii nr 33/1998, zmienionej w 2007 r. Dokładna data opracowania tego studium nie jest jednak dostępna. W żadnym przypadku studium wykonalności dotyczące *sprzętu oświetleniowego* nie obejmowało analizy rentowności, tylko zawierało opracowanie na podstawie szacunkowych kosztów tego projektu. Z tego względu w studium nie wskazano zatem, w jaki sposób operator portu lotniczego w swoim zachowaniu kierował się rentownością w perspektywie długoterminowej. Komisja nie może zatem uznać, że przedmiotowe studium wykonalności dowodzi zgodności z testem prywatnego inwestora.
- (221) Na podstawie powyższych ustaleń Komisja uznaje, że studium wykonalności *ex ante* opracowane w świetle inwestycji związanych z drogą dojazdową i parkingiem stanowi wystarczający dowód na zgodność z testem prywatnego inwestora. Komisja uznaje, że studia wykonalności dotyczące modernizacji drogi kołowania i rozbudowy płyty postojowej, oświetlenia oraz terminalu do obsługi połączeń z państwami spoza strefy Schengen nie wykazują zgodności z testem prywatnego inwestora.

<sup>(42)</sup> Sprawa Stardust Marine, pkt 71 oraz sprawa EDF, pkt 85 i 104.

Odtworzenie *ex post* badania rentowności *ex ante*

- (222) Operator portu lotniczego przedstawił również badanie rentowności *ex ante* odtworzone *ex post* w odniesieniu do inwestycji wymienionych w motywie 213.
- (223) Jeżeli chodzi o inwestycje w *modernizację drogi startowej i rozbudowę płyty postojowej* w ramach badania rentowności odtworzonego *ex post*, ustalono, że wartość bieżąca netto wyniosła 1 784 600,12 EUR, a wewnętrzna stopa zwrotu – 13,12 %. Zastosowano stopę dyskontową wynoszącą 9,1 %. W badaniu odtworzonym *ex post* przyjęto inną prognozę przepływów pasażerów niż prognoza dostępna *ex ante* na podstawie planu rozwoju. Takie prognozy przepływów pasażerów są ostrożniejsze, a szacunkowe liczby pasażerów niższe niż te uwzględnione w planie rozwoju. W tym zakresie oczekiwana rentowność byłaby zatem nawet większa, gdyby uwzględniono liczbę pasażerów przewidywaną w planie rozwoju. Komisja odnotowuje jednak, że szacunkowe koszty inwestycji różnią się od danych zawartych w studium wykonalności *ex ante* opracowanym w lipcu 2008 r. Komisja nie może stwierdzić, czy założenia dotyczące kosztów inwestycji odpowiadają założeniom, które można było przyjąć *ex ante*. W rezultacie nie można stwierdzić, że przyjęte założenia odpowiadają założeniom, które byłyby dostępne przed przyznaniem finansowania publicznego, i nie można uznać, że odtworzone badanie stanowi wiarygodną analizę rentowności *ex ante*.
- (224) Jeżeli chodzi o inwestycję w *sprzęt oświetleniowy* w ramach badania rentowności odtworzonego *ex post* przedstawionego przez operatora portu lotniczego, ustalono, że wartość bieżąca netto wyniosła 226 066,84 EUR, a wewnętrzna stopa zwrotu – 26,9 %. Zastosowano stopę dyskontową wynoszącą 9,1 %. W badaniu odtworzonym *ex post* przyjęto inną prognozę przepływów pasażerów niż prognoza dostępna *ex ante* na podstawie planu rozwoju. Takie wykorzystane prognozy przepływów pasażerów są ostrożniejsze, gdyż szacunkowe liczby pasażerów są niższe niż te uwzględnione w planie rozwoju. W tym zakresie oczekiwana rentowność byłaby zatem nawet większa, gdyby uwzględniono liczbę pasażerów przewidywaną w planie rozwoju. Wydaje się, że w ramach tej analizy *ex ante* odtworzonej *ex post* słusznie wskazano perspektywę rentowności *ex ante* inwestycji w sprzęt oświetleniowy w 2008 r.
- (225) Operator portu lotniczego przedstawił badanie rentowności odtworzone *ex post* w odniesieniu do inwestycji w *terminal do obsługi połączeń z państwami spoza strefy Schengen*. W ramach tego badania ustalono, że wartość bieżąca netto wyniosła 2 536 094,92 EUR, a wewnętrzna stopa zwrotu – 14,71 %. Zastosowano stopę dyskontową wynoszącą 8,67 %. W badaniu odtworzonym *ex post* przyjęto inną prognozę przepływów pasażerów niż prognoza dostępna *ex ante* na podstawie planu rozwoju. Takie wykorzystane prognozy przepływów pasażerów są ostrożniejsze, a szacunkowe liczby pasażerów niższe niż te uwzględnione w planie rozwoju. Komisja nie może jednak stwierdzić, czy założenia dotyczące kosztów inwestycji odpowiadają założeniom, które można było przyjąć *ex ante*. Ponadto nie jest jasne, w jaki sposób koszty inwestycji określone w odtworzonym badaniu odnoszą się do kosztów inwestycji przyjętych w badaniu rentowności *ex ante* opracowanym w czerwcu 2008 r. (motyw 218). W rezultacie nie można stwierdzić, że przyjęte założenia odpowiadają założeniom, które byłyby dostępne przed przyznaniem finansowania publicznego, a zatem nie można uznać, że odtworzone badanie stanowi wiarygodną analizę rentowności *ex ante* w odniesieniu do inwestycji w terminal do obsługi połączeń z państwami spoza strefy Schengen.

#### 7.1.4.3. Wniosek dotyczący korzyści gospodarczej

- (226) Jak wyjaśniono powyżej, Komisja uznaje, że inwestując w projekt zakładający budowę drogi dojazdowej i parkingu w międzynarodowym porcie lotniczym w Timișoarze, Rumunia działała zgodnie z testem prywatnego inwestora, jak pokazano w Tabeli 3. Komisja stwierdza zatem, że finansowanie dotyczące tej inwestycji nie wiązało się z przyznaniem korzyści gospodarczej operatorowi portu lotniczego.
- (227) Jeżeli chodzi o pozostałe trzy projekty inwestycyjne (modernizację drogi kołowania i rozbudowę płyty postojowej, budowę terminalu do obsługi połączeń z państwami spoza strefy Schengen oraz sprzęt oświetleniowy), Komisja stwierdza, że finansowanie publiczne przeznaczone na te trzy projekty inwestycyjne przyniosło korzyść gospodarczą operatorowi portu lotniczego.

#### 7.1.5. Zakłócenie konkurencji i wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi

##### 7.1.5.1. Zasady

- (228) Jeżeli pomoc przyznana przez państwo członkowskie wzmacnia pozycję przedsiębiorstwa w stosunku do innych przedsiębiorstw konkurujących w ramach wewnątrzunijnej wymiany handlowej, należy uznać, że wspomniana pomoc ma wpływ na te ostatnie przedsiębiorstwa <sup>(43)</sup>.

<sup>(43)</sup> Wyrok z dnia 30 kwietnia 1998 r., Het Vlaamse Gewest/Komisja, T-214/95, EU:T:1998:77 i wyrok z dnia 17 września 1980 r., Philip Morris/Komisja, C-730/79, EU:C:1980:209, pkt 11.

- (229) Mając na uwadze, że obsługa portu lotniczego stanowi działalność gospodarczą, konkurencja ma miejsce z jednej strony między portami lotniczymi, które konkurują o obsługę przedsiębiorstw lotniczych i odpowiadającego im ruchu lotniczego (przewóz pasażerów i towarów) oraz z drugiej strony między operatorami portu lotniczego, którzy mogą konkurować między sobą o to, któremu z nich zostanie powierzone zarządzanie danym portem lotniczym. Ponadto w szczególności w odniesieniu do tanich przewoźników i operatorów lotów czarterowych również porty lotnicze, które nie są położone na tych samych obszarach ciężenia, a nawet znajdują się w różnych państwach członkowskich, mogą ze sobą konkurować o przyciągnięcie takich przedsiębiorstw lotniczych.
- (230) Finansowanie publiczne portu lotniczego może zatem spowodować zakłócenie konkurencji *między portami lotniczymi*. Konkurencję między portami lotniczymi można ocenić w świetle kryteriów wyboru przedsiębiorstw lotniczych, a w szczególności porównując takie elementy, jak charakter świadczonych usług portu lotniczego oraz obsługiwanych klientów, zaludnienie lub działalność gospodarcza, natężenie ruchu, dostęp drogą lądową oraz poziom opłat w zakresie wykorzystywania infrastruktury oraz usług portu lotniczego <sup>(44)</sup>.
- (231) Jak wspomniano w pkt 40 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. i co zostało potwierdzone w pkt 45 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r., nie jest możliwe wyłączenie nawet małych portów lotniczych z zakresu zastosowania art. 107 ust. 1 TFUE. Ponadto pkt 45 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. wyraźnie stanowi, że „stosunkowo niewielki rozmiar przedsiębiorstwa będącego beneficjentem finansowania publicznego nie wyklucz[a] bowiem *a priori* ewentualnego wpływu na wymianę handlową między państwami członkowskimi”.

#### 7.1.5.2. Zastosowanie w przedmiotowej sprawie

- (232) W czasie oceny międzynarodowy port lotniczy w Timișoarze był drugim co do wielkości portem lotniczym w Rumunii (motyw 31). Obsługiwał około 900 000 pasażerów rocznie. Jest on położony w sąsiedztwie portu lotniczego Arad oddalonego o 50 km oraz w odległości od Caransebeș, której pokonanie samochodem zajmuje 2 godziny (motyw 34). Z międzynarodowego portu lotniczego w Timișoarze wiele różnych przedsiębiorstw lotniczych wykonuje loty międzynarodowe do innych części Unii, przy czym przedsiębiorstwa te wykonują loty również z innych portów lotniczych w Rumunii i w innych państwach członkowskich. Droga startowa w międzynarodowym porcie lotniczym w Timișoarze jest wystarczającej długości i umożliwia przedsiębiorstwom lotniczym obsługę średniodystansowych połączeń międzynarodowych, dzięki czemu przyciąga przedsiębiorstwa lotnicze ze szkodą dla innych podobnych portów lotniczych zlokalizowanych w innych państwach członkowskich. Korzyść gospodarcza uzyskana w ramach bezpośrednich dotacji na inwestycje przyznanych w tym przypadku na rzecz operatora portu lotniczego wzmacnia jego pozycję gospodarczą, ponieważ operator portu lotniczego mógł rozpocząć swoją działalność gospodarczą bez ponoszenia wszystkich związanych z nią kosztów inwestycji.
- (233) W związku z tym należy uznać, że środki będące przedmiotem oceny mogą zakłócać konkurencję i wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

#### 7.1.6. Wniosek dotyczący istnienia pomocy państwa

- (234) Na podstawie powyższego Komisja stwierdza, że finansowanie publiczne na budowę drogi dojazdowej i parkingu w 2007 r. oraz na sprzęt służący do ochrony lotnictwa w 2008 r. nie stanowi pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.
- (235) Komisja stwierdza jednak, że finansowanie publiczne przeznaczone na budowę terminalu do obsługi połączeń z państwami spoza strefy Schengen, modernizację drogi kołowania i rozbudowę płyty postojowej oraz sprzęt oświetleniowy stanowi pomoc państwa na rzecz operatora portu lotniczego w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

#### 7.2. Rodzaj pomocy: istniejąca lub nowa pomoc

- (236) Komisja odnotowuje, że zgodnie z postanowieniami załącznika V do aktu dotyczącego warunków przystąpienia Republiki Bułgarii i Rumunii <sup>(45)</sup> „programy pomocowe i pomoc indywidualną przyznaną w odniesieniu do działalności w sektorze transportu, stosowane w nowym państwie członkowskim przed dniem przystąpienia i nadal stosowane po tym dniu, uznaje się za pomoc istniejącą w rozumieniu art. 88 ust. 1 Traktatu WE, z zastrzeżeniem następującego warunku: o środkach pomocowych Komisja jest powiadamiana w ciągu czterech miesięcy od dnia przystąpienia [...]. Powyższe środki pomocowe uznaje się za »istniejącą« pomoc w rozumieniu artykułu 88 ustę 1 Traktatu WE do końca trzeciego roku od dnia przystąpienia”.
- (237) Z powyższego wynika, że w przypadku Rumunii system przewidziany w załączniku V będzie miał zastosowanie wyłącznie do pomocy, którą wprowadzono przed dniem 1 stycznia 2007 r. i kontynuowano w latach późniejszych, jeżeli o takich środkach pomocy zawiadomiono Komisję w terminie czterech miesięcy od daty przystąpienia.

<sup>(44)</sup> Wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r., pkt 43.

<sup>(45)</sup> Akt dotyczący warunków przystąpienia Republiki Bułgarii i Rumunii oraz dostosowań w Traktatach stanowiących podstawę Unii Europejskiej (Dz.U. L 157 z 21.6.2005, s. 203).

- (238) Rumunia stwierdziła, że finansowanie publiczne inwestycji w międzynarodowym porcie lotniczym w Timișoarze na 2007 r. zatwierdzono w listopadzie 2006 r., czyli przed przystąpieniem Rumunii do Unii Europejskiej. Mając jednak na uwadze, że środki te nie widniały w wykazie środków, o których zawiadomiono Komisję zgodnie z procedurą opisaną powyżej, nie mogą one stanowić istniejącej pomocy. Komisja stwierdza zatem, że finansowanie publiczne przeznaczone na budowę terminalu do obsługi połączeń z państwami spoza strefy Schengen, modernizację drogi kołowania i rozbudowę płyty postojowej oraz sprzęt oświetleniowy stanowi nową pomoc.

### 7.3. Zgodność pomocy z prawem

- (239) Finansowanie publiczne przeznaczone na budowę terminalu do obsługi połączeń z państwami spoza strefy Schengen, modernizację drogi kołowania i rozbudowę płyty postojowej oraz sprzęt oświetleniowy wprowadzono w życie bez jego wcześniejszego formalnego zatwierdzenia przez Komisję. Środki te nie spełniają wymogów wyłączenia grupowego z obowiązku zgłoszenia określonego w art. 108 Traktatu. Rumunia wdrożyła je z naruszeniem jej zobowiązań wynikających z art. 108 ust. 3 TFUE.
- (240) Dlatego środki te stanowią pomoc niezgodną z prawem.

### 7.4. Zgodność z rynkiem wewnętrznym

- (241) Finansowanie publiczne przeznaczone na budowę terminalu do obsługi połączeń z państwami spoza strefy Schengen, modernizację drogi kołowania i rozbudowę płyty postojowej oraz sprzęt oświetleniowy (Tabela 3) zostało przyznane przed dniem 4 kwietnia 2014 r., który był dniem wejścia w życie wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. Zgodnie z wytycznymi w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. Komisja stosuje do niezgodnej z prawem pomocy inwestycyjnej przyznanej portom lotniczym zasady obowiązujące w chwili udzielenia przedmiotowej pomocy <sup>(46)</sup>.
- (242) W momencie przyznania tego finansowania inwestycji obowiązywały wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. W związku z tym do oceny zgodności tej pomocy inwestycyjnej mają zastosowanie wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r.
- (243) W oparciu o pkt 61 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. Komisja oceni pomoc pod kątem następujących kryteriów:
- budowa i użytkowanie infrastruktury odpowiadają jasno sprecyzowanym celom związanym z ogólnym interesem gospodarczym (rozwój regionalny, dostęp itp.);
  - infrastruktura jest niezbędna i współmierna z punktu widzenia wyznaczonego celu;
  - infrastruktura oferuje zadowalające perspektywy użytkowania w średnim okresie, zwłaszcza jeśli chodzi o infrastrukturę już istniejącą;
  - dostęp do danej infrastruktury otwarty jest dla wszystkich potencjalnych użytkowników w sposób równy i nie-dyskryminujący oraz
  - stopień wpływu na rozwój handlu nie jest sprzeczny z interesem Unii.

#### 7.4.1. Koszty kwalifikowalne

- (244) Zgodnie z wytycznymi w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. koszty kwalifikowalne do pomocy inwestycyjnej na rzecz portu lotniczego muszą ograniczać się do kosztów inwestycji w infrastrukturę portu lotniczego w ścisłym tego słowa znaczeniu (drogi startowe, terminale, płyta postojowa itd.) lub urządzenia pomocnicze bezpośrednie (instalacje przeciwpożarowe, wyposażenie bezpieczeństwa i ochrony). Z kosztów kwalifikowalnych należy natomiast wykluczyć koszty dotyczące prowadzenia działalności komercyjnej, niezwiązanej bezpośrednio z podstawową działalnością portu lotniczego, obejmującej między innymi budowę, finansowanie, wykorzystywanie i wynajmowanie powierzchni oraz nieruchomości, nie tylko przeznaczonej na biura i magazyny, ale także hotele i przedsiębiorstwa przemysłowe w obrębie portu lotniczego, jak również sklepy, restauracje, parkingi.
- (245) Koszty inwestycji wymienione w tabeli 3, pozycje nr 2, 3, 4, 5, 9, 12 i 13 kwalifikują się do pomocy inwestycyjnej zgodnie z wytycznymi w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r., ponieważ stanowią część infrastruktury portu lotniczego.

#### 7.4.2. Jasno sprecyzowany cel związany z ogólnym interesem gospodarczym

- (246) Operator portu lotniczego twierdzi, że jego interwencja miała na celu realizację jasno określonego celu leżącego w interesie ogólnym, a mianowicie rozwoju regionalnego, dostępności regionu i bezpieczeństwa transportu lotniczego (motyw 156).

<sup>(46)</sup> Wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r., pkt 173.

- (247) Rumunia wyjaśniła w szczególności, że poczynione w latach 2007–2009 inwestycje w modernizację drogi kołowania i wydłużenie płyty postojowej były uzasadnione koniecznością poprawy przepustowości portu lotniczego w okresach największego natężenia ruchu, kiedy przepustowość drogi kołowania i płyty postojowej była ograniczona, w szczególności w świetle przewidywanego znacznego wzrostu ruchu do 2015 r. (motyw 36). Ponadto Rumunia stwierdziła, że powodem inwestycji były również względy bezpieczeństwa lotniczego, a mianowicie konieczność oddzielenia stref parkowania statków powietrznych i dostępu do tych stref, a także konieczność zapewnienia bezpieczeństwa zaparkowanych statków powietrznych (motyw 86).
- (248) W odniesieniu do budowy terminalu do obsługi połączeń z państwami spoza strefy Schengen Rumunia wyjaśniła, że początkowo inwestycje miały na celu poprawę przepustowości międzynarodowego portu lotniczego w Timișoarze w świetle oczekiwanego znacznego wzrostu przepływu pasażerów w okresie do 2015 r. W momencie podejmowania decyzji o przyznaniu inwestycji w 2006 r. zdolność przepustowa terminalu była rozpatrywana na poziomie granicy krytycznej z operacyjnego punktu widzenia. Już w latach 2001–2005 przepływ pasażerów wzrósł o 250 %, co doprowadziło do zatorów w godzinach szczytu. Pierwotny terminal zbudowany w 1960 r. nie był przystosowany do takiego natężenia ruchu (motyw 37).
- (249) Rumunia wyjaśniła, że następnie potrzeba dalszych inwestycji w terminal do obsługi połączeń z państwami spoza strefy Schengen miała na celu zapewnienie zgodności z wymogami bezpieczeństwa, tak aby terminal mógł przyjmować loty spoza strefy Schengen. W tym czasie Rumunia spodziewała się przystąpić do strefy Schengen w 2011 r. W szczególności istniała potrzeba rozdzielenia przepływów pasażerów na pasażerów przybywających ze strefy Schengen i pasażerów przybywających z państw nienależących do tej strefy. Zapewniłoby to również międzynarodowemu portowi lotniczemu w Timișoarze możliwość utrzymania działalności handlowej zarówno w odniesieniu do lotów wewnątrz strefy Schengen, jak i poza nią po przystąpieniu Rumunii do strefy Schengen (motyw 88).
- (250) Według Rumunii finansowanie w 2008 r. inwestycji w sprzęt oświetleniowy miało na celu lepsze wykorzystanie istniejącej infrastruktury poprzez umożliwienie lądowania z obu kierunków zamiast z jednego w przypadku złych warunków pogodowych. Miało ono również na celu zapewnienie bezpieczeństwa ruchu lotniczego oraz bezpieczeństwa pasażerów i statków powietrznych (motyw 90).
- (251) W świetle powyższych argumentów inwestycje miały na celu umożliwienie międzynarodowemu portowi lotniczemu w Timișoarze poradzenia sobie z ograniczeniami w przepustowości w godzinach szczytu, które wówczas istniały, a także dostosowanie się do prognozowanego znacznego wzrostu ruchu. Opracowano je również w celu promowania ochrony lotnictwa i zgodności ze środkami bezpieczeństwa wymaganymi przez przepisy Unii w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego i kontroli granic strefy Schengen.
- (252) Ponadto spodziewany ruch nie mógł zostać wchłonięty przez sąsiednie porty lotnicze. W najbliższym porcie lotniczym – porcie lotniczym Arad – ruch był bardzo ograniczony, zarówno w ujęciu bezwzględnym, jak i w porównaniu z międzynarodowym portem lotniczym w Timișoarze. W latach 2007–2009 liczba pasażerów obsługiwanych rocznie w porcie lotniczym Arad wahała się w granicach 67 183–128 835, podczas gdy w międzynarodowym porcie lotniczym w Timișoarze ruch wahał się w granicach 859 329–991 758 pasażerów rocznie, przy braku korelacji w zakresie zmian w liczbie pasażerów między tymi dwoma portami lotniczymi <sup>(47)</sup>. Port lotniczy Arad nie posiadał fizycznych możliwości dostosowania się do prognozowanego wzrostu przepływu pasażerów, ponieważ jego maksymalna przepustowość wynosiła poniżej 200 000 pasażerów rocznie.
- (253) W okresie objętym oceną międzynarodowy port lotniczy w Timișoarze był drugim co do wielkości portem lotniczym w Rumunii, a obecnie jest trzecim co do wielkości portem lotniczym w tym państwie. Zgodnie z planem rozwoju obejmującym lata 2006–2015 międzynarodowy port lotniczy w Timișoarze obsługiwał region zachodniej Rumunii, jeden z najbardziej rozwiniętych regionów Rumunii. Obsługiwał on również regiony ze wschodnich Węgier, a także Serbię i Czarnogórę (euroregion DKMT) <sup>(48)</sup>. Międzynarodowy port lotniczy w Timișoarze odegrał zatem ważną rolę w rozwoju regionalnym. Ze względu na oczekiwaną liczbę pasażerów w latach 2006–2015 w przypadku braku inwestycji mających na celu zwiększenie przepustowości rozwój gospodarczy obsługiwanych regionów i ich dostępność zostałyby zakłócone, w szczególności biorąc pod uwagę fakt, że żaden inny port lotniczy w regionie nie byłby w stanie wchłonąć istniejącego lub oczekiwanego ruchu. Ponadto w Timișoarze nie istniała żadna linia kolei dużej prędkości, a zatem nie istniała konkurencja intermodalna dla żadnej z tych tras lotniczych.

<sup>(47)</sup> Brak korelacji w zakresie zmian natężenia ruchu w sąsiednich portach lotniczych stanowił również jedno kryterium zastosowane w decyzji w sprawie pomocy państwa SA.22614 (C 53/07) wdrożonej przez Francję na rzecz Izby Handlowo-Przemysłowej w Pau-Béarn, Ryanair, Airport Marketing Services i Transavia (Dz.U. L 201 z 30.7.2015, s. 109) w celu stwierdzenia zgodności pomocy udzielonej portowi lotniczemu w Pau.

<sup>(48)</sup> Euroregion Dunaj-Kriș-Mureș-Tisa (DMKT) to euroregion położony na Węgrzech, w Rumunii i Serbii. Jego nazwa pochodzi od czterech rzek tego obszaru.

(254) Na podstawie powyższych ustaleń Komisja może stwierdzić, że analizowane finansowanie przyczyniło się do zwiększenia dostępności obsługiwanych regionów i regionalnego rozwoju gospodarczego, a co za tym idzie posłużyło osiągnięciu dobrze zdefiniowanego celu leżącego we wspólnym interesie.

#### 7.4.3. Konieczność i proporcjonalność pomocy

(255) Zgodnie z wytycznymi w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. nie ma ograniczeń w zakresie intensywności pomocy inwestycyjnej. Finansowanie przez państwo obejmuje następujące poziomy intensywności pomocy: 80,3 % na terminal do obsługi połączeń z państwami spoza strefy Schengen, 86,73 % na modernizację drogi kołowania i przedłużenie płyty postojowej oraz 100 % na sprzęt oświetleniowy.

**Tabela 11 Finansowanie inwestycji w latach 2007–2009**

	2007		2008		2009		Ogółem	
	Zasoby własne portu lotniczego	Środki przydzielone z budżetu państwa	Zasoby własne portu lotniczego	Środki przydzielone z budżetu państwa	Zasoby własne portu lotniczego	Środki przydzielone z budżetu państwa	Zasoby własne portu lotniczego	Środki przydzielone z budżetu państwa
Budowa terminalu do obsługi połączeń z państwami spoza strefy Schengen	353 849,91	1 758 000,00	809 682,29	242 000	888 417,89	6 379 960	<b>2 051 950,09</b>	<b>8 379 960</b>
Modernizacja drogi kołowania i rozbudowa płyty postojowej dla statków powietrznych	469 548	6 846 000,00	2 323 854,71	10 236 650	184 252,34	2 387 990	<b>2 977 655</b>	<b>19 470 640</b>
Sprzęt oświetleniowy				1 344 000			<b>0</b>	<b>1 344 000</b>
<b>Ogółem</b>	<b>823 397,9</b>	<b>8 604 000</b>	<b>3 133 537</b>	<b>11 822 650</b>	<b>1 072 670</b>	<b>8 767 950</b>	<b>5 029 605</b>	<b>29 194 600</b>

Źródło: operator portu lotniczego.

(256) Biorąc pod uwagę ograniczone zyski portu lotniczego oraz dywidendy wypłacone państwu rumuńskiemu w latach 2007–2009 w porównaniu z wielkością niezbędnych inwestycji, uzasadnione jest założenie, że operator portu lotniczego nie byłby w stanie wnieść wyższego wkładu własnego. Jest to zgodne z ogólnymi trudnościami w dostępie do finansowania na rynku w okresie objętym oceną, wynikającymi z trwającego wówczas kryzysu finansowego. Komisja przyznaje ponadto, że porty lotnicze obsługujące rocznie do 1 mln pasażerów nie są zazwyczaj w stanie pokryć w znacznym stopniu swoich kosztów kapitałowych.

(257) W związku z tym finansowanie ze środków publicznych było konieczne, aby sfinansowane z nich inwestycje mogły zostać zrealizowane. Innymi słowy, miało ono skutek zachęcający, ponieważ bez finansowania ze środków publicznych operator portu lotniczego nie podjąłby się realizacji tych inwestycji lub nie na taką skalę. Ponadto jest ono zgodne z zasadą proporcjonalności, ponieważ operator portu lotniczego nie mógłby znacząco zwiększyć swojego wkładu w finansowanie tych inwestycji.

#### 7.4.4. Infrastruktura oferuje zadowalające perspektywy użytkowania w średnim okresie

(258) Zgodnie z planem rozwoju przepływ pasażerów i liczba obsługiwanych lotów statków powietrznych wzrosły o 250 % w latach 2001–2005. W planie rozwoju przewidziano również wzrost przepływu pasażerów z 611 705 w 2005 r. do 1 661 332 w 2010 r. i 2 565 494 pasażerów w 2015 r. Oczekiwano, że przepływ wzrośnie o 16–18 % w wyniku przystąpienia Rumunii do UE w 2007 r.

(259) Perspektywy te uzasadniały zatem inwestycje mające na celu dostosowanie się do przewidywanego ruchu. W związku z tym w momencie przyznania finansowania infrastruktura miała zadowalające perspektywy użytkowania w średnim okresie.

#### 7.4.5. Równy i niedyskryminacyjny dostęp do infrastruktury

(260) Rumunia potwierdziła, że infrastruktura jest dostępna dla wszystkich użytkowników w sposób niedyskryminacyjny. Jedyne ograniczenie w korzystaniu z infrastruktury związane jest z ograniczeniem narzuconym przez przepustowość płyty postojowej i terminalu. Dostęp do infrastruktury jest zatem możliwy w sposób równy i niedyskryminujący w rozumieniu wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r.



#### 7.4.6. *Stopień wpływu na rozwój handlu nie jest sprzeczny z interesem Unii*

- (261) Finansowanie publiczne przyznane międzynarodowemu portowi lotniczemu w Timișoarze mogło mieć wpływ na najbliższy port lotniczy – Arad – w okresie objętym oceną. Komisja zauważa jednak, że kilka czynników doprowadziło do tego, że finansowanie operatora międzynarodowego portu lotniczego w Timișoarze miało ograniczony wpływ na konkurencję.
- (262) Port lotniczy Arad miał ograniczoną przepustowość fizyczną dla przepływu pasażerów. Dopiero w 2014 r. pojawiły się plany rozbudowy infrastruktury w celu zbliżenia przepustowości terminali pasażerskich do progu 200 000 pasażerów rocznie lub jego nieznacznego przekroczenia. Nawet tak zwiększony potencjał nie odpowiadałby popytowi przewidzianemu w planie rozwoju międzynarodowego portu lotniczego w Timișoarze.
- (263) Rzeczywista wielkość ruchu lotniczego potwierdza również, że w porcie lotniczym Arad przepływ pasażerów był bardzo ograniczony. Ruch w porcie lotniczym Arad odpowiadał jedynie 7,8 % ruchu w międzynarodowym porcie lotniczym w Timișoarze w 2007 r., 14,5 % w 2008 r. i 8,8 % w 2009 r. Ponadto nie wydaje się, aby zmiany natężenia ruchu w tych dwóch portach lotniczych były ze sobą skorelowane <sup>(49)</sup>.
- (264) W związku z tym oczekiwany znaczny wzrost przepływu pasażerów przewidziany dla międzynarodowego portu lotniczego w Timișoarze nie mógł zostać wchłonięty przez port lotniczy Arad.
- (265) W świetle powyższych ustaleń Komisja uważa, że zakłócenia konkurencji spowodowane udzieleniem przedmiotowej pomocy były ograniczone oraz nie przeważały nad przyczynieniem się tej pomocy do rozwoju regionalnego, zwiększenia dostępności i bezpieczeństwa.

#### 7.4.7. *Wniosek dotyczący środka 1*

- (266) Ze względów przedstawionych w motywach 241–265 Komisja uważa, że pomoc państwa na finansowanie budowy terminalu do obsługi połączeń z państwami spoza strefy Schengen, modernizacji drogi startowej i rozbudowy płyty postojowej dla statków powietrznych oraz sprzętu oświetleniowego jest zgodna z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE.

### 8. **OCENA ŚRODKA 2 – AIP Z 2007 R., AIP Z 2008 R. I AIP Z 2010 R.**

#### 8.1. **Istnienie pomocy**

- (267) Zasady określone w art. 107 ust. 1 TFUE, przedstawione w motywach 171 i 172, mają zastosowanie również do oceny środka 2.

##### 8.1.1. *Działalność gospodarcza i pojęcie przedsiębiorstwa*

###### 8.1.1.1. *Zasady*

- (268) Komisja musi w pierwszej kolejności ustalić, czy środek 2 ma zastosowanie do przedsiębiorstw w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE. Pojęcie przedsiębiorstwa obejmuje każdy podmiot prowadzący działalność gospodarczą, niezależnie od jego statusu prawnego i sposobu jego finansowania <sup>(50)</sup>. Za działalność gospodarczą uznaje się wszelką działalność polegającą na oferowaniu towarów lub usług na danym rynku <sup>(51)</sup>.

###### 8.1.1.2. *Zastosowanie w przedmiotowej sprawie*

- (269) W AIP określono opłaty, które mają zastosowanie do linii lotniczych za korzystanie z infrastruktury portu lotniczego.
- (270) Przedsiębiorstwa lotnicze świadczą usługi transportu lotniczego. Świadcząc takie usługi, przedsiębiorstwa lotnicze prowadzą działalność gospodarczą, a zatem stanowią przedsiębiorstwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

<sup>(49)</sup> Zob. przypis 32.

<sup>(50)</sup> Wyrok z dnia 18 czerwca 1998 r., Komisja/Włochy, C-35/96, EU:C:1998:303 oraz Höfner i Elser.

<sup>(51)</sup> Wyrok z dnia 16 czerwca 1987 r., Komisja/Włochy, C-118/85, EU:C:1987:283; wyrok z dnia 18 czerwca 1998 r., Komisja/Włochy, C-35/96, EU:C:1998:303.

### 8.1.2. Wykorzystanie zasobów państwowych i możliwość przypisania ich państwu

#### 8.1.2.1. Zasady

- (271) Pojęcie pomocy państwa ma zastosowanie wyłącznie do korzyści przyznanych bezpośrednio lub pośrednio, przy użyciu zasobów państwowych<sup>(52)</sup>. Zasoby państwowe obejmują wszystkie zasoby sektora publicznego<sup>(53)</sup>, w tym zasoby podmiotów wewnątrzpaństwowych (zdecentralizowanych, sfederowanych, regionalnych lub innych)<sup>(54)</sup> oraz, w określonych okolicznościach, zasoby organów prywatnych. Pochodzenie zasobów nie ma znaczenia, pod warunkiem że zanim zostaną bezpośrednio lub pośrednio przekazane beneficjentom, znajdą się pod kontrolą publiczną i będą w związku z tym dostępne dla organów krajowych<sup>(55)</sup>, nawet jeżeli zasoby te nie staną się własnością danego organu publicznego<sup>(56)</sup>.
- (272) Ponadto pojęcie pomocy państwa ma zastosowanie tylko wtedy, gdy przyznanie korzyści można przypisać państwu, tj. gdy jest ona przyznawana przez samo państwo lub przez organ pośredniczący na podstawie udzielonych mu uprawnień.
- (273) Fakt, iż państwo lub jednostka państwowa jest jedynym udziałowcem lub udziałowcem większościowym danego przedsiębiorstwa, nie wystarczy, aby uznać, że przekazanie zasobów przez to przedsiębiorstwo można przypisać udziałowcom publicznym<sup>(57)</sup>. Trybunał Sprawiedliwości rozstrzygnął również, że jeśli nawet państwo jest w stanie kontrolować przedsiębiorstwo publiczne i wywierać dominujący wpływ na dokonywane przez nie czynności, to nie można automatycznie zakładać rzeczywistego sprawowania tej kontroli w konkretnym przypadku. Przedsiębiorstwo publiczne może działać z większą lub mniejszą niezależnością, zgodnie z pozostawionym mu przez państwo stopniem autonomii.
- (274) Dlatego też sam fakt, że przedsiębiorstwo publiczne znajduje się pod kontrolą państwa, nie jest wystarczający do tego, aby uznać, iż środki podejmowane przez to przedsiębiorstwo, można przypisać państwu. Należy ponadto zbadać, czy konieczne jest uznanie, że organy publiczne uczestniczyły w taki lub inny sposób w przyjęciu tego środka. W tym przedmiocie Trybunał Sprawiedliwości wskazał, że o przypisaniu państwu środka podjętego przez przedsiębiorstwo publiczne można wnioskować na podstawie zestawu wskaźników wynikających z okoliczności sprawy oraz kontekstu, w którym podjęto dany środek<sup>(58)</sup>.
- (275) Tego rodzaju wskaźniki obejmują włączenie przedsiębiorstwa publicznego w struktury administracji państwowej, rodzaj działalności i jej wykonywanie na rynku w warunkach normalnej konkurencji z podmiotami prywatnymi, status prawny przedsiębiorstwa (określenie, czy podlega ono prawu publicznemu czy też prawu ogólnemu spółek), intensywność nadzoru sprawowanego przez władze państwowe w zakresie zarządzania przedsiębiorstwem lub dowolny inny element wskazujący w konkretnym przypadku na uczestnictwo instytucji publicznych lub na nieprawdopodobieństwo braku tegoż uczestnictwa w podjęciu danego środka, uwzględniający zasięg tego ostatniego, jego treść lub określające go warunki<sup>(59)</sup>.

#### 8.1.2.2. Zastosowanie w przedmiotowej sprawie

- (276) W przedmiotowej sprawie państwo sprawowało w sposób ciągły kontrolę pośrednią lub bezpośrednią nad odnośnymi środkami. W momencie zatwierdzenia AIP z 2010 r. port lotniczy był w 80 % własnością bezpośrednio Ministerstwa Transportu Rumunii, zgodnie z art. 8 statutu z 2008 r. (motyw 28). Zasoby operatora portu lotniczego znajdowały się pod kontrolą państwa i w związku z tym były do jego dyspozycji. Rumunia była w stanie, wykorzystując swój dominujący wpływ na operatora portu lotniczego, ukierunkować wykorzystanie swoich zasobów na finansowanie szczególnych korzyści na rzecz innych przedsiębiorstw. Ponadto w momencie zatwierdzenia

<sup>(52)</sup> Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 24 stycznia 1978 r., Van Tiggele, C-82/77, EU:C:1978:10, pkt 25 i 26; wyrok z dnia 12 grudnia 1996 r. Air France/Komisja, („Air France”), T-358/94, EU:T:1996:194, pkt 63.

<sup>(53)</sup> Air France, pkt 56.

<sup>(54)</sup> Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 14 października 1987 r., Niemcy/Komisja, C-248/84, EU:C:1987:437, pkt 17; wyrok z dnia 6 marca 2002 r., Territorio Histórico de Álava i inni/Komisja, sprawy połączone T-92/00 i 103/00, EU:T:2002:61, pkt 57.

<sup>(55)</sup> Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 17 lipca 2008 r., Essent Network Noord, C-206/06, EU:C:2008:413, pkt 70; wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 16 maja 2000 r., Francja/Ladbroke Racing Ltd i Komisja („Ladbroke Racing”), C-83/98 P, EU:C:2000:248, pkt 50.

<sup>(56)</sup> Air France, pkt 65, 66 i 67; Ladbroke Racing, pkt 50.

<sup>(57)</sup> Sprawa Stardust Marine, pkt 51 i nast.

<sup>(58)</sup> Sprawa Stardust Marine, pkt 52 i 55.

<sup>(59)</sup> Sprawa Stardust Marine, pkt 56.

AIP z 2007 r. i AIP z 2008 r. <sup>(60)</sup> państwo rumuńskie było jedynym udziałowcem operatora portu lotniczego. Zgodnie z art. 7 statutu z 1998 r. (motyw 28) Rumunia była wyłącznym subskrybentem początkowego kapitału zakładowego, który został w całości opłacony w dniu utworzenia międzynarodowego portu lotniczego w Timișoara. W związku z tym zasoby operatora portu lotniczego należy uznać za zasoby państwowe do celów art. 107 ust. 1 TFUE.

- (277) Jeżeli chodzi o możliwość przypisania państwu rumuńskiemu środka pomocy, władze rumuńskie twierdzą, że operator portu lotniczego działa jako prywatny inwestor i że wpływ państwa jest ściśle ograniczony do jego roli jako udziałowca spółki, zgodnie z aktem założycielskim i ustawą nr 31/1990 o spółkach. Polityka cenowa operatora portu lotniczego jest ustalana przez radę dyrektorów i kadre zarządzającą operatora portu lotniczego, zgodnie z aktem założycielskim spółki.
- (278) Jeżeli chodzi o nadzór państwa nad działalnością operatora portu lotniczego, Komisja zauważa, że w skład walnego zgromadzenia udziałowców wchodzi przedstawiciele udziałowców, państwo rumuńskie, reprezentowane przez Ministerstwo Transportu, będące jedynym udziałowcem zgodnie ze statutem z 1998 r. i większościowym udziałowcem (z 80 % udziałów) zgodnie ze statutem z 2008 r., i jest ono właściwe do podejmowania decyzji dotyczących działalności i polityki gospodarczej operatora portu lotniczego. Na podstawie art. 19 statutu z 2008 r. decyzje walnego zgromadzenia udziałowców podejmowane są w drodze głosowania pewnej liczby akcjonariuszy reprezentujących co najmniej połowę kapitału zakładowego, bez praw mniejszości blokującej.
- (279) Zgodnie z art. 20 statutu z 2008 r. operator portu lotniczego odpowiada przed zarządem składającym się z siedmiu członków, z których dwóch jest przedstawicielami Ministerstwa Transportu, a jeden – Ministerstwa Finansów. Ponadto Komisja zauważa, że zarząd wybierany jest przez walne zgromadzenie udziałowców (w którym zgodnie ze statutem z 1998 r. państwo było jedynym udziałowcem i obecnie posiada większość). Zarząd i jego przewodniczący są mianowani na mocy zarządzenia Ministerstwa Transportu.
- (280) Posiedzenia zarządu mogą odbywać się, gdy uczestniczy w nich co najmniej połowa członków plus jeden członek zarządu <sup>(61)</sup>. Zarząd obraduje w obecności co najmniej dwóch trzecich liczby swoich członków i podejmuje decyzje większością głosów członków zarządu <sup>(62)</sup>.
- (281) Przewodniczący zarządu wykonuje również obowiązki dyrektora zarządzającego operatorem portu lotniczego. Struktura organiczna i łańcuch wpływów jest kolejnym wskaźnikiem możliwości przypisania państwu zatwierdzenia harmonogramu opłat i zniżek. W każdym przypadku, a przynajmniej na bieżąco, państwo było informowane o zmianach związanych z harmonogramem opłat i zniżek za pośrednictwem tych członków zarządu.
- (282) Ponadto, na podstawie art. 2 pkt 2 statutu z 1998 r., głównym celem działalności operatora portu lotniczego jest działanie w krajowym interesie publicznym. Zgodnie z art. 5 statutu z 1998 r. operator portu lotniczego jest wyspecjalizowanym organem technicznym wyznaczonym przez Ministerstwo Transportu do wykonywania głównie działań w krajowym interesie publicznym w celu, stosownie do zakresu jego działalności, realizacji świadczeń, usług, prac w zakresie administrowania i wykorzystania majątku należącego do państwa lub będącego jego własnością lub przez nie wydzierżawionego, z myślą o krajowym i międzynarodowym ruchu statków powietrznych, zapewniającym tranzyt osób i towarów.
- (283) W świetle tych rozważań Komisja uważa, że istnieją wystarczające przesłanki, aby stwierdzić, że AIP z 2007 r., AIP z 2008 r. i AIP z 2010 r. można przypisać państwu.

<sup>(60)</sup> Rumunia wyjaśniła, że AIP z 2007 r. i AIP z 2008 r. zostały zatwierdzone przez radę dyrektorów operatora portu lotniczego odpowiednio na około dwa miesiące przed wejściem w życie każdej z nich.

<sup>(61)</sup> Art. 20 pkt 9 statutu z 1998 r.

<sup>(62)</sup> Art. 20 pkt 10 statutu z 1998 r.

### 8.1.3. Selektyność

#### 8.1.3.1. Zasady

- (284) Aby środek pomocy państwa został objęty zakresem art. 107 ust. 1 TFUE, musi sprzyjać „niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów”. W związku z tym jedynie te środki, które przynoszą korzyść przedsiębiorstwom w sposób selektywny, wchodzą w zakres pojęcia pomocy państwa.
- (285) Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem ocena warunku selektywności wymaga ustalenia, czy w ramach danego systemu prawnego sporny środek krajowy może sprzyjać niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów w porównaniu z innymi, znajdującymi się, w świetle celu przyświecającego temu systemowi, w porównywalnej sytuacji faktycznej i prawnej. Badanie selektywności wymaga uprzedniego określenia ram odniesienia, w których mieści się dany środek <sup>(63)</sup>. Środek jest selektywny „tylko w sytuacji, gdy w ramach danego systemu prawnego skutkuje on uprzywilejowaniem niektórych przedsiębiorstw w stosunku do innych – zaliczających się do innych sektorów lub do tego samego sektora – i znajdujących się, w odniesieniu do celu tego systemu, w porównywalnej sytuacji faktycznej i prawnej”. <sup>(64)</sup> Pojęcie pomocy państwa nie obejmuje wprowadzonych przez państwo środków różnicujących przedsiębiorstwa, w wypadku gdy zróżnicowanie to wynika z charakteru lub ze struktury systemu, w który środki te się wpisują <sup>(65)</sup>.
- (286) Środek, poprzez który przedsiębiorstwo publiczne ustala warunki korzystania ze swych towarów lub usług, niekoniecznie jest zawsze środkiem selektywnym w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE <sup>(66)</sup>. W art. 107 ust. 1 TFUE nie dokonuje się rozróżnienia interwencji państwa według przyczyn lub celów, lecz definiuje się je ze względu na ich skutki, niezależnie od zastosowanej techniki legislacyjnej <sup>(67)</sup>.

#### 8.1.3.2. Zastosowanie w przedmiotowej sprawie

- (287) W AIP z 2007 r., AIP z 2008 r. i AIP z 2010 r. przewidziano system stawek podstawowych opłat lotniskowych (odpowiednio motywy 41 i 44). Ponadto w AIP z 2007 r., AIP z 2008 r. i AIP z 2010 r. przewidziano również zniżki i rabaty w odniesieniu do opłat w zależności od liczby lądowań w danym okresie, liczby pasażerów, wagi statku powietrznego lub rodzaju obsługiwanej trasy (odpowiednio motywy 42–43, 46–48 i 49).
- (288) AIP z 2007 r., AIP z 2008 r. i AIP z 2010 r. zostały zaproponowane, ocenione i ustanowione przez kadrę zarządzającą międzynarodowego portu lotniczego w Timișoarze oraz zatwierdzone przez radę dyrektorów (motyw 40). Jest to zgodne z wymogiem, na podstawie którego podmiot zarządzający portem lotniczym, wykonując własne kompetencje, sporządza tabelę opłat lotniskowych mającą zastosowanie do tego portu lotniczego <sup>(68)</sup>. Obowiązującymi ramami prawnymi były zatem opłaty lotniskowe, zniżki i rabaty stosowane w międzynarodowym porcie lotniczym w Timișoarze, określone odpowiednio w AIP z 2007 r., AIP z 2008 r. i AIP z 2010 r.
- (289) W związku z tym właściwymi ramami odniesienia dla zbadania, czy AIP z 2007 r., AIP z 2008 r. i AIP z 2010 r. skutkowały faworyzowaniem pewnych przedsiębiorstw lotniczych w stosunku do innych, które znajdowały się w porównywalnej sytuacji faktycznej i prawnej, były ramy systemu mającego zastosowanie wyłącznie do międzynarodowego portu lotniczego w Timișoarze.
- (290) System opłat lotniskowych oraz zniżek i rabatów miał zastosowanie do wszystkich przewoźników lotniczych korzystających lub mogących korzystać z międzynarodowego portu lotniczego w Timișoarze, którzy spełnili warunki opisane odpowiednio w AIP z 2007 r., AIP z 2008 r. lub AIP z 2010 r.
- (291) Komisja przeanalizowała następnie, czy zniżki przewidziane odpowiednio w AIP z 2007 r., AIP z 2008 r. lub AIP z 2010 r. miały charakter selektywny, faworyzując niektóre przedsiębiorstwa lotnicze korzystające z międzynarodowego portu lotniczego w Timișoarze ze szkodą dla innych przedsiębiorstw lotniczych również z niego korzystających.

<sup>(63)</sup> Wyrok Trybunału (wielka izba) z dnia 21 grudnia 2016 r., Komisja/Hansestadt Lübeck („Lübeck”), C-524/14 P, EU:C:2016:971, pkt 40–67.

<sup>(64)</sup> Lübeck, pkt 58.

<sup>(65)</sup> Lübeck, pkt 40–67 oraz cytowane tam orzecznictwo.

<sup>(66)</sup> *Ibidem*.

<sup>(67)</sup> *Ibidem*. Wyrok z dnia 15 listopada 2011 r., Komisja i Hiszpania/rząd Gibraltaru i Zjednoczone Królestwo, C-106/09 P i C-107/09 P, EU:C:2011:732, pkt 87 oraz przytoczone tam orzecznictwo.

<sup>(68)</sup> Lübeck, pkt 61.

- (292) Stosowane zniżki miały charakter ruchomy, przy czym najniższa zniżka zaczynała się od 10 % w przypadku 250–500 lądowań rocznie, tj. około 5 lądowań tygodniowo. Komisja zauważa, że w okresie objętym oceną, oprócz Wizz Air, w międzynarodowym porcie lotniczym w Timișoara działało wiele innych przedsiębiorstw lotniczych, które posiadały we flocie samoloty odpowiednich rozmiarów lub o odpowiedniej częstotliwości lotów, a zatem korzystały lub mogły korzystać z odpowiednich zniżek.
- (293) Wynika z tego, że system opłat lotniskowych i zniżek był stosowany w sposób niedyskryminacyjny.
- (294) Dlatego też stawka podstawowa, zniżki i rabaty określone w AIP z 2007 r., AIP z 2008 r. i AIP z 2010 r. nie były selektywne.
- (295) Komisja zauważa, że wniosek ten odnosi się wyłącznie do opłat, zniżek i rabatów wynikających bezpośrednio z AIP z 2007 r., AIP z 2008 r. i AIP z 2010 r. Nie ma on zastosowania do żadnych opłat, zniżek ani rabatów przewidzianych na podstawie zindywidualizowanych umów z przedsiębiorstwami lotniczymi, jeśli takie istnieją.

#### 8.1.3.3. Wnioski dotyczące selektywności

- (296) Z powyższego wynika, że środek 2 nie spełnia warunku selektywności określonego w art. 107 ust. 1 TFUE.
- (297) Warunki określone w art. 107 ust. 1 TFUE mają charakter łączny. Jeżeli jeden z nich nie jest spełniony przez środek objęty oceną, środek taki nie stanowi pomocy państwa.
- (298) Komisja stwierdza zatem, że środek 2 nie stanowi pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, ponieważ nie jest selektywny.
- (299) Komisja zauważa, że w decyzji o wszczęciu postępowania podniesiono kwestię, że AIP mogą być niezgodne z rynkiem wewnętrznym ze względu na potencjalne dyskryminacyjne traktowanie różnych rodzajów pasażerów. Zasada ta ma zastosowanie do środków, które stanowią pomoc państwa, i uniemożliwia uznanie ich za zgodne z zasadami pomocy państwa<sup>(69)</sup>. Ponieważ w obecnym przypadku AIP nie zostały uznane za pomoc państwa, nie ma potrzeby dalszej analizy nierozzerwalnego elementu związku podniesionego w decyzji o wszczęciu postępowania.

### 9. OCENA ŚRODKA 3 – UMOWY Z WIZZ AIR Z 2008 R.

#### 9.1. Istnienie pomocy

- (300) Zasady określone w art. 107 ust. 1 TFUE, przedstawione w motywach 171 i 172, mają zastosowanie również do oceny środka 3, który dotyczy umów z 2008 r. zawartych pomiędzy operatorem portu lotniczego a Wizz Air.

##### 9.1.1. Działalność gospodarcza i pojęcie przedsiębiorstwa

- (301) Wizz Air to przedsiębiorstwo lotnicze. Świadczy ono usługi regularnego pasażerskiego transportu lotniczego i prowadzi działalność gospodarczą. W związku z tym stanowi przedsiębiorstwo w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

##### 9.1.2. Wykorzystanie zasobów państwowych i możliwość przypisania ich państwu

###### 9.1.2.1. Zasady

- (302) Zasady wyjaśnione w motywach 271–275 mają również zastosowanie do tego środka.

###### 9.1.2.2. Zastosowanie w przedmiotowej sprawie

- (303) W odniesieniu do zasobów państwowych stosuje się te same zasady, które określono w motywie 276.

<sup>(69)</sup> Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 15 czerwca 1993 r., Matra SA/Komisja, C-225/91, EU:C:1993:239.

(304) Jeżeli chodzi o możliwość przypisania umów z 2008 r., które podpisano w okresie obowiązywania statutu portu lotniczego z 1998 r., rozumowanie przedstawione w motywach 277–279 w odniesieniu do AIP z 2007 r., AIP z 2008 r. i AIP z 2010 r. ma zastosowanie *mutatis mutandis*.

(305) W świetle tych rozważań Komisja stwierdza, że zawarcie umów z 2008 r. pomiędzy Wizz Air a operatorem portu lotniczego można przypisać państwu.

#### 9.1.3. Selektywność

##### 9.1.3.1. Zasady

(306) Zasady wyjaśnione w motywie 199 mają również zastosowanie do tego środka.

##### 9.1.3.2. Zastosowanie w przedmiotowej sprawie

(307) W omawianym przypadku umowy z 2008 r. zawarto tylko z jednym przedsiębiorstwem – Wizz Air. W związku z powyższym środek 3 jest z definicji selektywny w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

#### 9.1.4. Korzyść gospodarcza

##### 9.1.4.1. Zasady

(308) Zasady dotyczące korzyści gospodarczej w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, określone w motywach 202–206, mają zastosowanie do porozumień między portami lotniczymi i przedsiębiorstwami lotniczymi. Zastosowanie testu prywatnego inwestora do takich porozumień zostało dokładniej wyjaśnione w wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. <sup>(70)</sup>

(309) W konkretnej sytuacji dotyczącej portu lotniczego i przedsiębiorstw lotniczych Komisja oceni, czy dostępność środków publicznych dla portu lotniczego przynosi korzyści przedsiębiorstwom lotniczym korzystającym z tego portu. Taka pomoc dla przedsiębiorstwa lotniczego korzystającego z portu lotniczego może w zasadzie zostać wykluczona, jeżeli relacja między portem lotniczym a tym przedsiębiorstwem lotniczym spełnia wymogi testu prywatnego inwestora.

(310) Zgodnie z wytycznymi w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. na podstawie testu prywatnego inwestora zasadniczo można wykluczyć udzielenie pomocy na rzecz przedsiębiorstwa lotniczego korzystającego z portu lotniczego, jeżeli:

- 1) cena usług portu lotniczego odpowiada cenie rynkowej, lub
- 2) można wykazać za pomocą analizy *ex ante*, czyli analizy opartej na danych dostępnych w momencie podejmowania decyzji dotyczącej przedmiotowych środków, że można oczekiwać, iż porozumienie między portem lotniczym a przedsiębiorstwem lotniczym wywrze stopniowo pozytywny wpływ na zyski portu lotniczego.

(311) Jeżeli chodzi o pierwsze podejście przedstawione w motywie 310 (tj. porównanie ceny pobieranej za usługi świadczone przez porty lotnicze z ceną rynkową), zgodnie z wytycznymi w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. podstawowym warunkiem ustalenia punktu odniesienia jest możliwość wybrania wystarczającej liczby porównywalnych portów lotniczych, które w normalnych warunkach rynkowych świadczą porównywalne usługi. W tej kwestii Komisja zauważa, że na razie znaczna większość unijnych portów lotniczych korzysta z finansowania publicznego na pokrycie kosztów inwestycji i kosztów operacyjnych. Tradycyjnie organy publiczne uznają publiczne porty lotnicze za infrastrukturę ułatwiającą lokalny rozwój, a nie za przedsiębiorstwa działające na zasadach rynkowych. W rezultacie ustalanie cen stosowanych przez takie porty lotnicze przeważnie nie odbywa się na warunkach rynkowych, a w szczególności nie na podstawie solidnych perspektyw rentowności *ex ante*, ale zasadniczo w oparciu o względy społeczne lub regionalne. Nawet jeżeli właścicielami niektórych portów lotniczych są podmioty prywatne lub jeżeli portami lotniczymi zarządza się z pominięciem względów społecznych lub regionalnych, silny wpływ na ceny stosowane przez takie porty lotnicze mogą mieć ceny stosowane przez większość portów lotniczych subsydiowanych ze środków publicznych, ponieważ w trakcie negocjacji z prywatnymi portami lotniczymi lub portami lotniczymi zarządzanymi przez podmioty prywatne przedsiębiorstwa lotnicze biorą pod uwagę ceny ustalane przez porty lotnicze subsydiowane ze środków publicznych. W takich okolicznościach w wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. Komisja wyraziła poważne wątpliwości co do istnienia obecnie możliwości wyznaczenia odpowiedniego punktu odniesienia w celu ustalenia prawdziwej ceny rynkowej za usługi świadczone przez porty lotnicze <sup>(71)</sup>.

<sup>(70)</sup> Wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r., pkt 53.

<sup>(71)</sup> Wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r., pkt 59.

- (312) W każdym razie Komisja uważa, że ustalanie punktów odniesienia powinno opierać się na porównaniu opłat lotniskowych – po odliczeniu wszelkich świadczeń przyznanych przedsiębiorstwu lotniczemu (takich jak wsparcie marketingowe, bonifikaty lub wszelkie inne zachęty) – wystarczającej liczby właściwych, porównywalnych portów lotniczych, których zarządzający zachowują się jak rynkowi operatorzy portu lotniczego. W szczególności należy stosować następujące wskaźniki: wielkość ruchu; rodzaj ruchu (w celach biznesowych lub wypoczynkowych bądź port przeznaczenia), relatywne znaczenie przewozu towarów i relatywne znaczenie przychodów wynikających z działalności pozalotniczej portu lotniczego; rodzaj i poziom świadczonych usług portu lotniczego; odległość portu lotniczego od dużego miasta; liczba mieszkańców na obszarze ciężenia portu lotniczego; sytuacja gospodarcza pobliskich obszarów (PKB na mieszkańca); różne obszary geograficzne, z których można przyciągnąć pasażerów.
- (313) W związku z powyższym Komisja uznaje przeprowadzaną *ex ante* analizę rentowności przyrostowej za najważniejsze kryterium oceny porozumień zawartych przez porty lotnicze z poszczególnymi przedsiębiorstwami lotniczymi.
- (314) Ponadto Komisja jest zdania, że porozumienia zawarte między przedsiębiorstwami lotniczymi a portem lotniczym można uznać za zgodne z testem prywatnego inwestora, jeżeli powodują stopniowe zwiększanie – z perspektywy *ex ante* – rentowności portu lotniczego, przynajmniej w perspektywie długoterminowej <sup>(72)</sup>. Port lotniczy powinien wykazać, że w momencie zawierania porozumienia z przedsiębiorstwem lotniczym (na przykład pojedynczej umowy lub ogólnego systemu opłat lotniskowych) jest w stanie pokryć wszystkie koszty wynikające z tego porozumienia w okresie jego obowiązywania, uzyskując przy tym rozsądną marżę zysku, na podstawie solidnych perspektyw średnioterminowych <sup>(73)</sup>.
- (315) W tym względzie Komisja jest zdania, że zróżnicowanie cen stanowi standardową praktykę handlową, o ile jest zgodne ze wszystkimi odpowiednimi przepisami dotyczącymi konkurencji oraz ze wszystkimi odpowiednimi przepisami sektorowymi. Takie zróżnicowane strategie ustalania cen powinny być jednak uzasadnione z handlowego punktu widzenia, aby były zgodne z testem prywatnego inwestora <sup>(74)</sup>.

#### 9.1.4.2. Wspólna ocena umów z 2008 r.

- (316) Komisja uważa, że do celów stosowania testu prywatnego inwestora umowy z 2008 r. należy oceniać łącznie jako jeden środek. Istnieje kilka powodów, dla których tak powinno być.
- (317) Po pierwsze, umowy zostały zawarte przez te same strony.
- (318) Po drugie, w protokole ustaleń z dnia 25 czerwca 2008 r. wymieniono zakres usług, które mają być świadczone przez operatora portu lotniczego, jak również usługi marketingowe, które mają być świadczone przez Wizz Air. Protokół ustaleń przewiduje taką samą formułę obliczania opłaty marketingowej i taką samą zatrzymaną kwotę za każdego odlatującego pasażera jak umowa marketingowa z dnia 30 lipca 2008 r. W związku z tym protokół ustaleń i umowa marketingowa są ściśle i bezpośrednio powiązane pod względem treści. Protokół ustaleń zawiera również ogólne zasady współpracy pomiędzy operatorem portu lotniczego a Wizz Air, które są następnie określone w bardziej operacyjny sposób w umowie marketingowej, umowie operacyjnej oraz umowie dotyczącej obsługi naziemnej. Umowa marketingowa zawiera również bezpośrednie odniesienie do protokołu ustaleń w swojej preambule (motyw 55). Protokół ustaleń został ostatecznie zastąpiony umową marketingową, umową operacyjną i umową dotyczącą obsługi naziemnej.
- (319) Po trzecie, umowę operacyjną i umowę dotyczącą obsługi naziemnej zawarto tego samego dnia (1 sierpnia 2008 r.) na ten sam okres, tj. od dnia 11 grudnia 2008 r. do dnia 10 grudnia 2009 r., z założeniem jego automatycznego przedłużenia o kolejne 12 miesięcy w każdą rocznicę wejścia w życie umów, bez możliwości ich wypowiedzenia przed trzecią rocznicą obowiązywania umowy marketingowej. Umowa marketingowa również weszła w życie tego samego dnia, tj. 11 grudnia 2008 r. (motyw 54).

<sup>(72)</sup> Wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r., pkt 66.

<sup>(73)</sup> Wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r., pkt 63.

<sup>(74)</sup> Wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r., pkt 62.

- (320) Po czwarte, umowy z 2008 r. były ze sobą powiązane. Umowa marketingowa zawiera kilka odniesień do umowy operacyjnej i umowy dotyczącej obsługi naziemnej: (i) umowa marketingowa przewidywała, że strony mogą niezwłocznie wypowiedzieć umowę marketingową, jeżeli umowa operacyjna wygaśla bez odnowienia lub została rozwiązana; (ii) umowa marketingowa przewidywała, że strony mogą niezwłocznie wypowiedzieć umowę operacyjną i umowę dotyczącą obsługi naziemnej bez odszkodowania, jeżeli umowa marketingowa wygaśla lub została rozwiązana; (iii) umowa marketingowa stanowiła, że w przypadku wzrostu opłat uregulowanych w umowie operacyjnej lub umowie dotyczącej obsługi naziemnej opłata marketingowa zostanie zmodyfikowana proporcjonalnie do zmiany opłat lotniskowych (motyw 59).
- (321) Na podstawie powyższych argumentów Komisja uważa, że nie można rozdzielić protokołu ustaleń, umowy marketingowej, umowy operacyjnej i umowy dotyczącej obsługi naziemnej. Komisja uważa zatem, że konieczna jest wspólna analiza umów z 2008 r. w celu ustalenia, czy taka transakcja stanowi pomoc państwa.

#### 9.1.4.3. Zastosowanie powyższych zasad do przedmiotowej sprawy

- (322) W niniejszej sprawie, aby ocenić, czy umowy z 2008 r. przyznają korzyść Wizz Air, której nie uzyskałby w normalnych warunkach rynkowych, Komisja musi zbadać, czy w podobnych okolicznościach port lotniczy działający w normalnych warunkach gospodarki rynkowej oraz kierujący się perspektywą długotrwałej rentowności<sup>(75)</sup> zgodziłby się na takie same lub podobne ustalenia handlowe z przedsiębiorstwem lotniczym. Komisja musi umiejscowić się w momencie podejmowania decyzji o zawarciu umów z 2008 r. między operatorem portu lotniczego a Wizz Air i oprzeć swoją ocenę na informacjach i założeniach, którymi dysponował operator portu lotniczego w tym czasie.
- (323) W odniesieniu do mającej zastosowanie analizy testu prywatnego inwestora Wizz Air stwierdził, że w tym przypadku oprócz drugiego podejścia (tj. analizy rentowności) opisanego w motywie 310 pkt 2 zastosowanie powinno mieć porównanie z podejściem opartym na cenie rynkowej, tj. pierwsze podejście wyjaśnione w motywie 310 pkt 1.
- (324) Wizz Air przedstawił sprawozdanie przygotowane przez Oxera z dnia 27 października 2011 r. dotyczące „oceny ekonomicznej testu prywatnego inwestora”, w którym porównano opłaty wnoszone przez Wizz Air w międzynarodowym porcie lotniczym w Timișoarze z opłatami wnoszonymi przez Wizz Air w trzech portach lotniczych w Zjednoczonym Królestwie, które przedsiębiorstwo Oxera uznało za porównywalne porty lotnicze: porty lotnicze w Liverpoolu, Prestwick i Doncaster. Analiza zawarta w badaniu opiera się na danych dostarczonych przez operatora portu lotniczego i Wizz Air. Zgodnie z badaniem przeprowadzonym przez przedsiębiorstwo Oxera te porty lotnicze mogą zachowywać się jak porty lotnicze „inwestora prywatnego” ze względu na swoją strukturę własnościową i finansową. W badaniu tym przedstawiono również porównanie między ogólnymi cechami charakterystycznymi międzynarodowego portu lotniczego w Timișoarze a trzema porównywalnymi portami lotniczymi (np. liczba mieszkańców miasta pochodzenia, odległość do miasta pochodzenia, liczba mieszkańców największego miasta w promieniu 150 km, najbliższy duży port lotniczy, wielkość dochodów mierzonych według PKB na mieszkańca, a także średnie wynagrodzenie tygodniowe, tendencje w zakresie natężenia ruchu, dochody zainteresowanych portów lotniczych oraz status finansowania (tj. czy otrzymał on finansowanie publiczne, czy nie)). W sprawozdaniu obliczono opłaty uiszczane przez Wizz Air w międzynarodowym porcie lotniczym w Timișoarze w porównaniu z trzema portami lotniczymi w Zjednoczonym Królestwie (w analizie uwzględniono różne opłaty w czterech portach lotniczych po odjęciu korzyści dla Wizz Air). W analizie przedstawiono całkowitą wysokość opłat uiszczanych przez Wizz Air w międzynarodowym porcie lotniczym w Timișoarze oraz w portach porównywalnych, wyrażoną w euro za postój na ziemi i obsługę między rejsami i w euro za pasażera. Na tej podstawie Komisja stwierdziła, że ogólny poziom opłat uiszczanych przez Wizz Air w międzynarodowym porcie lotniczym w Timișoarze w latach 2008–2011, wyrażony zarówno w przeliczeniu na jeden postój na ziemi i obsługę między rejsami, jak i na jednego pasażera, jest średnio wyższy od porównywalnego średniego poziomu opłat uiszczanych przez przedsiębiorstwo lotnicze w porównywalnych portach lotniczych. Zgodnie ze sprawozdaniem przedsiębiorstwa Oxera niższe ceny płacone przez Wizz Air w porównywalnych portach lotniczych sugerują, że inwestor prywatny prawdopodobnie zawarłby umowę na warunkach umowy zawartej pomiędzy operatorem portu lotniczego a Wizz Air.
- (325) W odniesieniu do przekazanego przez Wizz Air sprawozdania przedsiębiorstwa Oxera porównującego międzynarodowy port lotniczy w Timișoarze z trzema portami lotniczymi w Zjednoczonym Królestwie Komisja przypomina, że analiza porównawcza nie jest właściwą metodą ustalania cen rynkowych, jeżeli dostępne poziomy odniesienia nie zostały określone w odniesieniu do warunków rynkowych lub istniejące procesy są w znacznym stopniu zakłócone przez interwencje publiczne. Wydaje się, że takie zakłócenia występują w przemyśle lotniczym z powodów wyjaśnionych w motywach 311–312.

<sup>(75)</sup> Alfa Romeo, pkt 23; wyrok z dnia 12 grudnia 2000 r., Alitalia/Komisja, T-296/97, EU:T:2000:289, pkt 84.



- (326) Ponadto Komisja stwierdza, że określone w pkt 55 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. kryterium wystarczającej liczby porównywalnych portów lotniczych, które w normalnych warunkach rynkowych świadczą porównywalne usługi, nie jest spełnione. Biorąc pod uwagę, że w Europie funkcjonuje kilkaset portów lotniczych <sup>(76)</sup>, nie można uznać, że trzy porty lotnicze to wystarczająca liczba, która pozwoliłaby na określenie odpowiedniego punktu odniesienia dla właściwych cen rynkowych. Ponadto dwa z trzech porównywalnych portów lotniczych (Liverpool i Doncaster) są również własnością tej samej grupy – Peel Airports. Podważa to jeszcze bardziej liczbę i różnorodność porównywalnych portów lotniczych potrzebnych do zapewnienia wiarygodnego punktu odniesienia.
- (327) Ponadto wszystkie trzy porównywalne porty lotnicze są zlokalizowane w Wielkiej Brytanii, a dwa z nich (Liverpool i Doncaster) znajdują się w pobliżu tego samego dużego miasta – Manchesteru. Ponadto w sprawozdaniu przedsiębiorstwa Oxera nie wyjaśniono, czy trzy porównywalne porty lotnicze oraz międzynarodowy port lotniczy w Timișoarze świadczą porównywalne usługi. Opracowanie zawiera jedynie informacje dotyczące momentu rozpoczęcia działalności przez Wizz Air w każdym porcie lotniczym oraz miejsc docelowych, do których oferował z nich loty, a także analizę całkowitych opłat uiszczanych przez Wizz Air w tych portach lotniczych (po potrąceniu opłat za usługi marketingowe). Nie pozwala to jednak na ocenę, czy porty lotnicze świadczą porównywalne usługi.
- (328) Ponadto, jak wynika ze sprawozdania przedsiębiorstwa Oxera, istnieje szereg różnic między międzynarodowym portem lotniczym w Timișoarze a dwoma innymi portami lotniczymi w Zjednoczonym Królestwie (port lotniczy w Liverpoolu i port lotniczy w Prestwick) W szczególności port lotniczy w Liverpoolu jest znacznie większy od międzynarodowego portu lotniczego w Timișoarze (około 5,5 mln pasażerów w 2007 r.), a port lotniczy w Prestwick obsłużył ponad 2 mln pasażerów. W związku z tym, jeżeli chodzi o natężenie ruchu, jedynym porównywalnym portem lotniczym był port w Doncaster (do 1 mln). Liczba pasażerów przewożonych przez sam Wizz Air z każdego z tych portów lotniczych jest inna.
- (329) Jeżeli chodzi o dobrobyt otaczającego obszaru (PKB na mieszkańca), istniała ogromna różnica między Timișoară (wskaźnik PKB na mieszkańca <sup>(77)</sup> poniżej 50 w 2007 r.) a Zjednoczonym Królestwem (wskaźnik PKB około 120 w 2007 r.), gdzie znajdują się trzy porównywalne porty lotnicze. Ponadto sprawozdanie przedsiębiorstwa Oxera zawiera w części porównawczej informacje na temat średnich wynagrodzeń tygodniowych na regionalnych rynkach pracy w Timișoarze oraz w trzech miastach w Zjednoczonym Królestwie, w których znajdują się porównywalne porty lotnicze (Liverpool, Prestwick i Doncaster), a także są one bardzo różne (w Timișoarze są one mniejsze niż 50, podczas gdy trzy pozostałe miasta osiągnęły poziom ponad 500).
- (330) Ponadto sprawozdanie nie uwzględnia niektórych wskaźników określonych w pkt 60 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. (np. rodzaju ruchu lub rodzaju i poziomu świadczonych usług portu lotniczego).
- (331) Co więcej, nawet zakładając, że w oparciu o ważną analizę porównawczą „cena” stosowana w poszczególnych transakcjach objętych niniejszą oceną była równa lub wyższa od „cen rynkowych”, Komisja nie mogła jednak stwierdzić, że transakcje te koniecznie odpowiadały cenie rynkowej. Nie byłaby to cena rynkowa, gdyby po zawarciu takich ustaleń podmiot gospodarczy mógł oczekiwać, że doprowadzą one do powstania kosztów przyrostowych wyższych niż przychody przyrostowe. Prywatny inwestor nie ma bowiem żadnego interesu w oferowaniu dóbr lub usług po „cenie rynkowej”, jeśli takie zachowanie prowadzi do straty przyrostowej.
- (332) W kontekście tej analizy Komisja przypomina, że po przyjęciu wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. zarówno Rumunia, jak i zainteresowane strony, zostały wezwane do zgłoszenia uwag dotyczących stosowania w niniejszej sprawie przepisów zawartych w tych wytycznych. Z wyjątkiem Wizz Air ani Rumunia, ani zainteresowane strony nie zakwestionowały podejścia Komisji, zgodnie z którym – ponieważ nie jest możliwe wyznaczenie odpowiedniego punktu odniesienia w celu ustalenia prawdziwej ceny rynkowej za usługi świadczone przez porty lotnicze dla przewoźników lotniczych – najważniejsze kryterium oceny porozumień zawartych przez te dwie strony jest przeprowadzana *ex ante* analiza ich rentowności przyrostowej.

<sup>(76)</sup> Pkt 1 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. stanowi, że system transportu lotniczego Unii Europejskiej składa się z sieci ponad 460 portów lotniczych.

<sup>(77)</sup> Jak wyjaśniono w sprawozdaniu przedsiębiorstwa Oxera, wskaźnik PKB na mieszkańca dla Rumunii i Wielkiej Brytanii wyrażony jest w standardzie siły nabywczej (SSN) w odniesieniu do średniej dla Unii Europejskiej (UE-27). Średnia dla Unii Europejskiej (UE-27) została ustalona na poziomie 100.

- (333) W związku z powyższym Komisja uważa zatem, że w omawianym przypadku należy zastosować metodę ogólnie zalecaną w wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. dla zastosowania testu prywatnego inwestora w odniesieniu do stosunków biznesowych pomiędzy portami lotniczymi i przedsiębiorstwami lotniczymi, tzn. przeprowadzaną *ex ante* analizę rentowności przyrostowej <sup>(78)</sup>.

#### 9.1.4.4. Termin na ocenę rentowności umów z 2008 r.

- (334) Podejmując decyzję o ewentualnym zawarciu umowy z przedsiębiorstwem lotniczym, prywatny inwestor wybierze ramy czasowe dla swojej oceny w oparciu o warunki tych umów lub okres ustalony w każdej indywidualnej umowie. Inaczej rzecz ujmując, dokona on oceny kosztów i przychodów przyrostowych w odniesieniu do okresu stosowania umów. W dniu podpisania umów ostrożny inwestor prywatny nie będzie liczył na przedłużenie umów po ich wygaśnięciu, niezależnie od tego, czy na tych samych czy na nowych warunkach.
- (335) W oparciu o podejście przedstawione w motywie 334 Komisja oceni koszty przyrostowe i dochody wynikające z umów z 2008 r. za okres od dnia 11 grudnia 2008 r. do dnia 10 grudnia 2011 r., który stanowi wstępny okres stosowania umowy marketingowej. Fakultatywne przedłużenie umowy marketingowej o kolejne 12 miesięcy po upływie pierwszych trzech lat nie będzie brane pod uwagę. Była to jedynie opcja przedłużenia, w związku z czym podmiot gospodarczy nie mógł liczyć na to, że taka opcja zostanie zrealizowana.
- (336) Zarówno umowa operacyjna, jak i umowa dotycząca obsługi naziemnej były ważne przez wstępny okres jednego roku, tj. od dnia 11 grudnia 2008 r. do dnia 10 grudnia 2009 r. Każda z nich zakładała automatyczne przedłużenie okresu obowiązywania umowy o kolejne 12 miesięcy w każdą rocznicę jej wejścia w życie. Operator portu lotniczego nie był uprawniony do jednostronnego rozwiązania tych dwóch umów przed trzecim okresem przedłużenia <sup>(79)</sup>. Ponieważ odnowienie umowy operacyjnej i umowy dotyczącej obsługi naziemnej było automatyczne z punktu widzenia operatora portu lotniczego, Komisja uważa zatem, że ostrożny inwestor prywatny przyjąłby umowę operacyjną, a umowa dotycząca obsługi naziemnej byłaby ważna co najmniej przez okres obowiązywania umowy marketingowej, jeśli nie dłużej.
- (337) Przeciwnie, przyjęcie trzyletniego okresu obowiązywania umowy marketingowej i jednorocznego początkowego okresu obowiązywania umowy operacyjnej nie byłoby logiczne, ponieważ bez działalności przedsiębiorstwa lotniczego w porcie lotniczym umowa marketingowa pozostałaby bez zastrzeżeń. Podobnie okres stosowania umowy dotyczącej obsługi naziemnej musiałby zostać dostosowany do okresu obowiązywania umowy operacyjnej, ponieważ obsługa naziemna jest możliwa tylko wtedy, gdy przedsiębiorstwo lotnicze prowadzi działalność w porcie lotniczym. Ponadto, jak wyjaśniono w motywie 319, okres obowiązywania umowy marketingowej z jednej strony oraz okres obowiązywania umowy operacyjnej i umowy dotyczącej obsługi naziemnej z drugiej strony są ze sobą powiązane.
- (338) Komisja zauważa, że protokół ustaleń podpisany w dniu 25 czerwca 2008 r. stanowił ramy określające ogólne zasady współpracy pomiędzy operatorem portu lotniczego a Wizz Air. Zostały one następnie sprecyzowane pod względem operacyjnym w umowie marketingowej, umowie operacyjnej i umowie dotyczącej obsługi naziemnej. W związku z tym Komisja uważa, że okres poprzedzający podpisanie protokołu ustaleń, tj. dzień 25 czerwca 2008 r., należy uznać za punkt odniesienia *ex ante* dla celów analizy rentowności.
- (339) Zarówno umowa operacyjna, jak i umowa dotycząca obsługi naziemnej zostały zmienione w dniu 25 czerwca 2010 r. przez nowy system zniżek uzgodniony pomiędzy Wizz Air a operatorem portu lotniczego, który obejmował okres do dnia 6 lutego 2011 r. („umowy zmieniające z 2010 r.”). Nowy system zniżek odpowiada systemowi określonymu w AIP z 2010 r. Ze względu na fakt, że zmiany skutkowały zmianami w warunkach obu umów, Komisja przeprowadzi test prywatnego inwestora oddzielnie do umów zmieniających z 2010 r. mających na celu ocenę, czy prywatny inwestor zawarłby umowy zmieniające. Poniższa ocena pozwoli zatem odróżnić analizę rentowności w początkowym okresie obowiązywania umów z 2008 r. od analizy rentowności umów zmieniających z 2010 r.

<sup>(78)</sup> Wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r., pkt 59 i 61.

<sup>(79)</sup> Z wyjątkiem standardowego naruszenia warunków umowy.

## 9.1.4.5. Analiza rentowności umów z 2008 r.

Ocena kosztów i przychodów przyrostowych umów z 2008 r.

- (340) Umowy z 2008 r. były negocjowane indywidualnie i miały zastosowanie tylko do dwóch umawiających się stron. Nie jest to ogólny system opłat lotniskowych, który ma zastosowanie do wszystkich przedsiębiorstw lotniczych korzystających z portu lotniczego<sup>(80)</sup>. Odnośne koszty i przychody, które wzrosły w stosunku do umów z 2008 r., to te, które operator portu lotniczego spodziewał się ponieść w związku z działalnością Wizz Air w międzynarodowym porcie lotniczym w Timișoarze.
- (341) Kluczową kwestią jest to, czy przychody przyrostowe, wynikające z działalności przedsiębiorstwa lotniczego, przekraczają koszty przyrostowe. Dlatego też inwestycje podjęte w porcie lotniczym przed zawarciem umów oraz stałe koszty operacyjne nie są istotne.
- (342) Przychody przyrostowe, których inwestor prywatny mógłby racjonalnie oczekiwać w związku z umowami z 2008 r., wynikałyby z dodatkowych przychodów z działalności lotniczej z tytułu opłat lotniskowych uiszczanych przez Wizz Air oraz dodatkowych przychodów z działalności pozalotniczej, np. z tytułu parkingów samochodowych, sklepów franczyzowych lub sklepów prowadzonych bezpośrednio.
- (343) Koszty przyrostowe w tym przypadku to koszty operacyjne, koszty marketingowe oraz wszelkie koszty inwestycji, które można przypisać obecności Wizz Air w międzynarodowym porcie lotniczym w Timișoarze.

Analiza rentowności ex ante przedstawiona przez Rumunię na potrzeby umów z 2008 r.

- (344) Na wniosek Komisji Rumunia przedstawiła w dniu 9 grudnia 2014 r. analizę rentowności ex ante zrekonstruowaną ex post w oparciu o dostępne dane przed zawarciem umów z Wizz Air z 2008 r. Analiza ta zawierała przegląd przychodów przyrostowych, których można było oczekiwać w momencie zawierania umów.
- (345) Oszacowano, że umowy z 2008 r. wygenerują następujące przychody:

**Tabela 12: Szacowane ex ante przychody uzyskane na podstawie umów z 2008 r. (z wyłączeniem umowy marketingowej)**

Rok	Liczba pasażerów (szacunkowa)	Przychody z działalności lotniczej na pasażera Wizz Air (w EUR)	Przychody z działalności pozalotniczej na pasażera (w EUR)	Przychody z działalności lotniczej (w EUR)	Przychody z działalności pozalotniczej (w EUR)	Przychody ogółem (szacowane) (w EUR)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5) = (2) x (3)	(6) = (2) x (4)	(5)+(6)
<b>2009</b>	<b>200 000</b>	12	2,50	2 400 000	500 000	<b>2 900 000</b>
<b>2010</b>	<b>300 000</b>	12	2,50	3 600 000	750 000	<b>4 350 000</b>
<b>2011</b>	<b>350 000</b>	12	2,50	4 200 000	875 000	<b>5 075 000</b>

- (346) W analizie wykorzystano prognozy Wizz Air dotyczące liczby pasażerów, którzy zostaną przewiezieni w latach 2009, 2010 i 2011.
- (347) Przychody z działalności lotniczej na jednego odlatującego pasażera obliczono w sposób przedstawiony w Tabeli 13. Przychody z działalności lotniczej na jednego pasażera Wizz Air obliczono jako przychód z działalności lotniczej na jednego odlatującego pasażera Wizz Air (około 24 EUR) podzielony przez 2, ponieważ tylko połowa pasażerów Wizz Air to pasażerowie odlatujący. Koszty jednostkowe stanowią pełne opłaty (tzn. bez rabatów) określone w umowie operacyjnej i umowie dotyczącej obsługi naziemnej.

<sup>(80)</sup> Wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r., pkt 63.

Tabela 13: Przychody z działalności lotniczej za jeden lot i za jednego odlatującego pasażera Wizz Air

	Miara jednostkowa	Opłata jednostkowa (w EUR)	Za lot (w EUR)
		Maksymalna masa startowa	72
		Przepustowość	180
		Współczynnik obciążenia	82 %
Opłata za lądowanie	Maksymalna masa startowa	7	504
Opłata za postój	Maksymalna masa startowa	0,15	10,80
Opłata oświetleniowa	Maksymalna masa startowa	2,10	151,20
Opłata za obsługę statku powietrznego	Lot	150	150
Opłata mające zastosowanie do pasażerów, którzy weszli na pokład	Wylatujący pasażerowie	8	1 180,80
Opłata za ochronę	Wylatujący pasażerowie	10	1 476
Opłata mająca zastosowanie do osób o ograniczonej możliwości poruszania się	Wylatujący pasażerowie	0,20	29,52
<b>Ogółem za lot</b>	<b>Lot</b>		<b>3 502,32</b>
<b>Ogółem za wylatujących pasażerów</b>	<b>Wylatujący pasażerowie</b>		<b>23,73</b>

(348) Według Rumunii na podstawie doświadczeń portu lotniczego z poprzednich lat przychody z działalności pozalotniczej stanowiły jedynie 15–20 % całkowitych przychodów operatora portu lotniczego, które wynosiły 2,5 EUR przychodów z działalności pozalotniczej na pasażera. Kwota ta została również przyjęta dla pasażera Wizz Air (jak pokazano w kolumnie 4 Tabela 12).

(349) Po uwzględnieniu w szacunkach płatności marketingowych określonych w umowie marketingowej oczekiwano następujących przychodów. Płatności marketingowe zostały uwzględnione w tabeli przez Rumunię jako „inwestycja marketingowa portu lotniczego”.

Tabela 14: Szacowane *ex ante* przychody netto uzyskane na podstawie umów z 2008 r. (łącznie z umową marketingową)

Rok	Liczba pasażerów rocznie	Liczba pasażerów, którzy weszli na pokład w ciągu roku(2)/2	Przychody z działalności lotniczej na pasażera, który wszedł na pokład (w EUR)	Przychody z działalności pozalotniczej na pasażera (w EUR)	Taryfa zatrzymana przez operatora portu lotniczego na jednego pasażera, który wszedł na pokład (w EUR)	Kwota zatrzymana przez port lotniczy (3) x (7) (w EUR)	Przychody z działalności lotniczej (2) x (4) (w EUR)	Opłata marketingowa portu lotniczego (8) - (7) (w EUR)	Przychody z działalności pozalotniczej (2) x (5) (w EUR)	Przychody końcowe portu lotniczego (7) + (10) (w 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) Kwotę zatrzymaną przez operatora portu lotniczego na jednego pasażera, który wszedł na pokład (kolumna 6 Tabela 14), obliczono na podstawie umowy marketingowej. W umowie marketingowej przewidziano, że kwota, którą operator portu lotniczego zatrzyma<sup>(81)</sup> w zależności od miesięcznej liczby pasażerów przywożonych przez Wizz Air do portu lotniczego lub z portu lotniczego, zostanie określona w następujący sposób.

<sup>(81)</sup> Zatrzymana kwota opierała się na metodzie stosowanej przy obliczaniu płatności marketingowych w odniesieniu do opłat lotniskowych.

Tabela 15 Wysokość zatrzymanej kwoty na odlatującego pasażera

Miesięczna liczba pasażerów (odlatujących i przylatujących) przywożonych przez Wizz Air do/z portu lotniczego	Wysokość zatrzymanej kwoty na odlatującego pasażera w 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) W oparciu o szacowaną roczną liczbę pasażerów Wizz Air, wynoszącą 200 000 w 2009 r., 300 000 w 2010 r. i 350 000 w 2011 r., oszacowano, że miesięczna liczba pasażerów Wizz Air wyniesie 16 666 w 2009 r., 25 000 w 2010 r. i 29 166 w 2011 r. Na tej podstawie uznano, że operator portu lotniczego zatrzyma 5 EUR na jednego pasażera, który wszedł na pokład, w 2009 r. i 4 EUR w 2010 r. i 2011 r.
- (352) Analiza przedstawiona przez Rumunię nie obejmuje obliczeń kosztów przyrostowych. Według władz rumuńskich większość kosztów portu lotniczego jest stała (około 80 %). Ponadto oszacowano, że koszty portu lotniczego utrzymują się na stałym poziomie lub podlegają jedynie niewielkim modyfikacjom ze względu na zwiększone zużycie paliwa i energii oraz ewentualne fizyczne zużycie sprzętu związanego z działalnością Wizz Air w porcie lotniczym. Rumunia wyjaśniła, że nie spodziewano się żadnych innych dodatkowych kosztów związanych ze sprzętem, materiałami lub infrastrukturą, ponieważ działalność Wizz Air będzie wykorzystywać istniejące aktywa i infrastrukturę w okresach, w których nie były one dotychczas wykorzystywane. Działalność międzynarodowego portu lotniczego w Timișoarze koncentrowała się na działalności Carpatair, który wykorzystywał tylko pewne przedziały czasowe w ciągu dnia. Z podobnych powodów nie spodziewano się również żadnych dodatkowych kosztów personelu. Według Rumunii Wizz Air nie poniósł żadnych kosztów inwestycji, ponieważ wszystkie inwestycje w porcie lotniczym zostały zaplanowane przed rozpoczęciem z nim negocjacji. W związku z tym, zgodnie z analizą, biorąc pod uwagę wysoki udział kosztów stałych, operator portu lotniczego skorzystałby ze zwiększonej zyskowności ze względu na wzrost liczby pasażerów, nawet przy zastosowaniu obniżonych stawek.
- (353) Komisja uważa podejście dotyczące liczby szacowanych pasażerów za rozsądne, ponieważ jest ono zgodne z planem rozwoju. W planie rozwoju przewidziano wzrost liczby pasażerów o 244 348 osób w latach 2008–2009. Biorąc pod uwagę, że umowa operacyjna Wizz Air weszła w życie w dniu 11 grudnia 2008 r., można z grubsza stwierdzić, że z przewidywanego w planie rozwoju wzrostu liczby pasażerów o 244 348 pasażerów Wizz Air przywiózł 200 000 pasażerów. W planie rozwoju oszacowano również wzrost przepływu pasażerów o 253 423 pasażerów w latach 2009–2010 oraz o 215 973 pasażerów w latach 2010–2011. Dlatego też wzrost liczby pasażerów Wizz Air o 100 000 w latach 2009–2010 oraz o 50 000 odpowiednio w latach 2010–2011, przewidziany w analizie *ex ante* dla Rumunii, wydaje się rozsądny.
- (354) Komisja stwierdza, że przychody z działalności lotniczej są zawyżone, ponieważ zniżki na opłaty lotniskowe przewidziane w umowie operacyjnej nie są uwzględniane. Ze względu na wzór obliczania opłaty marketingowej niższe przychody z działalności lotniczej skutkowałyby jednak niższą opłatą marketingową o dokładnie tę samą kwotę<sup>(82)</sup>. W związku z tym przychody i koszty byłyby niższe o tę samą kwotę, a zatem nie wpłynęłyby na rentowność.
- (355) Komisja stwierdza jednak, że analiza *ex ante* zrekonstruowana *ex post* i przedstawiona przez Rumunię zawiera szereg następujących niedociągnięć:

<sup>(82)</sup> Np. gdyby przychód z działalności lotniczej na jednego odlatującego pasażera wynosił 20 EUR zamiast 24 EUR, byłby on niższy o 400 000 EUR, tj. wynosiłby 2 mln EUR. Opłata marketingowa wynosiłaby wówczas 1 500 000 EUR (2 mln EUR przychodów z działalności lotniczej pomniejszone o 500 000 EUR kwoty zatrzymanej przez operatora portu lotniczego). Zatem opłata marketingowa w takiej sytuacji jest niższa o 400 000 EUR w porównaniu z opłatą za pasażera w wysokości 24 EUR.

- a) opłata za ochronę<sup>(83)</sup> jest w całości uwzględniona jako przychód z działalności lotniczej portu lotniczego. Opłatę tę należało albo wyłączyć, ponieważ służy ona do finansowania działalności o charakterze pozagospodarczym<sup>(84)</sup>, albo uwzględnić w przychodach z działalności lotniczej wraz z odpowiadającymi jej kosztami ochrony po stronie kosztów (w związku z tym uwzględnienie opłaty za ochronę i kosztów ochrony nie wpłynęłoby na rentowność)<sup>(85)</sup>;
- b) w analizie nie przedstawiono żadnych obliczeń przyrostowych kosztów operacyjnych, natomiast uznano, że operator portu lotniczego poniesie pewne dodatkowe (choć niewielkie) koszty operacyjne związane z obecnością Wizz Air w międzynarodowym porcie lotniczym w Timișoarze (motyw 352);
- c) w analizie nie przedstawiono wartości bieżącej netto i stopy dyskontowej.
- (356) Na podstawie powyższego Komisja uznaje, że analiza rentowności *ex ante* zrekonstruowana *ex post* przez Rumunię nie dowodzi zgodności z testem prywatnego inwestora dotyczącym umów z 2008 r.

Analiza rentowności *ex ante* przedsiębiorstwa Oxera dotycząca umów z 2008 r.

- (357) Wizz Air przedstawił sprawozdanie przedsiębiorstwa Oxera z dnia 10 lutego 2015 r. (wraz z dalszymi zmianami do „sprawozdania przedsiębiorstwa Oxera”), w którym oceniono oczekiwaną rentowność umów z Wizz Air z 2008 r. zrekonstruowanych *ex post* na podstawie danych, które byłyby dostępne w momencie podpisania umów. Sprawozdanie przedsiębiorstwa Oxera pt. „Ocena gospodarcza zgodności z testem prywatnego inwestora: port lotniczy w Timișoarze”. Analiza rentowności<sup>(83)</sup> opiera się na danych z analizy przedstawionej przez Rumunię (motyw 344), uzupełnionej o dodatkowe dane dostarczone przedsiębiorstwu Oxera przez operatora portu lotniczego.
- (358) Ramy czasowe umów z 2008 r., które zostały uwzględnione, wynoszą trzy lata, tj. początkowe ramy czasowe przewidziane w umowie marketingowej bez możliwości ich przedłużenia.
- (359) W dniu 14 maja 2015 r. przedsiębiorstwo Oxera ponownie przedłożyło obliczenia dotyczące oczekiwanej rentowności, aby skorygować problem dotyczący danych stwierdzony w sprawozdaniu z dnia 10 lutego 2015 r. Korekta dotyczyła przeszacowania całkowitych kosztów inwestycji wynikających z podwójnego liczenia inwestycji finansowanych przez państwo w pierwotnym zgłoszeniu. Ten problem dotyczący danych miał wpływ na oczekiwaną rentowność umów z 2008 r., która pierwotnie była niedoszacowana.
- (360) Zgodnie ze zmienionym sprawozdaniem przedsiębiorstwa Oxera wyniki kosztów przyrostowych, przychodów i zysków, których można było oczekiwać w chwili podpisania umów z 2008 r., przedstawiono w Tabeli 16 poniżej. Przedsiębiorstwo Oxera stwierdziło, że umowy z 2008 r. powinny mieć wartość bieżącą netto („wartość bieżąca netto”) w wysokości 7,62 mln RON.

<sup>(83)</sup> Zgodnie z pkt 35 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. tego rodzaju działania niezbędne do ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji oraz inwestycje związane z infrastrukturą i wyposażeniem koniecznymi do prowadzenia tych działań stanowią działalność o charakterze pozagospodarczym, a zatem nie wchodzą one w zakres przepisów dotyczących pomocy państwa.

<sup>(84)</sup> Komisja przyjmuje, że zgodnie z rozporządzeniem Ministerstwa Transportu nr 2190/2005 opłata za ochronę służy wyłącznie pokryciu kosztów inwestycji, prac konserwacyjnych i sprzętu, które są bezpośrednio powiązane z ochroną. W zakresie, w jakim opłatę tę wykorzystano również do pokrycia kosztów infrastruktury lub sprzętu, który wykorzystuje się także do celów komercyjnych (a zatem do celów związanych z działalnością gospodarczą portu lotniczego), jej całkowite wyłączenie z obliczeń należy uznać za konserwatywne, ponieważ zastosowanie takiego rozwiązania skutkuje niedoszacowaniem kwoty przychodów. Doprowadziłoby to jednak do zwiększenia płatności marketingowych o dokładnie tę samą kwotę, a zatem nie ma wpływu na obliczenie rentowności.

<sup>(85)</sup> Rozporządzenie Ministerstwa Transportu nr 2190/2005 w sprawie stosowania opłaty za ochronę portu lotniczego, które obowiązywało w momencie podpisania umowy, stanowiło, że opłata za ochronę powinna być wykorzystywana wyłącznie na (i) prowadzenie inwestycji, remontów kapitalnych i prac konserwacyjnych w zakresie wszelkich przedmiotów bezpośrednio związanych z ochroną działalności portu lotniczego; (ii) zakup sprzętu służącego do ochrony działalności portu lotniczego, (iii) specjalistyczne szkolenia dla personelu zajmującego się ochroną portu lotniczego, (iv) finansowanie służb ochrony na obrzeżach portu lotniczego i innych usług mających na celu ochronę portu lotniczego; (v) zapłatę wszelkich odsetek, składek ubezpieczeniowych oraz wszelkich opłat związanych z pożyczkami zaciągniętymi na finansowanie działalności, o których mowa powyżej.

**Tabela 16: Oszacowane przez przedsiębiorstwo Oxera przyrostowe, koszty przyrostowe i zyski przyrostowe oczekiwane z umów z 2008 r.**

(w tys. RON)		2008	2009	2010	2011
Liczba odlatujących pasażerów Wizz Air	[A]	5 587	100 000	150 000	164 932
Przychody z działalności lotniczej	[B]	255	4 565	6 824	7 507
Przychody z działalności pozalotniczej	[C]	112	2 085	3 241	3 694
<i>Łączne przychody przyrostowe</i>	$[D] = [B] + [C]$	367	6 649	10 066	11 201
Koszty operacyjne	[E]	47	879	1 367	1 558
Koszty marketingowe	[F]	165	2 956	4 411	4 854
Amortyzacja	[G]	9	171	617	688
<i>Koszty przyrostowe ogółem</i>	$[H] = [E] + [F] + [G]$	222	4 006	6 394	7 099
<i>Zyski przyrostowe</i>	$[I] = [D] - [H]$	146	2 643	3 671	4 102
Czynnik dyskontujący		1,0	0,8	0,7	0,6
<b>Wartość bieżąca netto</b>		<b>7,620</b>			

(361) Wyniki w Tabeli 16 oparto na następujących założeniach:

- ponieważ w umowach z 2008 r. nie określono żadnych prognoz dotyczących ruchu lotniczego, prognozy dotyczące ruchu Wizz Air w międzynarodowym porcie lotniczym w Timișoara na lata 2009, 2010 i 2011 oparto na prognozach Wizz Air przedstawionych w analizie *ex ante* dostarczonej przez Rumunię. Prognozy dotyczące ruchu lotniczego na 2008 r. opracowano na podstawie poziomu spodziewanego ruchu w 2009 r., pomniejszonego o szacowany przez Eurocontrol (2008 r.) roczny wzrost europejskiego ruchu lotniczego <sup>(86)</sup>;
- prognozy dotyczące postojów statków powietrznych Wizz Air na ziemi i ich obsługi między rejsami bazowały na informacjach przekazanych bezpośrednio przedsiębiorstwu Oxera przez operatora portu lotniczego. Przedsiębiorstwo Oxera rozumie, że szacunki, które otrzymało od operatora portu lotniczego, opierały się na danych dostępnych przed rozpoczęciem realizacji umów z 2008 r. Z prognoz tych wynika, że współczynnik obciążenia wynosi około 79–80 % (zgodnie ze współczynnikiem obciążenia wynoszącym 82 % określonym w analizie *ex ante* przedstawionej przez Rumunię);
- prognozy dotyczące przychodów z działalności lotniczej opierają się na opłatach za każdego odlatującego pasażera i za każdy postój na ziemi i obsługę między rejsami oraz zniżkach na tych samych poziomach, które zostały określone w umowach z 2008 r. W umowach z 2008 r. przewidziano zniżkę w wysokości 10–70 % opłaty za lądowanie w zależności od liczby lądowań rocznie oraz zniżkę w wysokości 10–30 % opłaty pasażerskiej w zależności od liczby odlatujących pasażerów rocznie. Na podstawie rozmów z Wizz Air przedsiębiorstwo Oxera zakłada 50-procentową zniżkę na opłaty za lądowanie. Przyjęto również 10-procentową obniżkę opłat pasażerskich. Analiza nie obejmuje opłaty za ochronę, ponieważ przedsiębiorstwo Oxera stwierdziło, że nie wchodzi ona w zakres testu prywatnego inwestora, ponieważ takie opłaty finansują działania, które wchodzi w zakres obowiązków państwa w ramach korzystania z uprawnień urzędowych. Wynikało tak z pkt 35 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.;
- prognozy przychodów z działalności pozalotniczej opierają się na szacunkach przychodów z działalności pozalotniczej w przeliczeniu na jednego odlatującego pasażera Wizz Air uwzględnionych w analizie *ex ante* przedstawionej przez Rumunię (tj. 2,5 EUR na jednego pasażera Wizz Air). Szacunki te są wyrażone w RON i skorygowane o oczekiwaną inflację oraz zastosowane do prognoz dotyczących ruchu lotniczego, jak wyjaśniono w lit. a) i b) powyżej;

<sup>(86)</sup> Eurocontrol (2008), „Challenges of Growth 2008” [„Wyzwania na drodze wzrostu 2008”], sprawozdanie podsumowujące, s. 14.

- e) jeżeli chodzi o przyrostowe koszty operacyjne (np. usługi świadczone przez personel, energia, materiały), operator portu lotniczego uważa, że około 20 % kosztów operacyjnych można uznać za przyrostowe, tzn. zależne od liczby pasażerów. W sprawozdaniu przedsiębiorstwa Oxera oszacowano przyrostowe koszty operacyjne na pasażera na podstawie danych dotyczących wynikowych kosztów operacyjnych sprzed podpisania poszczególnych umów<sup>(87)</sup>, przyjmując, że koszty przyrostowe stanowią 20 % wszystkich kosztów, i korygując uzyskany rezultat o przewidywaną stopę inflacji. Uzyskane w ten sposób przyrostowe koszty operacyjne na pasażera zastosowano w odniesieniu do prognoz dotyczących ruchu lotniczego Wizz Air, jak wyjaśniono w lit. a) i b) powyżej. Koszty ochrony pominięto;
- f) w sprawozdaniu przedsiębiorstwa Oxera oszacowano przyrostowe koszty marketingowe poniesione przez operatora portu lotniczego na podstawie postanowień umowy marketingowej i wzięto pod uwagę kwotę opłat lotniczych oszacowanych w sposób opisany w lit. c) powyżej.

(362) Jeżeli chodzi o przyrostowe koszty inwestycji, przyjęto następujące założenia:

- a) z uwagi na brak prognoz dotyczących oczekiwanych inwestycji w sprawozdaniu przedsiębiorstwa Oxera oszacowano roczne koszty inwestycji w oparciu o dane dotyczące wyników inwestycji zrealizowanych w porcie lotniczym, które w latach 2007–2011 finansowano zarówno ze środków państwowych, jak i z zasobów własnych;
- b) środki rządowe otrzymane przez operatora portu lotniczego na budynek terminalu i sprzęt służący do ochrony lotnictwa pominięto, ponieważ nie uznano ich za związane z obecnością Wizz Air w międzynarodowym porcie lotniczym w Timișoarze. Według Rumunii koszty związane z budynkiem terminalu i sprzętem służącym do ochrony lotnictwa zostały pokryte przez państwo w związku z przystąpieniem do strefy Schengen – działalność Wizz Air nie doprowadziła do konieczności ich poniesienia. W sprawozdaniu przyjęto założenie, że działalność Wizz Air w międzynarodowym porcie lotniczym w Timișoarze nie będzie wiązała się z koniecznością przeprowadzenia jakichkolwiek dodatkowych inwestycji;
- c) amortyzację innych inwestycji finansowanych z zasobów własnych operatora portu lotniczego przypisano do umów z Wizz Air na podstawie przewidywanego udziału ruchu lotniczego Wizz Air w stosunku do przepustowości portu lotniczego;
- d) przy obliczaniu kosztów amortyzacji wzięto pod uwagę amortyzację liniową, tj. roczną stawkę amortyzacji obliczono poprzez równomierne rozłożenie kosztu inwestycji na wszystkie lata okresu eksploatacji aktywów<sup>(88)</sup>;
- e) szacowane zyski zdyskontowano przy zastosowaniu referencyjnych stóp procentowych Komisji powiększonych o marżę w wysokości 100 punktów bazowych, co daje w rezultacie stopę dyskontową w wysokości 16,87 %.

(363) Zgodnie ze sprawozdaniem przedsiębiorstwa Oxera wyniki analizy rentowności umów z 2008 r. sugerują, że opłaty uiszczane przez Wizz Air w międzynarodowym porcie lotniczym w Timișoarze zgodnie z umowami z 2008 r. były porównywalne z opłatami, które zostałyby w podobnych okolicznościach zaoferowane Wizz Air przez prywatnego inwestora będącego właścicielem portu lotniczego.

(364) W opinii Komisji szacunkowe dane dotyczące liczby pasażerów zawarte w badaniu przeprowadzonym przez przedsiębiorstwo Oxera są wiarygodne. Te szacunkowe dane dotyczące ruchu wydają się zgodne z prognozą ruchu przedstawioną w planie rozwoju. Zgodnie ze sprawozdaniem przedsiębiorstwa Oxera szacunkowa liczba pasażerów Wizz Air wzrosła o 188 826 pasażerów<sup>(89)</sup> w latach 2008–2009, o 100 000 pasażerów w latach 2009–2010<sup>(90)</sup> oraz o 29 864 pasażerów w latach 2010–2011<sup>(91)</sup>. W planie rozwoju przewidziano wzrost liczby pasażerów o 244 348 osób w latach 2008–2009, o 253 423 osoby w latach 2009–2010 i o 215 973 osoby w latach 2010–2011. W rezultacie w zestawieniu ze wzrostem prognozowanym w planie rozwoju dane dotyczące szacunkowego wzrostu liczby pasażerów Wizz Air przedstawione w sprawozdaniu przedsiębiorstwa Oxera wydają się wiarygodne i konserwatywne.

<sup>(87)</sup> Jeżeli chodzi o 2008 r., pod uwagę wzięto dane dotyczące wyniku ekonomicznego za cały rok. Przedsiębiorstwo Oxera potwierdziło jednak, że z uwagi na fakt, iż umowy z 2008 r. weszły w życie dopiero w dniu 11 grudnia 2008 r., założenie to nie wywarło istotnego wpływu na wyniki analizy. Przedsiębiorstwo Oxera przyznało, że gdyby ocenę umów z 2008 r. przeprowadzono w oparciu o przyrostowe koszty operacyjne, a nie o wynikowe koszty operacyjne z samego 2007 r., uzyskano by niższe szacunkowe wynikowe koszty operacyjne (tj. 8,0–8,9 RON na odlatującego pasażera w porównaniu z 8,5–9,4 RON na odlatującego pasażera) w okresie objętym umowami z 2008 r.

<sup>(88)</sup> Komisja zwraca uwagę na fakt, że tego rodzaju amortyzacja liniowa jest niezgodna z praktyką dotyczącą wartości bieżącej netto, a zatem nie może zostać zatwierdzona.

<sup>(89)</sup> Z poziomu 5 587 odlatujących pasażerów w 2008 r. do poziomu 100 000 odlatujących pasażerów w 2009 r. – odpowiednie wartości mnoży się przez dwa, aby uzyskać łączną liczbę pasażerów uwzględniającą pasażerów odlatujących i pasażerów przylatujących.

<sup>(90)</sup> Z poziomu 100 000 odlatujących pasażerów w 2009 r. do poziomu 150 000 odlatujących pasażerów w 2010 r. – odpowiednie wartości mnoży się przez dwa.

<sup>(91)</sup> Z poziomu 150 000 odlatujących pasażerów w 2010 r. do poziomu 164 932 odlatujących pasażerów w 2011 r. – odpowiednie wartości mnoży się przez dwa.



- (365) Zdaniem Komisji zniżki przyjęte na potrzeby obliczeń przychodów z działalności lotniczej są uzasadnione. W umowie operacyjnej dopuszczono możliwość zastosowania 50-procentowej obniżki opłat za lądowanie dla nowych przedsiębiorstw lotniczych lub nowych połączeń lub zwiększenia częstotliwości lotów z istniejących miejsc docelowych lub do takich miejsc. Biorąc pod uwagę fakt, że Wizz Air dopiero miał rozpocząć działalność w międzynarodowym porcie lotniczym w Timișoarze, przyjęcie założenia, że przedsiębiorstwo otworzy nowe połączenia lub zwiększy częstotliwość lotów w okresie objętym umowami z 2008 r., a tym samym skorzysta ze zniżki w wysokości 50 %, było uzasadnione.
- (366) W sprawozdaniu przedsiębiorstwa Oxera przyjęto również 10-procentową obniżkę opłaty pasażerskiej w całym okresie ważności umów z 2008 r. Zniżka w wysokości 10 % przyjęta dla lat 2010–2011 odpowiada niższe przewidzianej w umowie operacyjnej dla szacunkowej liczby pasażerów, którzy weszli na pokład samolotów Wizz Air w ciągu roku. W latach 2008–2009 nie należało jednak uwzględnić żadnej zniżki, ponieważ szacunkowa liczba pasażerów, którzy weszli na pokład, była niższa niż 150 000 osób rocznie (a zniżkę można zastosować wyłącznie po przekroczeniu tej liczby). Zniżka w wysokości 10 % przyjęta w odniesieniu do lat 2008–2009 skutkuje jednak obniżeniem poziomu przychodów w tych latach – zastosowane podejście można zatem uznać za konserwatywne, a tym samym dopuszczalne.
- (367) Komisja zgadza się również z decyzją o wyłączeniu opłaty za ochronę. Opłata za ochronę służy pokryciu kosztów działań, które uznaje się za działalność o charakterze pozagospodarczym i które w związku z tym nie wchodzi w zakres zasad pomocy państwa, co stanowi jeden z wariantów opisanych w motywie 354 powyżej. Komisja przyjmuje, że zgodnie z ustawodawstwem rumuńskim opłata za ochronę służy wyłącznie pokryciu kosztów inwestycji, prac konserwacyjnych i sprzętu, które są bezpośrednio powiązane z ochroną. W zakresie, w jakim opłatę tę wykorzystano również do pokrycia kosztów infrastruktury lub sprzętu, które wykorzystuje się także do celów komercyjnych (a zatem do celów związanych z działalnością gospodarczą portu lotniczego), jej wyłączenie z obliczeń przychodu należy uznać za konserwatywne, ponieważ zastosowanie takiego rozwiązania skutkuje niedoszacowaniem kwoty przychodów.
- (368) Komisja uznaje szacunki dotyczące przyrostowych przychodów z działalności pozalotniczej za dopuszczalne. Sporządzono je na podstawie szacunków przychodów z działalności pozalotniczej na pasażera sporządzonych przez operatora portu lotniczego *ex ante*, po czym skorygowano je o przewidywaną stopę inflacji.
- (369) Komisja przyjmuje również stopę dyskontową zastosowaną na potrzeby obliczeń, ponieważ jest ona zgodna z referencyjnymi stopami procentowymi Komisji.
- (370) Jeżeli chodzi o przyrostowe koszty marketingowe poniesione przez operatora portu lotniczego, szacunki sporządzono w oparciu o postanowienia umowy marketingowej, biorąc pod uwagę szacunkową kwotę opłat lotniskowych. W związku z powyższym Komisja uznaje te koszty za dopuszczalne.
- (371) Jeżeli chodzi o przyrostowe koszty operacyjne, dane zawarte w sprawozdaniu przedsiębiorstwa Oxera opierają się na przyjętym przez władze rumuńskie założeniu, zgodnie z którym 80 % kosztów operacyjnych ma charakter stały, a zaledwie 20 % tych kosztów zmienia się w zależności od liczby pasażerów. Komisja uznaje to założenie za racjonalne.<sup>(92)</sup> W sprawozdaniu przedsiębiorstwa Oxera przyrostowe koszty operacyjne oszacowano na podstawie danych dotyczących wyniku ekonomicznego dla kosztów operacyjnych na odlatującego pasażera przed podpisaniem umów z 2008 r., po czym skorygowano je o przewidywaną stopę inflacji. Następnie takie koszty operacyjne na pasażera zastosowano w odniesieniu do szacunkowej liczby pasażerów Wizz Air. W związku z powyższym Komisja stwierdza, że podejście zastosowane w celu oszacowania przyrostowych kosztów operacyjnych było odpowiednie.
- (372) Jeżeli chodzi o przyrostowe koszty inwestycji, Komisja przyjmuje założenie, zgodnie z którym działalność Wizz Air w międzynarodowym porcie lotniczym w Timișoarze nie będzie wiązała się z koniecznością przeprowadzenia jakichkolwiek dodatkowych inwestycji. W protokole ustaleń operator portu lotniczego zobowiązał się do:
- (i) rozbudowania terminalu pasażerskiego w taki sposób, aby zapewnić możliwość obsługi trzech milionów pasażerów rocznie najpóźniej do dnia 1 stycznia 2011 r.;
  - (ii) podniesienia kategorii lądowania i startu portu lotniczego do kategorii III w obu kierunkach do końca 2009 r.;
  - (iii) zapewnienia niezbędnej liczby miejsc parkingowych dla pasażerów;
  - (iv) udostępnić co najmniej jedno stanowisko postojowe statku powietrznego od lutego 2009 r. i od dwóch do trzech stanowisk postojowych statku powietrznego od października 2009 r.

<sup>(92)</sup> Zgodnie z oceną skutków towarzyszącą wytycznym w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. do 90 % kosztów operacyjnych portów lotniczych ma stały charakter i zmienia się w niewielkim stopniu w zależności od skali prowadzonej działalności. [http://ec.europa.eu/smart-regulation/impact/ia\\_carried\\_out/docs/ia\\_2014/swd\\_2014\\_0042\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/smart-regulation/impact/ia_carried_out/docs/ia_2014/swd_2014_0042_en.pdf), s. 26.

- (373) Ponadto w umowie operacyjnej podpisanej w późniejszym terminie na operatora portu lotniczego nałożono obowiązki zakończenia procesu podnoszenia kategorii lądowania i startu portu lotniczego zaledwie do kategorii II do końca 2009 r.
- (374) Jeżeli chodzi o zobowiązanie do rozbudowania terminalu pasażerskiego (motyw 372 ppkt (i)), Komisja zwraca uwagę na fakt, że rozbudowę terminalu przeprowadzono w dwóch etapach, przy czym termin podjęcia stosownych decyzji przypadał przed podpisaniem protokołu ustaleń. Pierwsza rozbudowa międzynarodowego portu lotniczego w Timișoarze wynikała z potrzeby zwiększenia przepustowości terminalu z uwagi na oczekiwany wzrost natężenia ruchu w nadchodzących latach. Rozbudowę tę przewidziano w planie rozwoju sporządzonym w marcu 2006 r. – została ona formalnie zatwierdzona na mocy decyzji rządu nr 1 212 z dnia 4 października 2007 r. Zgodnie z decyzją rządu rozbudowa terminalu została zaplanowana na lata 2008–2009. Druga rozbudowa była związana z koniecznością zapewnienia zgodności z wymogami bezpieczeństwa Schengen. Zgodnie z informacjami przekazanymi przez Rumunię w styczniu 2008 r. rozpoczęto studium wykonalności w odniesieniu do tej rozbudowy w ramach umowy z konsultantem z marca 2008 r. – studium to zakończyło się w czerwcu 2008 r., tj. przed podpisaniem protokołu ustaleń.
- (375) Komisja zwraca uwagę na fakt, że w umowie operacyjnej zastąpiono zaciągnięte w protokole ustaleń zobowiązanie do podniesienia kategorii lądowania i startu portu lotniczego do kategorii III w obydwu kierunkach do końca 2009 r. zobowiązaniem do zakończenia procesu podnoszenia kategorii po osiągnięciu kategorii II do końca 2009 r. (motyw 372 ppkt (ii))<sup>(93)</sup>. Zgodnie z publicznie dostępnymi informacjami<sup>(94)</sup> kategorię lądowania i startu portu lotniczego dla wschodniego kierunku lądowania podniesiono do kategorii III w 2015 r. poprzez zmodernizowanie systemu radionawigacji. Obecnie wschodni kierunek lądowania w międzynarodowym porcie lotniczym w Timișoarze należy do kategorii III, a zachodni kierunek lądowania w tym porcie lotniczym – do kategorii II. Zgodnie z informacjami przekazanymi przez Rumunię w 2008 r. kategorię portu lotniczego podniesiono z kategorii I do kategorii II w jednym kierunku dzięki zrealizowaniu inwestycji w system oświetlenia portu lotniczego (drugi kierunek należał już do kategorii II). Decyzję o przeprowadzeniu inwestycji w system oświetlenia podjęto w planie rozwoju – stosowne studium wykonalności rozpoczęto w sierpniu 2007 r. na podstawie umowy z dnia 22 sierpnia 2007 r. W październiku 2008 r. podpisano umowę w sprawie nabycia sprzętu oświetleniowego. W związku z powyższym decyzję o modernizacji sprzętu oświetleniowego podjęto przed podpisaniem umów z 2008 r. Na tej podstawie można racjonalnie przyjąć, że przewidziane w umowie operacyjnej zobowiązanie do zakończenia procesu podnoszenia kategorii portu lotniczego do kategorii II do końca 2009 r. odnosiło się do podniesienia kategorii do kategorii II poprzez przeprowadzenie modernizacji sprzętu oświetleniowego, przy czym decyzja o przeprowadzeniu tej modernizacji została podjęta już wcześniej.
- (376) Jeżeli chodzi o zobowiązanie do zapewnienia niezbędnej liczby miejsc parkingowych dla pasażerów (motyw 372 ppkt (iii)), Komisja zwraca uwagę na fakt, że inwestycje w miejsca parkingowe zrealizowano w 2007 r., a po podpisaniu protokołu ustaleń i przez cały okres jego obowiązywania nie dokonywano żadnych innych inwestycji w miejsca parkingowe.
- (377) Jeżeli chodzi o zobowiązanie dotyczące udostępnienia co najmniej jednego stanowiska postojowego statku powietrznego w lutym 2009 r. i od dwóch do trzech stanowisk postojowych statku powietrznego od października 2009 r. (motyw 372 ppkt (iv)), prace związane z rozbudową płyty postojowej portu lotniczego rozpoczęły się w październiku 2007 r. i były prowadzone w 2007 r., 2008 r. i 2009 r.
- (378) W związku z powyższym Komisja stwierdza, że zobowiązania przewidziane w protokole ustaleń i umowie operacyjnej albo nie zostały zaciągnięte, albo podjęto w odniesieniu do nich określone decyzje przed dniem zawarcia umów z 2008 r. Nie przeprowadzono żadnych inwestycji związanych z obecnością Wizz Air w międzynarodowym porcie lotniczym w Timișoarze.
- (379) Komisja zwraca uwagę na fakt, że w sprawozdaniu przedsiębiorstwa Oxera uwzględniono przyrostowe koszty amortyzacji inwestycji zrealizowanych z zasobów własnych operatora portu lotniczego na podstawie oczekiwanego udziału Wizz Air w przepustowości portu lotniczego. Jak wyjaśniono powyżej, Komisja stwierdza, że operator portu lotniczego nie poniósł żadnych kosztów inwestycji w związku z obecnością przedsiębiorstwa lotniczego w międzynarodowym porcie lotniczym w Timișoarze. Dlatego też Komisja uznaje, że analiza nie powinna uwzględniać żadnych kosztów amortyzacji związanych z umowami z 2008 r.
- (380) W związku z powyższym koszty przyrostowe, przychody i zyski, których można było oczekiwać w chwili podpisania umów z 2008 r. i które zostały ponownie obliczone przez Komisję na podstawie sprawozdania przedsiębiorstwa Oxera, przedstawiono w Tabeli 17.

<sup>(93)</sup> Zdaniem Rumunii w umowie operacyjnej, na mocy której zmieniono zobowiązanie przewidziane w protokole ustaleń, przewidziano konieczność podjęcia prawnie wiążących działań, podczas gdy protokół ustaleń zawiera wyłącznie zobowiązania o charakterze dobrowolnym (nie przewidziano żadnych sankcji z tytułu ich niespełnienia).

<sup>(94)</sup> Zob. <https://aerotim.ro/historic-ait>

**Tabela 17: Oszacowane przez przedsiębiorstwo Oxera przychody przyrostowe, koszty przyrostowe i zyski przyrostowe oczekiwane na podstawie umów z 2008 r. – obliczone ponownie przez Komisję Europejską**

(w tys. RON)		2008	2009	2010	2011
Liczba odlatujących pasażerów Wizz Air	[A]	5 586,9	100 000	150 000	164 931,5
Przychody z działalności lotniczej	[B]	255	4 564,7	6 824,4	7 507,3
Przychody z działalności pozalotniczej	[C]	112,4	2 084,7	3 241,1	3 693,8
<i>Łączne przychody przyrostowe</i>	[D] = [B] + [C]	367,4	6 649,4	10 065,5	11 201,1
Koszty operacyjne	[E]	47,4	879,1	1 366,8	1 557,7
Koszty marketingowe	[F]	29,6	2 955,7	4 410,9	4 853,6
<i>Koszty przyrostowe ogółem</i>	[G] = [E] + [F]	76,9	3 834,8	5 777,7	6 411,2
<i>Zyski przyrostowe</i>	[H] = [D] - [G]	290,4	2 814,6	4 287,8	4 789,9
Czynnik dyskontujący		1	0,8	0,7	0,6
<b>Wartość bieżąca netto</b>		<b>8 786,8</b>			

(381) Podsumowując kwestie związane z wartościami przedstawionymi w sprawozdaniu przedsiębiorstwa Oxera, które zostały obliczone ponownie przez Komisję, oczekiwano, że umowy z 2008 r. będą rentowne dla operatora portu lotniczego w ujęciu przyrostowym.

Analiza rentowności umów z 2008 r. przeprowadzona przez Carpatair ex ante

#### Badanie Carpatair

(382) W dniu 10 listopada 2014 r. przedsiębiorstwo Carpatair przekazało Komisji badanie zawierające opinię Carpatair na temat analizy *ex ante* i oceny zgodności operatora portu lotniczego z testem prywatnego inwestora w chwili zawierania porozumienia z Wizz Air w dniu 25 czerwca 2008 r.

(383) W badaniu przedstawiono scenariusz podstawowy zakładający brak umowy z Wizz Air oraz trzy scenariusze zakładające zawarcie umów z Wizz Air (scenariusz optymistyczny, scenariusz realistyczny i scenariusz pesymistyczny).

(384) Przedsiębiorstwo Carpatair zakłada, że w przypadku niepodjęcia przez przedsiębiorstwo lotnicze żadnego zobowiązania do dalszego prowadzenia działalności przez określony czas, umowa nie ma określonego okresu obowiązywania – w takiej sytuacji odpowiednim okresem referencyjnym na potrzeby analizy rentowności jest horyzont czasowy wyznaczony w planie rozwoju, który obejmował okres do 2015 r. Dlatego też okres analizowany w badaniu Carpatair obejmuje lata 2009–2015.

**Tabela 18: Scenariusz „podstawowy”: przychody, koszty, przepływy pieniężne**

	Rok referen- cyjny	Rok 1	Rok 2	Rok 3	Rok 4	Rok 5	Rok 6	Rok 7
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
	Szacunki	Prognoza	Prognoza	Prognoza	Prognoza	Prognoza	Prognoza	Prognoza
<i>Stopa wzrostu</i>		4 %	10 %	10 %	10 %	10 %	10 %	10 %
<b>Pasażerowie ogółem</b>	<b>887 630</b>	<b>921 082</b>	<b>1 013 190</b>	<b>1 114 509</b>	<b>1 225 960</b>	<b>1 348 556</b>	<b>1 483 412</b>	<b>1 631 753</b>
Pasażerowie, dla których port lotniczy w Timișoarze jest miejscem rozpoczęcia lub zakończenia podróży	579 032	600 854	660 939	727 033	799 736	879 710	967 681	1 064 449
Pasażerowie transferowi	308 598	320 228	352 251	387 476	426 224	468 846	515 731	567 304
<u>Pasażerowie w podziale na przewoźników:</u>								
Pasażerowie Carpatair, dla których port lotniczy w Timișoarze jest miejscem rozpoczęcia lub zakończenia podróży	257 739	267 452	294 198	323 617	355 979	391 577	430 735	473 808
Pasażerowie transferowi Carpatair	308 598	320 228	352 251	387 476	426 224	468 846	515 731	567 304
Tarom	144 311	149 750	164 725	181 197	199 317	219 248	241 173	265 291
Lufthansa	46 947	48 716	53 588	58 947	64 841	71 326	78 458	86 304

Austrian Airlines	52 421	54 397	59 836	65 820	72 402	79 642	87 606	96 367
Inni przewoźnicy	77 614	80 539	88 593	97 452	107 197	117 917	129 709	142 680
<u>Wszystkie opłaty ogółem, EUR na pasażera</u>								
Pasażerowie, dla których port lotniczy w Timișoara jest miejscem rozpoczęcia lub zakończenia podróży	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0
Pasażerowie transferowi	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
<i>Uwaga: opłata za pasażera, dla którego port lotniczy w Timișoara jest miejscem rozpoczęcia lub zakończenia podróży, obejmuje opłaty powiązane ze statkiem powietrznym (opłatę za lądowanie, opłatę za oświetlenie, opłatę parkingową i opłatę z tytułu obsługi) oraz inne przychody z działalności pozalotniczej.</i>								
<b>Przychody netto ogółem (w EUR)</b>	<b>8 615 136</b>	<b>8 939 814</b>	<b>9 833 793</b>	<b>10 817 172</b>	<b>11 898 891</b>	<b>13 088 780</b>	<b>14 397 662</b>	<b>15 837 426</b>
<u>Przychody netto w podziale na przewoźników:</u>								
Pasażerowie Carpatair, dla których port lotniczy w Timișoara jest miejscem rozpoczęcia lub zakończenia podróży	3 731 751	3 872 389	4 259 627	4 685 590	5 154 149	5 669 564	6 236 522	6 860 174
Pasażerowie transferowi Carpatair	231 449	240 171	264 188	290 607	319 668	351 634	386 798	423 478
Tarom	2 089 450	2 168 195	2 385 014	2 623 515	2 885 867	3 174 454	3 491 900	3 841 089
Lufthansa	679 736	705 353	775 888	853 477	938 825	1 032 708	1 135 979	1 249 576
Austrian Airlines	758 993	787 597	866 357	952 992	1 048 292	1 153 121	1 268 433	1 395 276
Inni przewoźnicy	1 123 757	1 166 108	1 282 719	1 410 991	1 552 090	1 707 299	1 878 029	2 065 832
Koszty ogółem wyrażone jako odsetek przychodów ogółem	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %
<b>Koszty ogółem (w EUR)</b>	<b>7 065 242</b>	<b>7 331 509</b>	<b>8 064 658</b>	<b>8 871 124</b>	<b>9 758 237</b>	<b>10 734 061</b>	<b>11 807 470</b>	<b>12 988 216</b>
<u>Zestawienie kosztów w podziale na przewoźników:</u>								
Pasażerowie Carpatair, dla których port lotniczy w Timișoara jest miejscem rozpoczęcia lub zakończenia podróży	3 060 396	3 175 732	3 493 305	3 842 635	4 226 899	4 649 589	5 114 549	5 626 004
Pasażerowie transferowi Carpatair	189 810	196 963	216 660	238 326	262 158	288 374	317 212	348 933
Tarom	1 713 550	1 778 129	1 955 941	2 151 535	2 366 689	2 603 358	2 863 694	3 150 063
Lufthansa	557 449	578 458	636 303	699 934	769 927	846 920	931 612	1 024 773
Austrian Airlines	622 447	645 906	710 496	781 546	859 700	945 670	1 040 238	1 144 261
Inni przewoźnicy	921 589	956 321	1 051 953	1 157 148	1 272 863	1 400 150	1 540 165	1 694 182
<b>Zysk przed opodatkowaniem (w EUR)</b>	<b>1 549 894</b>	<b>1 608 305</b>	<b>1 769 135</b>	<b>1 946 048</b>	<b>2 140 653</b>	<b>2 354 719</b>	<b>2 590 191</b>	<b>2 849 210</b>
Wydatki kapitałowe (w EUR)	0	0	0	5 679 646		0	0	0
<b>Przepływy pieniężny w ramach dotychczasowego scenariusza postępowania (w EUR)</b>	<b>1 549 894</b>	<b>1 608 305</b>	<b>1 769 135</b>	<b>- 3 733 598</b>	<b>2 140 653</b>	<b>2 354 719</b>	<b>2 590 191</b>	<b>2 849 210</b>

(385) W ramach scenariusza podstawowego, tj. scenariusza zakładającego „brak porozumienia z Wizz Air”, zrealizowanie inwestycji mającej na celu zwiększenie liczby klasyfikacyjnej nawierzchni, aby wzmocnić infrastrukturę strefy operacyjnej lotniska, zostało uznane za konieczne dopiero w 2011 r., przy czym przeprowadzenie jakiegokolwiek inwestycji służącej zwiększeniu przepustowości terminalu nie zostało uznane za konieczne (dodatkowe wyjaśnienia przedstawiono w motywie 388).

(386) Na potrzeby scenariusza podstawowego nie zastosowano żadnej stopy dyskontowej ani nie obliczono żadnej wartości bieżącej netto.

(387) Jak wyjaśniono powyżej, w badaniu Carpatair przedstawiono trzy scenariusze zakładające „zawarcie porozumienia z Wizz Air”. Komisja omówi bardziej szczegółowo scenariusz realistyczny <sup>(95)</sup>.

**Tabela 19: Scenariusz realistyczny zakładający „zawarcie porozumienia z Wizz Air”: zyski, koszty, przepływy pieniężne**

	Rok referencyjny	Rok 1	Rok 2	Rok 3	Rok 4	Rok 5	Rok 6	Rok 7
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
	Szacunki	Prognoza	Prognoza	Prognoza	Prognoza	Prognoza	Prognoza	Prognoza
Zysk przyrostowy uzyskiwany dzięki Wizz Air (w EUR)	0	- 375 518	- 558 394	- 733 496	- 813 040	- 914 694	- 1 042 962	- 1 194 727
Przyrostowe wydatki kapitałowe ponoszone za sprawą Wizz Air (w EUR)	5 679 646	3 000 000	10 000 000	11 320 354	0	0	0	0

<sup>(95)</sup> Wspomniane trzy scenariusze różnią się wyłącznie poziomem szacowanych przychodów z działalności lotniczej. Biorąc pod uwagę fakt, że 50 % faktycznego ruchu pasażerów Carpatair, dla których międzynarodowy port lotniczy w Timișoara jest miejscem rozpoczęcia lub zakończenia podróży, jest narażone na ryzyko przejścia z Carpatair do Wizz Air, w ramach scenariusza realistycznego w badaniu przyjęto, że 50 % takiego ruchu przeniosłoby się z Carpatair do Wizz Air – w ramach scenariusza optymistycznego odsetek ten wynosi 25 %, natomiast w ramach scenariusza pesymistycznego – 75 %.

<b>Przyrostowy przepływ pieniężny (w EUR)</b>	<b>- 5 679 646</b>	<b>- 3 375 518</b>	<b>- 10 558 394</b>	<b>- 12 053 850</b>	<b>- 813 040</b>	<b>- 914 694</b>	<b>- 1 042 962</b>	<b>- 1 194 727</b>
Przyrostowy przepływ pieniężny, skumulowany	- 5 679 646	- 9 055 164	49 613 558	- 31 667 408	- 32 480 449	- 33 395 142	- 34 438 104	35 632 832
Wymagana stopa zwrotu (koszt kapitału)	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %
Czynnik dyskontujący	1,00	0,93	0,86	0,79	0,74	0,68	0,63	0,58
<b>Wartość bieżąca (w EUR)</b>	<b>- 5 679 646</b>	<b>- 3 125 480</b>	<b>- 9 052 121</b>	<b>- 9 568 735</b>	<b>- 597 609</b>	<b>- 622 525</b>	<b>- 657 243</b>	<b>- 697 112</b>
Skumulowana wartość bieżąca	- 5 679 646	- 8 805 126	- 17 857 247	- 27 425 982	- 28 023 591	- 28 646 116	- 29 303 359	30 000 471
		<b>Warunek</b>	<b>Stan</b>					
<b>Wartość bieżąca netto (w EUR)</b>	<b>-</b>	<b>0</b>	<b>NIEZADOWALAJĄCY</b>					
<b>Wewnętrzna stopa zwrotu</b>	<b>#NUM!</b>	<b>&gt;=8 %</b>	<b>NIEZADOWALAJĄCY</b>					
<b>Okres zwrotu (w latach)</b>	<b>Nigdy</b>	<b>&lt; 7 lat</b>	<b>NIEZADOWALAJĄCY</b>					
<b>Zdyskontowany okres zwrotu (w latach)</b>	<b>Nigdy</b>	<b>&lt;=7 lat</b>	<b>NIEZADOWALAJĄCY</b>					

(388) Wyniki przedstawione w Tabeli 19 oparto na następujących założeniach:

- oczekiwaną liczbę pasażerów Wizz Air oszacowano w opisany poniżej sposób:
  - a) w badaniu zawarto prognozę ruchu w porcie lotniczym zamieszczoną w planie rozwoju na lata 2005–2015 przedstawionym w marcu 2005 r., a także zaktualizowane prognozy ruchu zamieszczone w planie rozwoju na lata 2005–2015 przedstawionym w marcu 2006 r. Ponieważ w tym drugim planie rozwoju wspomniano o możliwości przyciągnięcia tanich linii lotniczych, w badaniu Carpatair przyjęto założenie, zgodnie z którym dodatkowy wzrost natężenia ruchu przewidywany w drugim planie rozwoju w porównaniu z poziomem natężenia ruchu przedstawionym w planie rozwoju z marca 2005 r. powinien zostać przypisany spodziewanemu rozpoczęciu świadczenia usług przez LCC/Wizz Air;
  - b) w badaniu przyjęto również założenie, zgodnie z którym 25 % łącznego ruchu pasażerów Carpatair, dla których port lotniczy jest miejscem rozpoczęcia lub zakończenia podróży, przejdzie do Wizz Air <sup>(96)</sup>;
- na podstawie szacunkowej liczby pasażerów ustalono, że zatrzymana kwota powinna wynosić 4 EUR na odlatującego pasażera w 2009 r. i 3,5 EUR na odlatującego pasażera w latach 2010–2015;
- oszacowano, że przychody z działalności pozalotniczej powinny wynosić 1 EUR na pasażera, który wszedł na pokład, ponieważ zgodnie z wynikami badania taką właśnie kwotę port lotniczy otrzymywał od pozostałych przewoźników obsługujących połączenia bezpośrednie w 2007 r. w postaci przychodów z działalności pozalotniczej;
- choć przedsiębiorstwo Carpatair utrzymywało, że opłaty za ochronę powinny być uznawane za przychód z działalności zagospodarczej i powinny zostać odliczone od przychodów z działalności lotniczej uzyskiwanych w rezultacie prowadzenia działalności gospodarczej, w badaniu przyjęto, że opłaty za ochronę i koszty ochrony wynoszą 2 EUR na pasażera;
- w badaniu przyjęto przyrostowe koszty zmienne w wysokości 70 EUR za przelot z tytułu podstawowych usług związanych z obsługą statku powietrznego (paliwo, materiały zużywalne) oraz kosztów energii elektrycznej ponoszonych na oświetlenie;
- w badaniu stwierdzono, że aby zapewnić Wizz Air możliwość obsługi międzynarodowego portu lotniczego w Timișoarze przy wykorzystaniu ciężkich samolotów (maksymalna masa startowa 71 t), port lotniczy musiał zobowiązać się do rozpoczęcia robót służących podniesieniu liczby klasyfikacyjnej nawierzchni Wizz Air poprzez wzmocnienie drogi startowej, dróg kołowania i płyty postojowej. Zdaniem Carpatair wspomniane inwestycje w roboty służące podniesieniu liczby klasyfikacyjnej nawierzchni powinny być postrzegane jako koszty przyrostowe związane z obecnością Wizz Air w międzynarodowym porcie lotniczym w Timișoarze. W opinii Carpatair wynika to z faktu, że w omawianym okresie wszyscy inni przewoźnicy obsługiwali międzynarodowy port lotniczy w Timișoarze przy wykorzystaniu znacznie lżejszych statków powietrznych, które nie wymagały podniesienia liczby klasyfikacyjnej nawierzchni infrastruktury strefy operacyjnej lotniska. Carpatair utrzymuje, że w sprawozdaniu przekazanym przez operatora portu lotniczego w marcu 2007 r. <sup>(97)</sup> obliczono, że zapewnienie możliwości obsługi cięższych statków powietrznych wiąże się z koniecznością zrealizowania inwestycji w podniesienie liczby klasyfikacyjnej nawierzchni opiewającej na kwotę 19 137 000 RON (5 679 646 EUR). W badaniu Carpatair kwotę tę uznano za koszt przyrostowy z uwagi na obecność Wizz Air w porcie lotniczym w 2008 r. (ponieważ przyjęto w nim założenie, że podniesienie liczby klasyfikacyjnej nawierzchni było konieczne, aby Wizz Air mógł rozpocząć prowadzenie działalności);

<sup>(96)</sup> Zob. Również przypis 101.

<sup>(97)</sup> Badanie IPTANA dotyczące infrastruktury strefy operacyjnej lotniska w międzynarodowym porcie lotniczym w Timișoarze w 2006 r.

- biorąc pod uwagę przewidziane w protokole ustaleń zobowiązania do zwiększenia przepustowości terminalu do poziomu trzech milionów pasażerów rocznie, inwestycję w terminal również uznaje się za koszt przyrostowy związany z obecnością Wizz Air w porcie lotniczym (wartość tej inwestycji szacuje się na 3 mln EUR w 2009 r., 10 mln EUR w 2010 r. i 17 mln EUR w 2011 r.). W badaniu wyjaśniono, że wspomniane szacunki dotyczące wydatków kapitałowych na wybudowanie terminalu pasażerskiego sporządzono na podstawie decyzji rządu nr 1212/2007 z dnia 4 października 2007 r. zatwierdzającej strategiczny plan rozwoju portu lotniczego z marca 2006 r.
- Zakładana stopa dyskontowa wyniosła 8 % <sup>(98)</sup>.

(389) Na podstawie powyższych ustaleń oszacowano, że wartość bieżąca netto na przestrzeni siedmiu lat wyniosła - 30 000 471 EUR <sup>(99)</sup>. Dlatego też w badaniu stwierdzono, że w ramach scenariusza realistycznego umowa z Wizz Air była nierentowna, a zatem nie była zgodna z testem prywatnego inwestora <sup>(100)</sup>.

#### Ocena badania Carpatair przeprowadzona przez Komisję

(390) Komisja stwierdza, że badanie Carpatair opiera się na szeregu założeń, które nie wydają się uzasadnione, w tym m. in.:

- z przyczyn wyjaśnionych w motywie 335 Komisja uznała, że okres objęty oceną przeprowadzaną na potrzeby analizy rentowności powinien ograniczać się do początkowego okresu obowiązywania umów z 2008 r., a zatem powinien być krótszy niż siedem lat. Ponadto wykorzystany w badaniu Carpatair okres obejmujący lata 2009–2015 wyznaczono rzekomo na podstawie planu rozwoju – plan ten obejmował jednak cały okres przypadający na lata 2006–2015. Okres wzięty pod uwagę w badaniu wydaje się zatem arbitralny i nie pokrywa się ani z okresem obowiązywania planu rozwoju, ani z okresem obowiązywania umów z 2008 r.;
- w ramach scenariusza realistycznego przyjęto, że liczba pasażerów Wizz Air zwiększy się o 292 590 osób w latach 2009–2010; w ramach scenariusza pesymistycznego liczba ta wyniosła 276 743 osób, a w ramach scenariusza optymistycznego – 300 513 osób. Skala powyższych wzrostów ruchu lotniczego Wizz Air jest większa niż skala wzrostu ogólnego ruchu w porcie lotniczym przewidziana w planie rozwoju z marca 2006 r. (tj. wzrost natężenia ruchu o 253 423 pasażerów w latach 2009–2010). Badanie zdaje się sugerować, że taki wzrost będzie po części spowodowany przejściem pasażerów Carpatair do Wizz Air na konkurujących ze sobą trasach. Niemniej jednak we wszystkich trzech scenariuszach ogólny wzrost szacunkowej liczby pasażerów w międzynarodowym porcie lotniczym w Timișoarze wynosi 359 490 osób w latach 2009–2010 – również ta wartość jest większa niż prognozowany wzrost ogólnego natężenia ruchu w międzynarodowym porcie lotniczym w Timișoarze przewidziany w planie rozwoju (który – jak już wspomniano – plasuje się na poziomie 253 423 pasażerów). Ponadto Komisja zwraca uwagę na fakt, że głównym czynnikiem sprzyjającym wzrostowi natężenia ruchu wskazanym w planie rozwoju jest przystąpienie Rumunii do UE w 2007 r. W związku z powyższym Komisja wątpi, aby wzrost natężenia ruchu prognozowany w pierwotnym planie rozwoju z marca 2005 r. w zestawieniu z planem rozwoju z marca 2006 r. można było przypisać wyłącznie tanim liniom lotniczym, lub w szczególności Wizz Air. Komisja stwierdza zatem, że przyjęcie takiego założenia podaje w wątpliwość wiarygodność obliczeń zawartych w badaniu;
- podstawowe założenie badania dotyczy szacunków służących ustaleniu, jaką część kosztów inwestycji powinno się ewentualnie przypisać Wizz Air. Założenie to ma fundamentalne znaczenie dla całości obliczeń rentowności omawianego porozumienia. Z przyczyn omówionych w motywach 372–378 Komisja stwierdza, że obecność Wizz Air w międzynarodowym porcie lotniczym w Timișoarze nie powinna wiązać się z przypisaniem żadnych przyrostowych kosztów inwestycji. Dlatego też nie można zaakceptować przyjętego w badaniu podejścia, zgodnie z którym inwestycje w nowy budynek terminalu i w podwyższenie liczby klasyfikacyjnej nawierzchni infrastruktury strefy operacyjnej lotniska powinny zostać uznane za koszty przyrostowe. Ponadto Rumunia stwierdziła, że przedsiębiorstwo lotnicze TAROM również korzysta ze statków powietrznych o maksymalnej masie startowej przekraczającej 70 ton. W związku z powyższym przyjęte w badaniu założenie wiążące inwestycje w podniesienie liczby klasyfikacyjnej nawierzchni drogi startowej, drogi kołowania i płyty postojowej z obecnością Wizz Air wydaje się nieuzasadnione.

<sup>(98)</sup> Zgodnie z wynikami badania średnie koszty kapitału w sektorze przedsiębiorstw lotniczych w latach 2002–2009 mieściły się w przedziale 7–10 %.

<sup>(99)</sup> W ramach scenariusza pesymistycznego wartość bieżąca netto oszacowano na - 32 061 035 EUR, natomiast w ramach scenariusza optymistycznego na - 25 879 341 EUR.

<sup>(100)</sup> Biorąc pod uwagę fakt, że porozumienie z Wizz Air uznano *ex ante* za nierentowne, w badaniu Carpatair rozważono również możliwość zastosowania rozwiązania alternatywnego wobec takiego porozumienia, tj. przedstawiono scenariusz, w którym Wizz Air otrzymałby pomoc na rozpoczęcie działalności umożliwiającą mu uruchomienie nowych tras (na podstawie wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r.). Scenariusz ten zakładał m.in., że Wizz Air otrzymywałby wsparcie marketingowe wyłącznie do celów związanych z obsługą nowych tras przez okres trzech lat, że żaden pasażer nie przeszedłby z Carpatair do Wizz Air i że konieczne wydatki kapitałowe byłyby znacznie niższe. Na podstawie tych założeń w badaniu obliczono, że wartość bieżąca netto w ramach takiego scenariusza przewidującego udzielenie pomocy na rozpoczęcie działalności wyniosłaby 1 977 176 EUR na przestrzeni siedmiu lat.

- (391) Ponadto Komisja zwraca również uwagę na fakt, że w badaniu przyjęto, iż przyrostowe przepływy pieniężne odpowiadają różnicy między przepływem pieniężnym przewidzianym w scenariuszu podstawowym a przepływami pieniężnymi przewidzianymi w trzech scenariuszach zakładających zawarcie umowy z Wizz Air. Obliczenia przyrostowego przepływu pieniężnego zawarte w badaniu nie zostały jednak przeprowadzone w taki sposób, a w ramach każdego scenariusza zakładającego zawarcie umowy z Wizz Air dokonano odrębnych obliczeń przyrostowego przepływu pieniężnego (które nie obejmowały porównania poziomu tego przepływu z poziomem przepływu w scenariuszu podstawowym). Opiszana sytuacja rodzi dodatkowe wątpliwości co do wiarygodności wyników badania bazujących na danych.
- (392) W związku z powyższym Komisja stwierdza, że przekazana przez Carpatair analiza rentowności *ex ante* nie może zostać wykorzystana jak dowód świadczący o niezgodności umów z 2008 r. z testem prywatnego inwestora.

#### Badania rentowności umów z 2008 r. przeprowadzone *ex post*

- (393) Oczekiwaną rentowność umów z Wizz Air z 2008 r. oceniono na podstawie wyników badań *ex post* przekazanych Komisji przez:
- przedsiębiorstwo Oxera;
  - Politechnikę w Timișoarze; oraz
  - RBB.
- (394) Komisja przedstawi poniżej krótki opis wyników tych badań *ex post*, traktując je jako dowody uzupełniające ustalenia z badań *ex ante*. Wyniki analizy rentowności *ex ante* pozostają jednak decydującym dowodem brany pod uwagę przez Komisję w ocenie zgodności z testem prywatnego inwestora.

#### Oxera

- (395) W dniu 27 października 2011 r. przedsiębiorstwo Oxera przekazało sprawozdanie *ex post* sporządzone dla Wizz Air. W sprawozdaniu przedsiębiorstwa Oxera obliczono następujące koszty i przychody przyrostowe w związku z umowami z 2008 r.:

**Tabela 20: Przychody na odlatującego pasażera Wizz Air w latach 2008–2010 (w EUR)**

Kategoria	2008	2009	2010
<b>Przychody z działalności lotniczej<sup>1</sup></b>			
Opłaty za lądowanie <sup>2</sup>	2,50	2,00	2,00
Opłaty z tytułu obsługi <sup>2</sup>	0,99	0,99	0,99
Opłaty mające zastosowanie do pasażerów, którzy weszli na pokład	8,00	6,40	5,04
Opłaty mające zastosowanie do osób o ograniczonej możliwości poruszania się	0,20	0,20	0,20
Opłaty za ochronę	10,00	10,00	10,00
<b>Przychody z działalności pozalotniczej</b>	<b>0,78</b>	<b>1,16</b>	<b>1,74</b>
<b>Przychody ogółem</b>	<b>22,47</b>	<b>20,75</b>	<b>20,70</b>

Uwaga: <sup>1</sup> Przychody z działalności lotniczej ujęto po potrąceniu zniżek i przypadków zwrotu opłat, ale przed naliczeniem płatności marketingowych. Przyjmuje się, że zniżki przewidziane w AIP mają zastosowanie do 50 % przychodu z tytułu opłat za lądowanie. <sup>2</sup> Przychody z działalności lotniczej pochodzące z opłat związanych z natężeniem ruchu lotniczego lub masą (tj. opłat za lądowanie i opłat z tytułu obsługi naziemnej) oszacowano na podstawie wyniku ekonomicznego dotyczącego liczby pasażerów i przy założeniu korzystania ze statku powietrznego Airbus A320-200 o maksymalnej masie startowej wynoszącej 72 tony, dysponującego 180 miejscami i charakteryzującego się współczynnikiem obciążenia na poziomie 84 %. Wartość ta odpowiada średniemu współczynnikowi obciążenia Wizz Air w 2010 r. (dodatkowe informacje można uzyskać pod adresem [http://wizzair.com/about\\_us/news/#wizen068](http://wizzair.com/about_us/news/#wizen068)).

Źródło: analiza przeprowadzona przez przedsiębiorstwo Oxera na podstawie danych otrzymanych od operatora portu lotniczego.

**Tabela 21: Oczekiwane koszty związane z umowami z 2008 r. (w EUR)**

Kategoria	2008	2009	2010
<b>Koszty operacyjne</b>			
Personel	1,56	1,56	1,56
Energia	0,70	0,70	0,70
Materiały	-0,45	-0,45	-0,45
Usługi i inne wydatki operacyjne	1,65	1,65	1,65

<b>Koszty marketingowe</b>	<b>13,70</b>	<b>15,59</b>	<b>14,95</b>
<b>Koszt inwestycji</b>	<b>0,89</b>	<b>0,87</b>	<b>2,06</b>
<b>Koszt ogółem</b>	<b>18,04</b>	<b>19,92</b>	<b>20,47</b>

Źródło: analiza przeprowadzona przez przedsiębiorstwo Oxera na podstawie danych otrzymanych od operatora portu lotniczego.

(396) Wyniki przedstawione w Tabeli 20 i Tabeli 21 oparto na następujących założeniach:

- szacunki przychodów z działalności lotniczej sporządza się zgodnie z metodą łączącą elementy podejścia *ex post* z elementami podejścia *ex ante*. Szacunki te bazują na faktycznej liczbie pasażerów Wizz Air i danych dotyczących postojów na ziemi i obsługi między rejsami (perspektywa *ex post*). Zniżki szacuje się w ramach podejścia *ex ante*. Przy obliczaniu przychodów z działalności lotniczej zakłada się obniżkę opłat za lądowanie w wysokości 25 % <sup>(101)</sup> oraz obniżkę opłat mających zastosowanie do pasażerów, którzy weszli na pokład, w wysokości 20 % w 2009 r. i w wysokości 30 % w 2010 r. (w 2008 r. nie przewidziano żadnej obniżki opłat za lądowanie z uwagi na niewielką liczbę postojów statków powietrznych Wizz Air na ziemi i ich obsługi między rejsami w tym roku). Opłaty za oświetlenie i parkowanie statku powietrznego pominięto, ponieważ w opinii przedsiębiorstwa Oxera nie sposób ustalić stopnia, w jakim inwestor prywatny byłby skłonny uwzględnić przychody z tytułu tych dwóch rodzajów opłat. Opłaty za ochronę zostały uwzględnione;
- przychody z działalności pozalotniczej (np. przychody z miejsc parkingowych dla samochodów, przychody z wypożyczania samochodów, przychody generowane przez restauracje) oszacowano przy wykorzystaniu podejścia *ex ante*. W pierwszym roku – tj. w 2008 r. – przyjęto, że koszty te zasadniczo odpowiadają przychodom z działalności pozalotniczej uzyskiwanym przez przedsiębiorstwa lotnicze <sup>(102)</sup> inne niż Wizz Air w tym samym roku (tj. około 0,78 EUR na odlatującego pasażera). W latach 2009 i 2010 przyjęto, że przychody z działalności pozalotniczej na pasażera będą zwiększały się o 50 % każdego roku, zgodnie z faktycznym tempem wzrostu przychodów z działalności pozalotniczej w porcie lotniczym w 2008 r.;
- jeżeli chodzi o przyrostowe koszty operacyjne, koszty, które różnią się w zależności od liczby pasażerów <sup>(103)</sup> (koszty personelu, koszty energii, koszty materiałów oraz koszty zakupionych usług i inne wydatki operacyjne), przypisano Wizz Air proporcjonalnie do udziału tego przedsiębiorstwa lotniczego w liczbie odlatujących pasażerów. Zdaniem przedsiębiorstwa Oxera koszty ochrony zostały uwzględnione w przyrostowych kosztach operacyjnych. Obliczenia przeprowadzono na podstawie danych dotyczących wyniku ekonomicznego zgromadzonych dla kosztów operacyjnych, dlatego też miały one charakter *ex post*;
- płatności marketingowe obliczono zgodnie z postanowieniami umowy marketingowej na podstawie faktycznej liczby pasażerów Wizz Air, biorąc pod uwagę kwotę opłat lotniskowych oszacowaną w opisanym powyżej sposób;
- przy obliczaniu przyrostowych kosztów inwestycji zastosowano podejście *ex post* – obliczenia przeprowadzono na podstawie udostępnionych przez port lotniczy danych inwestycyjnych za lata 2007–2010. Inwestycji w budynki terminalu i sprzęt służący do ochrony lotnictwa zrealizowanych dzięki dofinansowaniu ze strony państwa nie przypisano Wizz Air. W opinii przedsiębiorstwa Oxera koszty te zostałyby poniesione niezależnie od obecności Wizz Air w porcie lotniczym, ponieważ konieczność ich poniesienia wynikała z zobowiązania Rumunii do spełnienia wymogów uprawniających ją do przystąpienia do strefy Schengen. Koszty amortyzacji inwestycji sfinansowanych z zasobów własnych portu lotniczego zostały uwzględnione i przypisane Wizz Air proporcjonalnie do udziału pasażerów Wizz Air w zdolności w zakresie przewozów pasażerskich portu lotniczego. Zdolność w zakresie przewozów pasażerskich oszacowano jako równowartość maksymalnej liczby pasażerów obsługiwanych w porcie lotniczym w latach 2007–2010, ponieważ przedsiębiorstwo Oxera stwierdziło na podstawie informacji otrzymanych od operatora portu lotniczego, że w chwili przeprowadzania badania (październik 2011 r.) międzynarodowy port lotniczy w Timișoara działał przy wykorzystaniu pełnej zdolności w zakresie ruchu lotniczego.

(397) Na podstawie przedstawionych powyżej danych dotyczących kosztów i przychodów przedsiębiorstwo Oxera stwierdziło, że umowy z 2008 r. były rentowne w ujęciu przyrostowym. Zysk na pasażera (tj. wkład przyrostowy na pasażera obliczony jako różnica między szacunkowymi przychodami przyrostowymi a szacunkowymi kosztami przyrostowymi) przedstawiono w Tabeli 22.

<sup>(101)</sup> Zdaniem przedsiębiorstwa Oxera założenie to odpowiada założeniu, zgodnie z którym 50 % ruchu Wizz Air odbywa się na nowych trasach, a zatem jest objęte 50-procentową zniżką dotyczącą opłat za lądowanie, podczas gdy pozostałe 50 % ruchu podlega opłatom za lądowanie w pełnej wysokości.

<sup>(102)</sup> Austrian Airlines, Carpatair, Deutsche Lufthansa, Tarom.

<sup>(103)</sup> Przedsiębiorstwo Oxera zastosowało analizę regresji, aby ustalić część kosztów, które można uznać za stałe w kontekście zmiany liczby pasażerów, oraz część kosztów, które należy uznać za koszty zmienne.



Tabela 22: Wkład przyrostowy związany z umowami z 2008 r. (w EUR)

Kategoria	2008	2009	2010
<b>Średni przychód przyrostowy na odlatującego pasażera</b>	22,47	20,75	20,70
Średni koszt przyrostowy na odlatującego pasażera	18,04	19,92	20,47
Wkład przyrostowy na odlatującego pasażera	4,43	0,84	0,23
<b>Wkład przyrostowy ogółem</b>	<b>19 404</b>	<b>107 198</b>	<b>37 833</b>

Źródło: analiza przeprowadzona przez przedsiębiorstwo Oxera na podstawie danych otrzymanych od operatora portu lotniczego.

- (398) Na podstawie powyższych obliczeń przedsiębiorstwo Oxera stwierdziło, że umowy z 2008 r. charakteryzowały się dodatnią wartością bieżącą netto w wysokości 145 249 EUR na przestrzeni trzyletniego okresu ich obowiązywania, biorąc pod uwagę stopę dyskontową na poziomie 12,02 %.
- (399) Komisja zwraca uwagę na fakt, że w przeprowadzonej przez przedsiębiorstwo Oxera ocenie rentowności *ex post* łączy się dane *ex ante* z danymi *ex post* w celu obliczenia przychodów przyrostowych, natomiast obliczenia kosztów przyrostowych opierają się wyłącznie na danych *ex post*.
- (400) Komisja zwraca uwagę, że uwzględniono zarówno opłaty za ochronę, jak i koszty ochrony, i przyjmuje, że fakt ten nie wpłynie na obliczenia ogólnej rentowności.
- (401) Jeżeli chodzi o przychody z działalności lotniczej, Komisja zwraca uwagę na fakt, że opłaty za oświetlenie i parkowanie (wynoszące odpowiednio 2,10 EUR za tonę maksymalnej masy startowej w ramach jednego rejsu i 0,15 EUR za tonę maksymalnej masy startowej w ramach jednego rejsu) nie zostały uwzględnione w obliczeniach, co świadczy o przyjęciu podejścia konserwatywnego. Ponadto przyjęta wartość obniżki opłaty mającej zastosowanie do pasażerów, którzy weszli na pokład, w wysokości 20 % w 2009 r. i 30 % w 2010 r. wydaje się przeszacowana, ponieważ przekładałoby się to na ponad 300 000 pasażerów, którzy weszli na pokład, w 2009 r. i ponad 500 000 pasażerów, którzy weszli na pokład w 2010 r., co jest niezgodne z danymi dotyczącymi wyniku ekonomicznego zgromadzonymi dla pasażerów Wizz Air. Na podstawie danych dotyczących wyniku ekonomicznego zgromadzonych dla pasażerów Wizz Air Komisja stwierdza, że żadna obniżka opłat pasażerskich nie powinna zostać przyjęta w odniesieniu do lat 2008 i 2009, a stopa dyskontowa w odniesieniu do 2010 r. powinna wynosić zaledwie 10 %. Komisja zwraca jednak uwagę na fakt, że zgodnie ze wzorem zawartym w umowie marketingowej dokonanie korekty opłat lotniskowych (w celu uwzględnienia opłat za oświetlenie i parkowanie oraz w celu skorygowania stopy dyskontowej przyjętej dla opłat pasażerskich) wiązałoby się z koniecznością analogicznego skorygowania płatności marketingowych o taką samą kwotę, a zatem korekty te nie wywarłyby wpływu na ogólną rentowność.
- (402) Po stronie kosztów:
- Komisja uznaje podejście zastosowane w celu obliczenia przyrostowych kosztów operacyjnych, które opierało się na danych dotyczących wyniku ekonomicznego dostępnych przed podpisaniem umów z 2008 r., za racjonalne;
  - Komisja zwraca uwagę na fakt, że w badaniu uwzględniono przyrostowe koszty amortyzacji inwestycji zrealizowanych z zasobów własnych operatora portu lotniczego na podstawie oczekiwanego udziału Wizz Air w przepustowości portu lotniczego. Jak wyjaśniono jednak w motywie 372, Komisja stwierdza, że port lotniczy nie poniósł żadnych kosztów inwestycji w związku z obecnością Wizz Air w porcie lotniczym. Dlatego też Komisja uznaje, że analiza nie powinna uwzględniać żadnych kosztów amortyzacji związanych z umowami.
- (403) Z przyczyn wyjaśnionych w motywie 401 Komisja stwierdza, że – ogólnie rzecz biorąc – koszty wydają się przeszacowane.
- (404) Biorąc jednak pod uwagę fakt, że dokonanie korekty przychodów z działalności lotniczej wiązałoby się z koniecznością analogicznego skorygowania płatności marketingowych, pozostawałoby to bez wpływu na obliczenia rentowności. Co więcej, koszty wydają się przeszacowane. Komisja stwierdza zatem, że ogólny wniosek płynący z badania przeprowadzonego przez przedsiębiorstwo Oxera w 2011 r. należałoby uznać za uzasadniony, a wartość bieżąca netto pozostałaby dodatnia.
- (405) Na podstawie informacji zawartych w motywach 399–404 Komisja uznaje przedstawione w sprawozdaniu przedsiębiorstwa Oxera z dnia 27 października 2011 r. wyniki dotyczące umów z 2008 r. za dopuszczalne.

**Politechnika w Timișoarze**

- (406) W kwietniu 2011 r. operator portu lotniczego przedłożył ocenę kosztów i korzyści przeprowadzoną przez Politechnikę w Timișoarze. We wspomnianej analizie płatności marketingowe zrealizowane przez port lotniczy na rzecz Wizz Air uznano za „inwestycję” operatora portu lotniczego służącą osiągnięciu celu polegającego na zwiększeniu liczby pasażerów, a pośrednio – poziomu przychodów. W analizie wzięto pod uwagę dwa horyzonty czasowe tej „inwestycji”: okres pięciu lat (lata 2008–2012) i okres siedmiu lat (lata 2008–2014). Obliczenia przeprowadzone w ramach badania opierały się na danych *ex post* z lat 2008–2010 oraz na szacunkach z lat 2011–2014. Aby ocenić rentowność tej „inwestycji”, pracownicy politechniki obliczyli wartość zaktualizowaną netto, biorąc pod uwagę cztery elementy:
- zgodnie z umową z Wizz Air operator portu lotniczego poniósł koszty z tytułu rocznych płatności marketingowych w wysokości 77 192,01 EUR w 2008 r., 2 051 031,32 EUR w 2009 r. i 223 038 EUR w 2010 r.;
  - koszty przyrostowe poniesione przez operatora portu lotniczego z tytułu obsługi Wizz Air oszacowano jako odsetek łącznych kosztów (1 % w 2009 r., 15 % w 2010 r., 20 % w 2011 r. i 22 % w latach 2011–2014). W tym kontekście warto zwrócić uwagę na fakt, że każdego roku udział łącznych kosztów przypisanych Wizz Air odpowiada udziałowi Wizz Air w łącznej liczbie lotów obsługiwanych przez port lotniczy lub jest wyższy od tego udziału;
  - jeżeli chodzi o przychody uzyskiwane przez operatora portu lotniczego od Wizz Air, w odniesieniu do lat 2008–2010 wykorzystano dane na temat faktycznie uzyskanych przychodów, natomiast w odniesieniu do lat 2011–2014 oparto się na prognozie przyszłych przychodów z tytułu opłat lotniskowych sporządzonej na podstawie AIP z 2010 r.;
  - zastosowano stopę dyskontową w wysokości 5 %.
- (407) W analizie stwierdzono, że na przestrzeni pięciu lat (lata 2008–2012) „inwestycja” obejmująca ponoszenie wydatków marketingowych z góry przez okres trzech lat (lata 2008–2010) w połączeniu z uzyskiwaniem przychodu od Wizz Air na przestrzeni pięciu lat (lata 2008–2012) doprowadziła do wygenerowania wartości bieżącej netto w wysokości 590 389,80 EUR (około 2,5 mln RON). W siedmioletnim horyzoncie czasowym (lata 2008–2014), po uwzględnieniu przychodów za lata 2008–2014, wartość bieżąca netto znacznie się zwiększa, osiągając poziom 2 282 687,31 EUR (około 10 mln RON).
- (408) Komisja zwraca uwagę na fakt, że wartość bieżąca netto obliczona przez Politechnikę w Timișoarze jest dodatnia. Komisja uznaje podejście zastosowane w celu przypisania ogólnych kosztów za racjonalne (wysokość kosztów jest równa udziałowi lotów Wizz Air w łącznej liczbie lotów obsługiwanych przez międzynarodowy port lotniczy w Timișoarze lub wyższa od tego udziału). W badaniu nie zawarto jednak żadnych szczegółowych informacji na temat sposobu obliczania przychodów uzyskiwanych od Wizz Air (np. informacji dotyczących przyjętych zniżek i źródeł danych na temat pasażerów oraz postojów na ziemi i obsługi między rejsami, które wykorzystano). Komisja nie dysponuje zatem informacjami niezbędnymi do oceny wiarygodności szacunków dotyczących przychodów. Ponadto wydaje się, że analiza rentowności nie koncentruje się wyłącznie na umowach z 2008 r. i umowach zmieniających z 2010 r., ale obejmuje dłuższy okres. W związku z powyższym Komisja nie może oprzeć się na wynikach tego badania.

**RBB**

- (409) Operator portu lotniczego przedłożył również wyniki badania przeprowadzonego przez przedsiębiorstwo RBB, które opublikowano w dniu 27 października 2011 r. Przedsiębiorstwo RBB stwierdziło, że rentowność umów z 2008 r. została potwierdzona już przed 2010 r., przy czym w przyszłości należało oczekiwać wyłącznie wzrostu tej rentowności z uwagi na dalsze kumulowanie się corocznych korzyści wynikających z działalności prowadzonej przez Wizz Air w międzynarodowym porcie lotniczym w Timișoarze przy jednoczesnym zniesieniu wydatków marketingowych ponoszonych w latach 2008–2010. W opinii przedsiębiorstwa RBB kwota kosztów przyrostowych, które można przypisać Wizz Air w latach 2008–2010, waha się od 3,5 mln EUR (15,2 mln RON) do 3,8 mln EUR (16,8 mln RON), w zależności od sposobu podziału kosztów operacyjnych. Koszty przyrostowe porównano z opłatami lotniskowymi uiszczanymi przez Wizz Air, dzięki czemu ustalono, że przychody przyrostowe wynosiły łącznie 5,5 mln EUR (23,9 mln RON). Na podstawie tej kwoty obliczono wysokość nadwyżki utrzymującą się w przedziale od 2 mln EUR (8,7 mln RON) do 1,7 mln EUR (7,1 mln RON). W związku z powyższym przedsiębiorstwo RBB stwierdziło, że umowy z 2008 r. przyniosły operatorowi portu lotniczego dodatni zwrot z inwestycji. W obliczeniach nie uwzględniono przychodów z działalności pozalotniczej.
- (410) Przedsiębiorstwo RBB stwierdziło również, że działalność Wizz Air przyczyniła się do poprawy efektywności w międzynarodowym porcie lotniczym w Timișoarze, ponieważ Wizz Air przewoził znacznie większą liczbę pasażerów w ramach jednego rejsu statku powietrznego niż inne przedsiębiorstwa lotnicze prowadzące działalność w międzynarodowym porcie lotniczym w Timișoarze. Przedsiębiorstwo RBB utrzymywało, że przyczyniło się to do poprawy ogólnej rentowności portu lotniczego w latach 2008–2010, ponieważ łączne przychody operacyjne zwiększyły się w tym czasie o 39 %, a łączne koszty operacyjne wzrosły o 22 %. Podobny wzrost zaobserwowano w odniesieniu do zysków operacyjnych na pasażera, które w latach 2008–2010 zwiększyły się o 74 % z poziomu 1,4 EUR (5,9 RON) do poziomu 2,4 EUR (10,25 RON).

- (411) Przedsiębiorstwo RBB obliczyło ponadto, że Wizz Air był odpowiedzialny za część przychodów z działalności lotniczej odpowiadających jego udziałowi zarówno w liczbie pasażerów obsługiwanych w porcie lotniczym, jak i w rejsach statków powietrznych realizowanych w porcie lotniczym lub przekraczających ten udział.
- (412) Jeżeli chodzi o analizę kosztów i przychodów przyrostowych, Komisja zwraca uwagę na fakt, że przedsiębiorstwo RBB oparło swoje obliczenia przychodów Wizz Air wyłącznie na opłatach lotniskowych – podejście to można zatem uznać za konserwatywne, ponieważ w obliczeniach nie uwzględniono opłat związanych z działalnością pozalotniczą. Komisja uznaje podejście zastosowane do obliczenia kosztów przyrostowych i przychodów przyrostowych w celu ustalenia rentowności przyrostowej wynikającej z umów z Wizz Air z 2008 r. w latach 2008–2010 za racjonalne.

Wniosek dotyczący korzyści gospodarczej związanej z umowami z 2008 r.

- (413) Na podstawie wyników badania *ex ante* przeprowadzonego przez przedsiębiorstwo Oxera, które zrekonstruowano następnie *ex post* począwszy od dnia 10 lutego 2015 r., i zgodnie z ponownymi obliczeniami przeprowadzonymi przez Komisję (motyw 380) oczekiwano, że porozumienie między operatorem portu lotniczego a Wizz Air będzie rentowne dla operatora portu lotniczego w ujęciu przyrostowym. Komisja zwraca uwagę na fakt, że badania *ex post* przeprowadzone przez przedsiębiorstwa Oxera i RBB dostarczają dowodów uzupełniających na poparcie ustaleń z przeprowadzonego przez przedsiębiorstwo Oxera badania *ex ante*.
- (414) Ponadto istnieją przesłanki świadczące o tym, że umowy z Wizz Air z 2008 r. stanowiły jeden z elementów szerszej zakrojonej strategii i długoterminowych starań na rzecz poprawy ogólnej rentowności portu lotniczego – w tym kontekście warto zapoznać się w szczególności z planem rozwoju na lata 2006–2015.
- (415) W związku z tym Komisja stwierdza, że ostrożny inwestor prywatny zawarłby takie porozumienie. W związku z tym Komisja stwierdza, że umowy z 2008 r. między operatorem portu lotniczego i Wizz Air nie przyniosły korzyści gospodarczej Wizz Air, której Wizz Air nie uzyskałby na normalnych warunkach rynkowych.

9.1.4.6. Analiza rentowności umów zmieniających z 2010 r.

- (416) W sprawozdaniu przedsiębiorstwa Oxera z dnia 10 lutego 2015 r. obliczono również koszty przyrostowe, przychody i zyski, których można było oczekiwać w czasie, gdy podpisano umowy zmieniające z dnia 25 czerwca 2010 r. (podsumowanie w Tabeli 23 poniżej). W dniu 14 maja 2015 r. przedsiębiorstwo Oxera ponownie przedłożyło obliczenia dotyczące oczekiwanej rentowności, aby skorygować problem dotyczący danych stwierdzony w sprawozdaniu z dnia 10 lutego 2015 r. Korekta dotyczyła przeszacowania całkowitych kosztów inwestycji wynikających z podwójnego liczenia inwestycji finansowanych przez państwo w pierwotnym zgłoszeniu. Ten problem dotyczący danych miał wpływ na oczekiwaną rentowność umowy zmieniającej z 2010 r., która pierwotnie była niedoszacowana.
- (417) Przedsiębiorstwo Oxera stwierdziło, że wartość bieżąca netto umów zmieniających z dnia 25 czerwca 2010 r. powinna wynosić 2 326 mln RON.

**Tabela 23: Oszacowane przez przedsiębiorstwo Oxera przychody przyrostowe, koszty przyrostowe i zyski przyrostowe z umów zmieniających 2010 r.**

	(w tys. RON)	2010	2011
Liczba odlatujących pasażerów Wizz Air	[A]	71 925	13 665
Przychody z działalności lotniczej	[B]	1 253	238
Przychody z działalności pozalotniczej	[C]	1 713	336
Łączne przychody przyrostowe	$[D] = [B] + [C]$	2 967	574
Koszty operacyjne	[E]	801	157
Amortyzacja	[F]	120	23
Koszty przyrostowe ogółem	$[G] = [E] + [F]$	921	181
Zyski przyrostowe	$[H] = [D] - [G]$	2 046	394
Czynnik dyskontujący		1,0	0,9
<b>Wartość bieżąca netto</b>		<b>2 326</b>	

(418) Wyniki w Tabeli 23 oparto na następujących założeniach:

- a) prognozy dotyczące przepływu pasażerów Wizz Air obliczone na podstawie wyniku ekonomicznego dotyczącego przepływu pasażerów Wizz Air w 2009 r. skorygowanego o szacunki Eurocontrol (2008) dotyczące oczekiwanego wzrostu ruchu lotniczego w Europie <sup>(104)</sup>;
- b) prognozy dotyczące postojów statków powietrznych Wizz Air na ziemi i ich obsługi między rejsami obliczone na podstawie faktu, że Wizz Air wykorzystywał samoloty Airbus 320-200 o maksymalnej masie startowej wynoszącej 72 tony, dysponującego 180 miejscami i charakteryzującego się współczynnikiem obciążenia na poziomie 82 %. Założenia te oparto na założeniach zawartych w analizie rentowności *ex ante* przedstawionej przez Rumunię na potrzeby umów z 2008 r.;
- c) prognozy dotyczące przychodów z działalności lotniczej opierają się na opłatach za każdego odlatującego pasażera i za każdy postój na ziemi i obsługę między rejsami oraz zniżkach określonych w umowach zmieniających z 2010 r. Analiza nie obejmuje opłaty za ochronę, ponieważ przedsiębiorstwo Oxera stwierdziło, że nie wchodzi ona w zakres testu prywatnego inwestora, ponieważ takie opłaty służą do finansowania działań, które wchodzi w zakres kompetencji państwa w wykonywaniu jego prerogatyw władzy publicznej (pkt 35 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.);
- d) podobnie jak w przypadku umowy z 2008 r. prognoza dotycząca przychodów z działalności pozalotniczej opiera się na szacunkach przychodów z działalności pozalotniczej za odlatującego pasażera, pochodzących z analizy *ex ante* przedstawionej przez Rumunię, skorygowanych o oczekiwaną inflację i zastosowanych do prognoz dotyczących ruchu lotniczego, jak wyjaśniono w lit. a) powyżej;
- e) jak wyjaśniono powyżej, jeśli chodzi o przyrostowe koszty operacyjne (praca personelu, energia, materiały), operator portu lotniczego uważa, że około 20 % kosztów operacyjnych można uznać za przyrostowe, tzn. zależne od liczby pasażerów. W sprawozdaniu przedsiębiorstwa Oxera oszacowano przyrostowe koszty operacyjne na podstawie danych dotyczących wyniku ekonomicznego za lata 2007–2009, które podwyższono o spodziewaną inflację, i przy założeniu, że 20 % kosztów to koszty przyrostowe. Koszty ochrony pominięto;
- f) szacunki zawarte w sprawozdaniu przedsiębiorstwa Oxera nie obejmują żadnych przyrostowych kosztów marketingowych poniesionych przez operatora portu lotniczego, ponieważ umowę marketingową rozwiązano w dniu 10 lutego 2010 r.;
- g) jak wyjaśniono powyżej w odniesieniu do umów z 2008 r., jeżeli chodzi o przyrostowe koszty inwestycji, w sprawozdaniu przedsiębiorstwa Oxera uwzględniono dane dostarczone przez operatora portu lotniczego dotyczące inwestycji podjętych przez operatora portu lotniczego i finansowanych zarówno ze środków państwowych, jak i z zasobów własnych na lata 2007–2011. W sprawozdaniu przedsiębiorstwa Oxera założono, że działalność Wizz Air nie będzie wiązała się z koniecznością przeprowadzenia jakichkolwiek dodatkowych inwestycji. Środki rządowe otrzymane przez operatora portu lotniczego na budynek terminalu i sprzęt służący do ochrony lotnictwa wyłączono, ponieważ nie uznano ich za związane z obecnością Wizz Air w międzynarodowym porcie lotniczym w Timișoara. Amortyzację innych inwestycji finansowanych z zasobów własnych operatora portu lotniczego przydzielono na podstawie przewidywanego udziału ruchu lotniczego Wizz Air w stosunku do przepustowości portu lotniczego. Założono, że przepustowość portu lotniczego wynosi trzy miliony pasażerów rocznie przez okres obowiązywania umów. Założenie to oparto na protokole ustaleń z 2008 r., w którym określono, że do 2011 r. przepustowość portu lotniczego ma osiągnąć trzy miliony pasażerów rocznie. Rozważano zastosowanie amortyzacji liniowej do obliczania kosztów amortyzacji;
- h) szacowane zyski zdyskontowano przy zastosowaniu referencyjnych stóp procentowych Komisji powiększonych o marżę w wysokości 100 punktów bazowych, co daje w rezultacie stopę dyskontową w wysokości 8,82 %.

(419) Komisja uważa, że podejście przyjęte przez przedsiębiorstwo Oxera podczas szacowania liczby pasażerów i obliczania na tej podstawie oczekiwanych przychodów z działalności lotniczej z uwzględnieniem rabatów przewidzianych w umowach zmieniających z 2010 r. jest uzasadnione. Komisja zgadza się również na wyłączenie opłaty za ochronę z powodów wyjaśnionych w motywie 365.

(420) Komisja zgadza się z oszacowaniem przyrostowych przychodów z działalności pozalotniczej. Opiera się to na szacunkach operatora portu lotniczego, opartych na danych z poprzedniego roku, zgodnie z którymi przychody z działalności pozalotniczej stanowią 15–20 % dochodów operatora portu lotniczego, co wydaje się uzasadnione.

(421) Komisja przyjmuje również stopę dyskontową zastosowaną do obliczeń, w szczególności ze względu na fakt, że analiza obejmuje okres krótszy niż rok.

<sup>(104)</sup> Eurocontrol (2008), „Challenges of Growth 2008” [„Wyzwania na drodze wzrostu w 2008 r.”], sprawozdanie podsumowujące, s. 14.

- (422) Komisja zgadza się, że w obliczeniach nie należy uwzględniać żadnych przyrostowych kosztów marketingowych.
- (423) Jeżeli chodzi o przyrostowe koszty operacyjne, dane zawarte w sprawozdaniu przedsiębiorstwa Oxera opierają się na przyjętym przez władze rumuńskie założeniu, zgodnie z którym 80 % kosztów operacyjnych ma charakter stały, a zaledwie 20 % tych kosztów zmienia się w zależności od liczby pasażerów. Komisja uznaje to założenie za racjonalne <sup>(105)</sup>. Przedsiębiorstwo Oxera oszacowało przyrostowe koszty operacyjne na podstawie danych dotyczących wyniku ekonomicznego dla kosztów operacyjnych na odlatującego pasażera przed podpisaniem umów, po czym skorygowało je o przewidywaną stopę inflacji i zastosowało koszty operacyjne na pasażera w odniesieniu do szacunkowej liczby pasażerów Wizz Air. W związku z powyższym Komisja stwierdza, że oszacowania przyrostowych kosztów operacyjnych były dopuszczalne.
- (424) Jeżeli chodzi o przyrostowe koszty inwestycji, Komisja stwierdza, że podejście zastosowane w sprawozdaniu przedsiębiorstwa Oxera było racjonalne. W szczególności w sprawozdaniu przedsiębiorstwa Oxera nie przewidywano, aby działalność Wizz Air w międzynarodowym porcie lotniczym w Timișoara miała wiązać się z koniecznością przeprowadzenia jakichkolwiek dodatkowych inwestycji. W umowie zmieniającej nie zawarto żadnych nowych zobowiązań operatora portu lotniczego względem Wizz Air w zakresie dodatkowej infrastruktury w porównaniu z umowami z 2008 r. poddanymi ocenie w motywie 372 powyżej. W związku z tym Komisja zgadza się, że nie przeprowadzono żadnych inwestycji związanych z obecnością Wizz Air. Ponadto Komisja zwraca uwagę na fakt, że w badaniu przeprowadzonym przez przedsiębiorstwo Oxera uwzględniono przyrostowe koszty amortyzacji inwestycji zrealizowanych z zasobów własnych operatora portu lotniczego na podstawie oczekiwanego udziału Wizz Air w przepustowości portu lotniczego. Jak wyjaśniono jednak w motywie 372, Komisja stwierdziła, że operator portu lotniczego nie poniósł żadnych kosztów inwestycji w związku z obecnością Wizz Air. Dlatego też Komisja uznaje, że analiza nie powinna uwzględniać żadnych kosztów amortyzacji związanych z umowami zmieniającymi z 2010 r. <sup>(106)</sup>
- (425) W związku z powyższym koszty przyrostowe, przychody i zyski, których można było oczekiwać w chwili podpisania umów zmieniających z 2010 r. i które zostały ponownie obliczone przez Komisję na podstawie sprawozdania przedsiębiorstwa Oxera, przedstawiono w Tabeli 24.

**Tabela 24: Oszacowane przez przedsiębiorstwo Oxera przychody przyrostowe, koszty przyrostowe i zyski przyrostowe przedsiębiorstwa oczekiwane na podstawie umów zmieniających z 2010 r. – obliczone ponownie przez Komisję Europejską**

	(w tys. RON)	2010	2011
Liczba odlatujących pasażerów Wizz Air	[A]	71 925	13 665
Przychody z działalności lotniczej	[B]	1 253	238
Przychody z działalności pozalotniczej	[C]	1 713	336
<i>Łączne przychody przyrostowe</i>	<i>[D] = [B] + [C]</i>	2 967	574
Koszty operacyjne	[E]	801	157
<i>Koszty przyrostowe ogółem</i>	<i>[F] = [E]</i>	801	157
<i>Zyski przyrostowe</i>	<i>[G] = [D] - [F]</i>	2 165	417
Czynnik dyskontujący		1,0	0,9
<b>Wartość bieżąca netto</b>		<b>2 462</b>	

Badania rentowności umów zmieniających z 2010 r. przeprowadzone ex post

- (426) W dniu 27 października 2011 r. przedsiębiorstwo Oxera przekazało sprawozdanie *ex post* sporządzone dla Wizz Air. W sprawozdaniu przedsiębiorstwa Oxera obliczono następujące koszty i przychody przyrostowe wynikające z umów zmieniających z 2010 r.

<sup>(105)</sup> Zob. przypis 92.

<sup>(106)</sup> W zakresie, w jakim uwzględniono koszty amortyzacji, założenie to jest ostrożne i powoduje zawyżać koszty przyrostowe. W takim scenariuszu Komisja ma taką samą uwagę jak w motywie 379.

Tabela 25: Przychody na odlatującego pasażera Wizz Air w latach 2010–2011 (w EUR)

Kategoria	2008	2009	2010
<b>Przychody z działalności lotniczej<sup>1</sup></b>			
Opłaty za lądowanie <sup>2</sup>	2,50	2,00	2,00
Opłaty z tytułu obsługi <sup>2</sup>	0,99	0,99	0,99
Opłaty mające zastosowanie do pasażerów, którzy weszli na pokład	8,00	6,40	5,04
Opłaty mające zastosowanie do osób o ograniczonej możliwości poruszania się	0,20	0,20	0,20
Opłaty za ochronę	10,00	10,00	10,00
<b>Przychody z działalności pozalotniczej</b>	<b>0,78</b>	<b>1,16</b>	<b>1,74</b>
<b>Przychody ogółem</b>	<b>22,47</b>	<b>20,75</b>	<b>20,70</b>

Uwaga: <sup>1</sup> Przychody z działalności lotniczej ujęto po potrąceniu zniżek i przypadków zwrotu opłat, ale przed naliczeniem płatności marketingowych. Przyjmuje się, że zniżki przewidziane w AIP mają zastosowanie do 50 % przychodu z tytułu opłat za lądowanie. <sup>2</sup> Przychody z działalności lotniczej pochodzące z opłat związanych z natężeniem ruchu lotniczego lub masą (tj. opłat za lądowanie i opłat z tytułu obsługi naziemnej) oszacowano na podstawie wyniku ekonomicznego dotyczącego liczby pasażerów i przy założeniu korzystania ze statku powietrznego Airbus A320-200 o maksymalnej masie startowej wynoszącej 72 tony, dysponującego 180 miejscami i charakteryzującego się współczynnikiem obciążenia na poziomie 84 %. Wartość ta odpowiada średniemu współczynnikowi obciążenia Wizz Air w 2010 r. (dodatkowe informacje można uzyskać pod adresem [http://wizzair.com/about\\_us/news/#wizen068](http://wizzair.com/about_us/news/#wizen068)). Źródło: Analiza przeprowadzona przez przedsiębiorstwo Oxera na podstawie danych otrzymanych od operatora portu lotniczego.

Tabela 26: Szacowane koszty związane z umowami z 2010 r. (w EUR)

Kategoria	2008	2009	2010
<b>Koszty operacyjne</b>			
Personel	1,56	1,56	1,56
Energia	0,70	0,70	0,70
Materiały	-0,45	-0,45	-0,45
Usługi i inne wydatki operacyjne	1,65	1,65	1,65
<b>Koszty marketingowe</b>	<b>13,70</b>	<b>15,59</b>	<b>14,95</b>
<b>Koszt inwestycji</b>	<b>0,89</b>	<b>0,87</b>	<b>2,06</b>
<b>Koszt ogółem</b>	<b>18,04</b>	<b>19,92</b>	<b>20,47</b>

Źródło: analiza przeprowadzona przez przedsiębiorstwo Oxera na podstawie danych otrzymanych od operatora portu lotniczego.

(427) Wyniki przedstawione w Tabeli 25 i Tabeli 26 oparto na następujących założeniach:

- dotyczą okresu od czerwca 2010 r. do lutego 2011 r., czyli okresu obowiązywania umów zmieniających z 2010 r.;
- szacunki przychodów z działalności lotniczej sporządza się zgodnie z metodą łączącą elementy podejścia *ex post* z elementami podejścia *ex ante*. Bazują one na faktycznej liczbie pasażerów Wizz Air i danych dotyczących postojów na ziemi i obsługi między rejsami w 2010 r. (perspektywa *ex post*), a za styczeń i luty 2011 r. przedsiębiorstwo Oxera oszacowało je na podstawie wartości z grudnia 2010 r. (perspektywa *ex ante*). Zniżki szacuje się w ramach podejścia *ex ante* i uwzględniają one stawki podstawowe oraz rabaty określone w umowach zmieniających z 2010 r. Zakłada się zniżkę w wysokości 10 % od opłat za lądowanie oraz zniżkę w wysokości 10 % od opłaty za pasażera, który wszedł na pokład. Opłaty za ochronę są wliczone;
- przychody z działalności pozalotniczej na odlatującego pasażera oszacowano zgodnie ze średnim wynikiem ekonomicznym dotyczącym przychodów z działalności pozalotniczej za 2010 r. dla Wizz Air, tj. 3,04 EUR na pasażera;
- jeżeli chodzi o koszty przyrostowe, koszty, które różnią się w zależności od liczby pasażerów (koszty personelu, koszty energii, koszty materiałów oraz koszty zakupionych usług i inne wydatki operacyjne), przypisano Wizz Air proporcjonalnie do udziału tego przedsiębiorstwa lotniczego w liczbie odlatujących pasażerów. Obliczenia przeprowadzono na podstawie danych dotyczących wyniku ekonomicznego zgromadzonych dla kosztów operacyjnych, dlatego też miały one charakter *ex post*;
- w analizie nie uwzględniono żadnych płatności marketingowych, ponieważ umowę marketingową rozwiązano w lutym 2010 r.;

- przyrostowe koszty inwestycji oszacowano z uwzględnieniem inwestycji dokonanych w 2010 r. Inwestycji w budynek terminalu i sprzęt służący do ochrony lotnictwa zrealizowanych dzięki dofinansowaniu ze strony państwa nie przypisano Wizz Air. W opinii przedsiębiorstwa Oxera koszty te zostałyby poniesione niezależnie od obecności Wizz Air w porcie lotniczym, ponieważ konieczność ich poniesienia wynikała z zobowiązania Rumunii do spełnienia wymogów uprawniających ją do przystąpienia do strefy Schengen. Inwestycje sfinansowane z zasobów własnych operatora portu lotniczego zostały uwzględnione. Koszty inwestycji sfinansowane z zasobów własnych operatora portu lotniczego obejmujące amortyzację i odsetki zostały przypisane Wizz Air proporcjonalnie do udziału pasażerów Wizz Air w zdolności w zakresie przewozów pasażerskich portu lotniczego. Zdolność w zakresie przewozów pasażerskich oszacowano jako równowartość maksymalnej liczby pasażerów obsługiwanych w 2010 r., ponieważ przedsiębiorstwo Oxera stwierdziło na podstawie informacji otrzymanych od operatora portu lotniczego, że w chwili przeprowadzania badania (październik 2011 r.) międzynarodowy port lotniczy w Timișoarze działał przy wykorzystaniu pełnej zdolności w zakresie ruchu lotniczego.

- (428) Na podstawie przedstawionych powyżej danych dotyczących kosztów i przychodów przedsiębiorstwo Oxera stwierdziło, że z perspektywy *ex post* (z pewnymi elementami *ex ante*) umowy zmieniające z 2010 r. były rentowne w ujęciu przyrostowym. Zysk na pasażera (tj. wkład przyrostowy na pasażera obliczony jako różnica między szacunkowymi przychodami przyrostowymi a szacunkowymi kosztami przyrostowymi) przedstawiono w Tabeli 27.

**Tabela 27: Wkład przyrostowy związany z umowami z 2010 r. (w EUR)**

Kategoria	2008	2009	2010
<b>Średni przychód przyrostowy na odlatującego pasażera</b>	22,47	20,75	20,70
Średni koszt przyrostowy na odlatującego pasażera	18,04	19,92	20,47
Wkład przyrostowy na odlatującego pasażera	4,43	0,84	0,23
<b>Wkład przyrostowy ogółem</b>	<b>19 404</b>	<b>107 198</b>	<b>37 833</b>

Źródło: analiza przeprowadzona przez przedsiębiorstwo Oxera na podstawie danych otrzymanych od operatora portu lotniczego.

- (429) Na podstawie powyższych obliczeń przedsiębiorstwo Oxera stwierdziło, że umowy zmieniające z 2010 r. charakteryzowały się dodatnią wartością bieżącą netto w wysokości 483 147 EUR na przestrzeni dziewięciu miesięcy obowiązywania tych umów. Przepływy pieniężne wynikające z umów zmieniających z 2010 r. nie zostały zdyskontowane, ponieważ okres obowiązywania umów zmieniających z 2010 r. był krótszy niż jeden rok.
- (430) Komisja zwraca uwagę na fakt, że w przeprowadzonej przez przedsiębiorstwo Oxera ocenie rentowności *ex post* łączy się dane *ex ante* z danymi *ex post* w celu obliczenia przychodów przyrostowych, natomiast obliczenia kosztów przyrostowych opierają się wyłącznie na danych *ex post*.
- (431) Jeżeli chodzi o przychody z działalności lotniczej, Komisja zwraca uwagę na fakt, że opłaty za oświetlenie i parkowanie nie zostały uwzględnione w obliczeniach, co świadczy o przyjęciu podejścia konserwatywnego.
- (432) Komisja zwraca uwagę, że uwzględniono zarówno opłaty za ochronę, jak i koszty ochrony, i przyjmuje, że fakt ten nie wpłynie na obliczenia rentowności.
- (433) Po stronie kosztów:
- a) Komisja uznaje podejście zastosowane w celu obliczenia przyrostowych kosztów operacyjnych, które opierało się na danych dotyczących wyniku ekonomicznego dostępnych przed podpisaniem umów, za racjonalne;
  - b) Komisja zwraca uwagę na fakt, że zgodnie ze wzorem zawartym w umowie marketingowej ponowne obliczenie opłat lotniskowych w celu uwzględnienia opłat za oświetlenie i parkowanie również prowadzi do przeszacowania płatności marketingowych o tę samą kwotę;
  - c) Komisja zwraca uwagę na fakt, że w badaniu uwzględniono przyrostowe koszty amortyzacji inwestycji zrealizowanych z zasobów własnych portu lotniczego na podstawie oczekiwanego udziału Wizz Air w przepustowości portu lotniczego. Jak wyjaśniono jednak w motywie 372, Komisja stwierdziła, że operator portu lotniczego nie ponosił żadnych kosztów inwestycji w związku z obecnością przedsiębiorstwa lotniczego w międzynarodowym porcie lotniczym w Timișoarze. Dlatego też Komisja uznaje, że analiza nie powinna uwzględniać żadnych kosztów amortyzacji związanych z umowami.

- (434) Z przyczyn wyjaśnionych w motywie 433 Komisja stwierdza, że – ogólnie rzecz biorąc – koszty wydają się przeszacowane.
- (435) Biorąc jednak pod uwagę fakt, że dokonanie korekty przychodów z działalności lotniczej wiązałoby się z koniecznością analogicznego skorygowania płatności marketingowych, co pozostawałoby bez wpływu na obliczenia rentowności, oraz fakt, że koszty zdają się przeszacowane, Komisja stwierdza, że ogólny wniosek płynący z badania przeprowadzonego przez przedsiębiorstwo Oxera w 2011 r. należałoby uznać za uzasadniony, a wartość bieżąca netto pozostałaby dodatnia.
- (436) Na podstawie informacji zawartych w motywach 430–435 Komisja uznaje przedstawione w sprawozdaniu przedsiębiorstwa Oxera z dnia 27 października 2011 r. wyniki dotyczące umów zmieniających z 2010 r. za dopuszczalne.

#### *Wnioski dotyczące korzyści gospodarczej*

- (437) Na podstawie wyników badania *ex ante* przeprowadzonego przez przedsiębiorstwo Oxera, które to wyniki zrekonstruowano następnie *ex post* począwszy od dnia 10 lutego 2015 r., i zgodnie z ponownymi obliczeniami przeprowadzonymi przez Komisję (motyw 425) oczekiwano, że umowy zmieniające z 2010 r. będą rentowne dla operatora portu lotniczego w ujęciu przyrostowym. W związku z tym Komisja stwierdza, że ostrożny inwestor prywatny zawarłby takie porozumienia. Komisja zwraca uwagę na fakt, że sprawozdanie *ex post* sporządzone przez przedsiębiorstwa Oxera dostarcza dowodów uzupełniających na poparcie ustaleń z przeprowadzonego przez przedsiębiorstwo Oxera badania *ex ante*.
- (438) Ponadto istnieją przesłanki świadczące o tym, że umowy zmieniające z 2010 r. zawarte z Wizz Air stanowiły jeden z elementów szerszej zakrojonej strategii i długoterminowych starań na rzecz poprawy ogólnej rentowności portu lotniczego – w tym kontekście warto zapoznać się w szczególności z planem rozwoju.
- (439) W związku z tym Komisja stwierdza, że umowy zmieniające z 2010 r. nie przyniosły korzyści gospodarczej Wizz Air, której Wizz Air nie uzyskałby na normalnych warunkach rynkowych.

#### 9.1.5. *Wniosek dotyczący środka 3*

- (440) Z przyczyn wyjaśnionych w motywach 301–439 Komisja stwierdza, że umowy z 2008 r. i umowy zmieniające z 2010 r. nie stanowią pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

### **10. ŚRODEK 4 – ZWŁOKA W ZAPŁACIE OPŁAT LOTNISKOWYCH ZAFAKTUROWANYCH NA WIZZ AIR ZA OKRES OD PAŹDZIERNIKA 2009 R. DO LUTEGO 2010 R.**

- (441) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja zauważyła, że nie można wykluczyć, iż zwłoka w uiszczeniu płatności z tytułu opłat lotniskowych przynosi Wizz Air korzyść gospodarczą. Komisja zauważyła, że w chwili wydania decyzji o wszczęciu postępowania Wizz Air nie uiszczył opłat lotniskowych za okres od października 2009 r. do lutego 2010 r. w wysokości 2,6 mln EUR. Chociaż nieuregulowane płatności uwzględniono jako należności od Wizz Air w sprawozdaniu finansowym operatora portu lotniczego, nie wszczęto żadnych postępowań sądowych.
- (442) Rumunia poinformowała, że operator portu lotniczego pozwał Wizz Air w celu uzyskania tytułu egzekucyjnego. Jednocześnie Wizz Air pozwał operatora portu lotniczego w celu uzyskania tytułu egzekucyjnego dotyczącego zaległych płatności za usługi marketingowe świadczone przez Wizz Air. Według Rumunii oba postępowania sądowe/orzeczenia arbitrażowe rozstrzygnięto prawomocnymi decyzjami, podtrzymującymi oba wnioski o płatność. Rumunia oznajmiła, że wzajemne długi potrącono zgodnie z przepisami rumuńskiego kodeksu cywilnego w drodze ugody (motyw 109).
- (443) Komisja przypomina, że umowy z 2008 r. między operatorem portu lotniczego i Wizz Air były zgodne z testem prywatnego inwestora, tj. nie przyniosły korzyści gospodarczej Wizz Air, a zatem nie stanowiły pomocy państwa.

#### *Wniosek*

- (444) Komisja stwierdza zatem, że ponieważ zaległe opłaty lotniskowe zostały potrącone z roszczeń Wizz Air dotyczących płatności marketingowych zgodnie z obowiązującym prawem, domniemana pomoc państwa stała się bezprzedmiotowa.



**11. WNIOSEK**

- (445) W związku z powyższym Komisja stwierdza, że finansowanie budowy terminalu do obsługi połączeń z państwami spoza strefy Schengen, modernizacji drogi startowej i rozbudowy płyty postojowej dla statków powietrznych oraz sprzętu oświetleniowego stanowi niezgodną z prawem pomoc państwa, która jest zgodna z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE.
- (446) Komisja stwierdza ponadto, że następujące środki nie stanowią pomocy państwa: (i) finansowanie publiczne na budowę drogi dojazdowej i parkingu w 2007 r., (ii) finansowanie publiczne sprzętu służącego do ochrony lotnictwa w 2008 r.; (iii) opłaty lotniskowe w AIP z 2007 r., AIP z 2008 r. i AIP z 2010 r. oraz (iv) umowy z Wizz Air z 2008 r. (w tym umowy zmieniające z 2010 r.),

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

**Artykuł 1**

1. Finansowanie publiczne w kwocie 29 194 600 RON przyznane przez Rumunię w latach 2007–2009 operatorowi portu lotniczego na budowę terminalu do obsługi połączeń z państwami spoza strefy Schengen, modernizację drogi kołowania i rozbudowę płyty postojowej oraz na sprzęt oświetleniowy stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Wdrożono ją z naruszeniem art. 108 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.
2. Pomoc państwa, o której mowa w ust. 1, jest zgodna z rynkiem wewnętrznym w rozumieniu art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

**Artykuł 2**

Finansowanie publiczne na budowę drogi dojazdowej i parkingu w 2007 r. oraz na zakup sprzętu służącego do ochrony lotnictwa w 2008 r., opłaty lotniskowe określone w AIP z 2007 r., AIP z 2008 r. i AIP z 2010 r. oraz umowy z Wizz Air z 2008 r. (w tym umowy zmieniające z 2010 r.) nie stanowią pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

**Artykuł 3**

Niniejsza decyzja skierowana jest do Rumunii.

Sporządzono w Brukseli dnia 24 lutego 2020 r.

W imieniu Komisji  
Margrethe VESTAGER  
Wiceprzewodnicząca wykonawcza

---