РЕШЕНИЕ (ЕС) 2025/1191 НА КОМИСИЯТА

от 21 февруари 2025 година

относно държавна помощ SA. 33769 — C/2015 (ex NN/2015) (ex CP/2011), приведена в действие от Румъния в полза на Târgu-Mureş Transilvania Airport

(нотифицирано под номер C(2025) 1127)

(само текстът на румънски език е автентичен)

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 108, параграф 2, първа алинея от него,

като взе предвид Споразумението за Европейското икономическо пространство, и по-специално член 62, параграф 1, буква а) от него,

като прикани заинтересованите страни да представят мненията си в съответствие с посочените по-горе разпоредби ([1]) и като взе предвид техните мнения,

като има предвид, че:

1. ПРОЦЕДУРА

1.1. Процедура относно предполагаемото публично финансиране на Târgu Mureş Transylvania Airport през периода 2007—2009 г.

(1) На 17 май 2010 г. Румъния уведоми Комисията, в съответствие с член 108, параграф 3 от Договора за функционирането на Европейския съюз („Договора“ или „ДФЕС“), относно схема за помощ, с която предоставя публична подкрепа в полза на малки регионални летища, включително летището Târgu Mureş Transylvania Airport („Târgu Mureş Airport“, „TMA“ или „летището“). Уведомлението е заведено под дело номер № 185/2010.

(2) С писмо от 24 май 2011 г. Комисията информира Румъния, че е решила да започне официалната процедура по разследване, предвидена в член 108, параграф 2 от ДФЕС, под дело номер SA.30931 (2011/C) („решението за откриване на процедурата от 2011 г.“) ([2]), по отношение на схемата за публично финансиране за подпомагане на развитието на летищната инфраструктура на малки регионални летища, както и за публично финансиране за покриване на оперативни загуби, предоставено в полза на регионални летища през периода 2007—2009 г., за която Румъния е уведомила Комисията по време на етапа на предварителна оценка на уведомлението. Впоследствие на 23 юни 2011 г. Комисията прие поправка към посоченото решение.

(3) С писмо от 25 юли 2011 г. Румъния оттегли уведомлението си. Вследствие на това на 31 октомври 2011 г. Комисията приключи разследването си по отношение на мярката, за която е постъпило уведомление. Официалната процедура по разследване остана открита по отношение на публичното финансиране, предоставено на румънски регионални летища в периода 2007—2009 г. за покриване на оперативни загуби.

([1]) Решение на Комисията SA.33769 (2015/C) (ex 2015/NN) (ex 2011/CP) — Румъния — Предполагаема държавна помощ за Târgu-Mureş Transilvania Airport, Wizz Air, Ryanair и други авиокомпании (ОВ C 104, 18.3.2016 г., стр. 45) (коригирано от Комисията чрез поправка, приета на 23 юни 2011 г.) и Решение на Комисията относно държавна помощ SA.30931 (11/C) (ex N 185/10), приведена в действие от Румъния в полза на румънските регионални летища (ОВ C 207, 13.7.2011 г., стр. 3).

([2]) ОВ C 207, 13.7.2011 г., стр. 3.

(4) С окончателно положително решение от 27 септември 2016 г. („окончателното решение от 2016 г.“) ([3]) Комисията приключи разследването по дело SA.30931 по отношение на всички засегнати летища с изключение на летище Avram Iancu в Клуж („Cluj Airport“ или „CNIA“) и ТМА.

(5) Следователно разследването на публичното финансиране за покриване на оперативните загуби на ТМА в периода 2007—2009 г. остава открито и ще бъде оценено в настоящото решение.

1.2. Процедура относно предполагаемите мерки за помощ в полза на авиокомпаниите, осъществяващи дейност на Târgu Mureş Transylvania Airport, в полза на Târgu Mureş Transiylvania Airport и на оператора на това летище

(6) На 13 октомври 2011 г. Комисията получи жалба в съответствие с член 108, параграф 3 от ДФЕС относно предполагаема неправомерна държавна помощ в полза на ТМА. Жалбата е регистрирана под номер SA. 33769. Жалбата беше подкрепена с допълнителна информация, изпратена на Комисията на 14 октомври 2011 г., 18 октомври 2011 г., 3 ноември 2011 г., 24 ноември 2011 г., 10 януари 2012 г. и 8 ноември 2012 г.

(7) На 1 март 2012 г. Комисията получи втора жалба относно предполагаема неправомерна държавна помощ, предоставена в полза на авиокомпания Wizz Air и на ТМА. Вторият жалбоподател предостави на Комисията допълнителна информация на 2 април 2012 г., 20 април 2012 г. и 15 октомври 2012 г. Тази жалба и допълнителната информация също бяха регистрирани под номер SA. 33769.

(8) На 15 октомври 2012 г. Комисията получи трета жалба относно предполагаема неправомерна държавна помощ, предоставена в полза на ТМА. Жалбата беше подкрепена с допълнителна информация, изпратена на 7 декември 2012 г., 26 февруари 2013 г., 27 февруари 2013 г., 18 септември, 5 декември 2013 г., 12 февруари 2015 г. и 18 февруари 2015 г. Тази жалба и допълнителната информация също бяха регистрирани под номер SA. 33769.

(9) В периода 2011—2015 г. бяха проведени няколко обмена на информация между Комисията, румънските органи и всеки един от жалбоподателите.

(10) С писмо от 31 юли 2015 г. Комисията уведоми Румъния за решението си да започне официалната процедура по разследване, предвидена в член 108, параграф 2 от ДФЕС, по отношение на летищните такси, налагани на авиокомпаниите, осъществяващи дейност на ТМА, публичното финансиране за УОИИ, предоставено в полза на оператора на летището за периодите 2011—2014 г. и 2014—2019 г., и публичното финансиране за закупуването на инфраструктура за наземно обслужване през 2011 г. и на съоръжения за паркинги на ТМА („решението за откриване на процедура от 2015 г.“) ([4]).

(11) С писмо от 26 август 2015 г. румънските органи поискаха удължаване на срока за представяне на позицията си.

(12) В крайна сметка Комисията получи мнения от Румъния на 2 октомври 2015 г.

(13) Решението за откриване на процедурата от 2015 г. беше публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз* на 18 март 2016 г. Комисията прикани заинтересованите страни да представят мненията си относно въпросните мерки в рамките на един месец след датата на публикуването.

(14) Комисията получи мнения от Carpatair и от румънските органи на 15 април 2016 г., от Wizz Air на 2 май 2016 г. и от Cluj Airport на 3 май 2016 г.

(15) На 22 август 2016 г. Комисията предаде мненията на третите страни на Румъния. На 22 септември 2016 г. Румъния предостави своя отговор на мненията.

(16) С писмо от 24 октомври 2017 г. Комисията поиска допълнителна информация от румънските органи. Румънските органи отговориха на горното искане на 19 февруари 2018 г.

([3]) Решение (ЕС) 2017/1149 на Комисията от 27 септември 2016 година относно държавна помощ SA.30931 (11/C) (ex N 185/10), приведена в действие от Румъния в полза на румънските регионални летища (нотифицирано под номер C(2016) 6031) (ОВ L 166, 29.6.2017 г., стр. 36, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2017/1149/oj).

([4]) Държавна помощ — Румъния — Държавна помощ SA.32963 (2015/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/CP) — Държавна помощ в полза на Wizz Air и летище Cluj — Napoca — Покана за представяне на мнения съгласно член 108, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ОВ C 104, 18.3.2016 г., стр. 77).

1.3. **Процедурни стъпки, общи за решенията за откриване на процедура от 2011 г. и от 2015 г.**

(17) На 26 февруари 2020 г. Комисията получи допълнителна информация от румънските органи. На 13 март 2020 г. службите на Комисията проведоха телеконферентен разговор с румънските органи, а на 5 май 2020 г. изпратиха искане за допълнителна информация. Румънските органи отговориха на горното искане на 5 юни 2020 г.

(18) С писма от 14 февруари, 4 март, 30 юли и 25 септември 2024 г. Комисията поиска допълнителна информация от румънските органи. Румънските органи отговориха на тези искания на 24 март, 12 април, 30 август и 22 октомври 2024 г.

2. **ГРАД ТЪРГУ МУРЕШ И ОКРЪГ МУРЕШ**

2.1. **Общ преглед**

(19) Търгу Муреш е град с население от 116 000 души ([5]) в окръг Муреш. Той служи като административен център на окръга и се счита за икономически център с надрегионално значение.

(20) Окръг Муреш (Mureș) принадлежи към централния регион на Румъния (или „*Centru*“ на румънски език). Този регион включва също окръзите Алба, Брашов, Ковасна, Харгита и Сибиу. Разположен централно в Румъния, регионът се намира на еднакво разстояние от различни гранични пунктове.

2.2. **Тенденции при населението и икономически показатели**

(21) Населението на окръг Муреш непрекъснато намалява през последните десетилетия. През 1990 г. жителите на окръга се оценяват на 621 445 души. До 2010 г. този брой е спаднал на 580 672 души. До 2020 г. населението е намаляло още повече — до 557 200 души, а прогнозите сочат, че до 2050 г. то ще спадне до 436 600 души. Групата на населението в работоспособна възраст (15—61 години) също се очаква драстично да намалее, от 397 400 души през 2010 г. на 255 300 души до 2050 г. — спад с 35,8 % ([6]).

(22) През първото десетилетие на 21-ви век ръстът на БВП на окръг Муреш е вторият най-нисък сред окръзите в Централния регион, като значително изостава от този на Букурещ ([7]).

2.3. **Пътна инфраструктура**

(23) Към декември 2009 г. в окръг Муреш са налице 2 098 километра пътища, състоящи се от 414 километра национални пътища и 1 684 километра окръжни пътища. Само 425 километра от тях обаче са категоризирани като „модерна“ инфраструктура ([8]).

(24) По времето на разследването пътната инфраструктура в окръг Муреш не е имала бързи връзки с останалата част на страната. Най-значимото европейско трасе, минаващо през Търгу Муреш, е било E60, което свързва унгарската граница при Борш с градове като Орадеа, Клуж-Напока, Търгу Муреш, Брашов, Плоещ, Букурещ и Констанца. Окръг Муреш също така има достъп до няколко други ключови транспортни коридора: E68 (свързващ унгарската граница със Сибиу, Брашов и други важни градове), E81 (свързващ България с Румъния и преминаващ през Букурещ, Питещ и Клуж-Напока), както и E574 и E58, които свързват важни градове и гранични пунктове в региона ([9]).

([5]) Данни от 2021 г.

([6]) Central Region Development Agency (Агенция за развитие на Централен регион). Demographic Analysis of the Central Region. Geodemographic disparities. Trends and Forecasts (Демографски анализ на Централен регион. Геодемографски диспропорции. Тенденции и прогнози.) (2010 г.).
На разположение на адрес: 31усх_Analiza si prognoza demografica.pdf.

([7]) През периода от 1999 г. до 2007 г. БВП се е увеличил едва с 39,2 % в сравнение със 102 % в регион Алба и 84,7 % в окръг Сибиу и под средното за региона равнище от 59,9 %.
Информация от Агенция за развитие на Централен регион. Unemployment in the Central Region – Causes and Trends (Безработицата в Централен регион — причини и тенденции) (2010 г.).
На разположение на адрес: pqn30_somaj.pdf.

([8]) Central Region Development Agency (Агенция за развитие на Централен регион). Transport infrastructure. Transport infrastructure. Key factors in the sustainable development of the Central Region (Транспортна инфраструктура. Ключови фактори за устойчивото развитие на Централен регион.) (2011 г.).
На разположение на адрес: Microsoft Word - Coperta studiu Infrastructura de transport.

([9]) План за устойчива градска мобилност на община Търгу Муреш.
На разположение на адрес: PMUD Târgu Mureș.

(25) Бъдещото изграждане на инфраструктура по това време включва планираната автомагистрала „Трансилвания“ A3 (на румънски език *Autostrada A3*), която има за цел да свърже Букурещ с унгарската граница през Брашов, Търгу Муреш и Клуж Напока, като преминава през окръг Муреш. В допълнение планираната автомагистрала до Молдова би подобрила връзките между Търгу Муреш и градове като Роман, Яш и молдовската граница ([10]).

(26) Към момента на разследването потоците въздушно движение, генерирани от летище Târgu Mureş Transylvania (TMA), не са можели да заобикалят центъра на град Търгу Муреш, което заедно с лошото качество на железопътните услуги дава отрицателно отражение върху мобилността на окръга. Освен това към декември 2018 г. TMA има изградена връзка само с изхода на A3.

3. ЛЕТИЩЕ TÂRGU-MUREŞ

3.1. Летището

(27) Летище Târgu Mureş Transylvania е разположено на 14 километра в югозападна посока от град Тръгу Муреш. Това е важен инфраструктурен обект за регионалната свързаност на Трансилвания и осигурява многобройни работни места, свързани със сектора на въздухоплавателните услуги.

(28) TMA се намира на равно разстояние от 450 километра от основните столици на по-широкия регион — отстои на 450 km от Белград, Будапеща, Букурещ и Кишинеу. Летището обслужва регион, състоящ се от няколко окръга, като Муреш, Харгита, Ковасна, части от Бистрица, Брашов, Сучава и Сибиу, с общо население от около 2,7 милиона души.

(29) В най-голяма близост се намират летище Клуж, което отстои на приблизително 103 km или на около 1 час и 30 минути път с автомобил, и международно летище Сибиу, което е отдалечено на около 120 km или на около 1 час и 50 минути път с автомобил. Всички други големи летища са на повече от 2 часа път с автомобил. Броят на пътниците на TMA през периода 2005—2019 г. е показан на таблицата по-долу.

Таблица 1

Брой на пътниците на TMA през периода 2005—2019 г. ([11])

2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.
12 408	46 882	156 929	69 945	84 062	74 353	257 303	300 427

2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.
356 656	343 521	336 694	287 412	566	63 794	179 066

(30) Между 2005 г. и 2019 г. редовни полети от летището изпълняват няколко авиокомпании. Дейностите на основните авиокомпании, предлагащи редовни полети на TMA, са описани в следващите параграфи.

(31) Wizz Air започва да извършва дейност на летището през юни 2006 г. с маршрут до Будапеща, а през 2007 г. разширява дейността си с още пет маршрута. През ноември 2007 г. Wizz Air преустановява дейността си на летището. През 2008 г. Wizz Air възобновява дейността си на летището с пет нови маршрута. През 2009 г. и 2010 г. Wizz Air изпълнява само маршрута си до Будапеща. През 2011 г. Wizz Air разширява услугите си, като отново разкрива стари маршрути и добавя нови, достигайки общо осем маршрута. Оттогава Wizz Air оперира активно на летището, като обслужва средно осем до десет маршрута до затварянето на летището по технически причини през 2017 г. След възобновяването на търговските услуги от TMA през 2018 и 2019 г. Wizz Air обслужва четири маршрута от TMA.

([10]) План за устойчива градска мобилност на община Търгу Муреш.
На разположение на адрес: PMUD Târgu Mureş.

([11]) Окончателните цифри за периода 2007—2009 г. леко се различават от цифрите в окончателното решение от 2016 г. въз основа на разяснения, предоставени от Румъния. Намаляването на броя на пътниците през ноември 2016 г. е свързано с временното затваряне на летището с цел ремонт на пистата и перона и с отмяната или прехвърлянето на всички полети на летище Клуж. Тези работи приключват през юни 2018 г.
Източник: https://www.aeroportultransilvania.ro/wp-content/uploads/2014/05/Raportul-anual-al-administratorilor-cu-privire-la-bilantul-31-12-2016.pdf.

(32) През 2013 г. Ryanair обслужва два маршрута до летищата в Шарлероа и Пиза, но до средата на 2014 г. запазва само маршрута до Шарлероа, когато преустановява дейността си на летището и от 2014 г. нататък не обслужва никакви маршрути.

(33) Malev обслужва маршрут до Будапеща в периода 2005—2012 г.

(34) TAROM обслужва маршрут до Букурещ в периода 2005—2014 г., както и през 2018 и 2019 г.

(35) Carpatair обслужва връзка с Тимишоара в периода 2005—2008 г.

(36) Освен това през периода 2005—2019 г. няколко авиокомпании предлагат чартърни полети до Дания (Cimber Air и Wideroe), Египет (Air Arabia, TAROM и Air Bucharest), Израел (Sun D'Or) и Турция (Corendon и TAROM).

(37) През периода на разследването на летището не са обслужвани товарни полети. Превозите на товари се осъществяват предимно чрез транзитен автомобилен транспорт.

3.2. **Оператор на летището**

(38) От 1990 г. до 2019 г. операторът на TMA е Regia Autonomă "Aeroportul Transilvania" Târgu-Mureș ([12]). Подобно на повечето летища в Румъния, до 1997 г. TMA е част от Сдружението на регионалните летища в Румъния („RAATR“) под надзора на румънското Министерство на транспорта.

(39) Съгласно Решение № 398/1997 на правителството на Румъния („правителственото решение от 1997 г.“) ([13]) 13 летища в рамките на структурата RAATR са подчинени на местните публични органи, т.е. на *Consilii Județene*, или на окръжните съвети. Това включва TMA, което е подчинено на Окръжния съвет на Мureш. Поради това от 6 август 1997 г. до 2019 г. операторът на летището е осъществявал дейност под ръководството на Окръжния съвет на Мureш ([14]). В правителственото решение от 1997 г. се предвижда финансирането на операторите на летища да се осигурява от техните собствени ресурси и, в допълнение, от заделени средства от местния бюджет на окръжните съвети в рамките на одобрените за тази цел суми. ([15]) Финансовият режим, мисията и правомощията на всички оператори на летища са еднакви за всички летища ([16]).

(40) Съгласно правителственото решение от 1997 г. ([17]) активите и пасивите на летището са поети от окръг Мureш на 30 юни 1997 г. ([18]). Прехвърлените активи са включвали терминала, пистата за излитане и кацане, пътеките за рулиране и платформите за отвеждане към самолета и впоследствие са били описани като активи на окръг Мureш.

(41) Задачите на оператора на летището са били да поддържа и експлоатира летищната инфраструктура. Той предлага летищни услуги и събира такси от ползвателите (оператори на търговско въздухоплаване, както и нетърговски ползватели на „общата авиация“) за използването на тази инфраструктура.

(42) През 2011 г. TMA е натоварено с предоставянето на УОИИ („УОИИ от 2011 г.“) с Регионално решение № 107/2011 от 18 август 2011 г. на Окръжния съвет на Мureш („регионалното решение от август 2011 г.“ или „възлагането на УОИИ от 2011 г.“). Това решение се е прилагало от 18 август 2011 г. до 30 октомври 2014 г.

([12]) Тя е самоуправляващо се юридическо лице в съответствие с членове 2 и 3 от румънския Закон № 15/1990 за реорганизацията на държавните стопански единици като автономни корпорации и търговски дружества.

([13]) Решение № 398/1997 на правителството на Румъния относно преминаването на някои автономни летищни администрации от правомощията на Министерството на транспорта към правомощията на окръжните съвети.

([14]) Решение № 37/11.09.1997 на Общинския съвет на Мureш.

([15]) Член 3 от правителственото решение от 1997 г.

([16]) Член 3 и приложение II (Рамкова наредба за организацията и функционирането на операторите на летища) към правителственото решение от 1997 г.

([17]) Член 1, алинея 2 от правителственото решение от 1997 г.

([18]) Приложение 3 към правителственото решение от 1997 г.

(43) Операторът на летището е бил натоварен с предоставянето на втора УОИИ („УОИИ от 2014 г.“) с Решение № 161/2014 на Окръжния съвет на Муреш от 30 октомври 2014 г., изменено с Решение № 67/2015 на Окръжния съвет на Муреш от 18 юни 2015 г. („регионалното решение от октомври 2014 г.“ или „възлагането на УОИИ от 2014 г.“). Това решение е било в сила до 9 май 2019 г.

4. ПОДРОБНО ОПИСАНИЕ НА МЕРКИТЕ

(44) Настоящото решение обхваща пет мерки ([19]):

— мярка 1 — финансиране на ТМА през периода 2007—2009 г.

— мярка 2 — финансиране на инфраструктура за наземно обслужване за ТМА през 2011 г.

— мярка 3 — финансиране на ТМА съгласно възлагането на УОИИ от 2011 г. през периода август 2011 г. — октомври 2014 г.

— мярка 4 — финансиране на ТМА съгласно възлагането на УОИИ от 2014 г. през периода октомври 2014 г. — 31 юли 2019 г.

— мярка 5 — летищни такси за авиокомпаниите, осъществяващи дейност на ТМА, през периода 21 март 2013 г. — 16 февруари 2019 г.

4.1. Мярка 1 — финансиране на ТМА през периода 2007—2009 г.

(45) Румънските органи обясниха, че през периода 2007—2009 г. всички малки румънски регионални летища като цяло са били на загуба и че оперативните им загуби са били покривани от държавата на годишна база ([20]).

(46) Конкретно в случая на ТМА печалбата преди лихви и данъци за референтния период, както и предоставеното публично финансиране, са представени в таблицата по-долу.

Таблица 2

Печалба преди лихви и данъци на ТМА и публично финансиране през периода 2007—2009 г. (RON)

Година	2007 г.	2008 г.	2009 г.	Общо
Оперативни разходи	4 855 746	6 143 528	7 135 784	18 135 058
Оперативни приходи	2 979 561	2 016 657	2 018 773	7 014 991
Резултати от дейността дефицит/загуба	(1 876 185)	(4 126 871)	(5 117 011)	(11 120 067)
Размер на компенсацията, изплатена с публични средства	1 838 540	4 305 247	4 722 536	10 866 323
Недостиг на финансиране, който не се покрива от публични средства/ свръхкомпенсация	(37 645)	178 376	(394 475)	(253 744)
Недостиг на финансиране, който не се покрива от публични средства/ свръхкомпенсация (в EUR)	(11 286)	48 440	(93 056)	(152 783)

([19]) Тъй като настоящото решение се отнася до две решения за откриване на процедура, Комисията промени номерацията на мерките, съдържащи се в решението за откриване на процедурата от 2015 г., за да направи четенето по-лесно.

([20]) Вж. съображение 29 от решението за откриване на процедурата от 2011 г.

(47) ТМА е получило общо 10 866 323 RON (2 834 420 EUR ([21])) по мярка 1 през периода 2007—2009 г. Въпреки че резултатът за 2008 г. е приключен със свръхкомпенсация, общият размер на компенсацията за тези три години е бил по-нисък от резултата от дейността, което е довело до недостиг на финансиране в размер на 253 744 RON (152 783 EUR).

(48) Според Румъния публичното финансиране, предоставяно на годишна база през периода 2007—2009 г., представлява компенсация за извършването на УОИИ, състояща се в цялостното управление на ТМА, и е в съответствие с условията, определени в Решение 2005/842/ЕО на Комисията от 28 ноември 2005 г. относно прилагането на член 86, параграф 2 от Договора за ЕО [понастоящем член 106, параграф 2 от ДФЕС] за държавната помощ във вид на компенсация за обществена услуга, предоставена на определени предприятия, натоварени с извършването на услуги от общ икономически интерес („Решението за УОИИ от 2005 г.“) ([22]).

(49) По-конкретно:

а) извършването на УОИИ е било поверено на оператора на летището с Правителствено решение от 1997 г. за определяне на задълженията за извършване на обществена услуга („ЗИОУ“), параметрите за изчисляване на компенсацията и договореностите за избягване на свръхкомпенсиране;

б) годишният пътникопоток на летището не е надвишавал 1 000 000 пътници.

(50) В правителственото решение от 1997 г. се посочва, че оперативните и капиталовите разходи на въпросните летища ще бъдат покривани със собствени ресурси, допълвани, доколкото е необходимо, с публично финансиране. Румъния счита, че този механизъм предотвратява свръхкомпенсацията, тъй като летищата могат да получат само необходимата сума за покриване на всички разходи. Тези суми се изплащат на летищата в началото на годината въз основа на прогнозите за разходите, а евентуалният излишък се връща на държавата в края на финансовата година. За въпросния период бюджетът на летището е бил одобрен с решение на Окръжния съвет на Муреш.

(51) Бюджетът на летището за 2007 г. е одобрен с Решение № 3 от 25 януари 2007 г. на Окръжния съвет на Муреш, с което се одобряват бюджетът на Окръжния съвет на окръг Муреш и сумите, предназначени за съфинансиране на програмите за развитие на административно-териториалните единици на окръг Муреш за 2007 г.

(52) За 2008 г. бюджетът на летището е одобрен с Резолюция № 56 от 27 март 2008 г. на Окръжния съвет на Муреш относно бюджета за приходите и разходите на автономната регионална летищна администрация на "Transylvania-Târgu Mureș", както и за целите и критериите за изпълнение на дейността на директора на региона.

(53) Бюджетът на летището за 2009 г. е одобрен с Решение № 37 от 29 април 2009 г. на Окръжния съвет на Муреш за одобряване на бюджета за приходите и разходите на Administration Regia Autonomă Aeroportul "Transylvania Mureș" за 2009 година.

4.2. **Мярка 2 — финансиране на инфраструктура за наземно обслужване през 2011 г.**

(54) В решението за откриване на процедурата от 2015 г. се отбелязва, че операторът на летището е получил публична подкрепа за финансирането на инфраструктура за наземно обслужване на обща стойност от 3 038 362 RON (716 747 EUR). Според Румъния тези плащания са били одобрени от Окръжния съвет на Mureș преди приемането на Регионално решение № 107/2011 от 18 август 2011 г. на Окръжния съвет на Муреш, с което, както е обяснено в съображение 42, на ТМА е възложено предоставянето на УОИИ.

(55) Румъния обясни, че за да изпълни задълженията си като доставчик на услуги от общ икономически интерес, всяко летище е длъжно да осигури минималното равнище на инфраструктурата за наземно обслужване, необходима за обслужване на движението на въздухоплавателни средства, освободени по закон от летищни такси ([23]) . Освен това румънските органи обясниха, че финансирането на инфраструктурата за наземно обслужване е било ограничено до действителните разходи за оборудването, както е показано в таблицата по-долу.

([21]) Обменният курс в настоящото решение се изчислява като средногодишния официален обменен курс EUR/RON в съответствие със стойностите, предлагани от Европейската централна банка (ЕСВ). В това отношение се прилагат следните обменни курсове: 3,34 (2007 г.), 3,68 (2008 г.) и 4,24 (2009 г.).

([22]) ОВ L 312, 29.11.2005 г., стр. 67, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2005/842/oj.

([23]) Вж. съображение 143 от решението за откриване на процедурата от 2015 г.

Таблица 3

Публично финансиране на инфраструктура за наземно обслужване през 2011 г. (в RON)

	Очаквани разходи (с включен ДДС)	Очаквани разходи (без ДДС)	Стойност на ДДС (дял от 24 %)	Стойност на предложената публична подкрепа (с включен ДДС)
Автобуси, обслужващи стоянките	205 823	165 986	39 836	205 823
Колички за багаж на пътниците	59 163	47 712	11 451	59 163
Наземна спомагателна силова установка (500 kVA)	179 676	144 900	34 776	179 676
Самоходни подвижни стълби	919 823	741 800	178 023	919 823
Ледопочистваща машина	1 673 876	1 349 900	323 976	1 673 876
ОБЩО	**3 038 362**	**2 450 299**	**588 062**	**3 038 362**
ОБЩО EUR	**716 747**	**578 023**	**138 723**	**716 747**

(56) ТМА е получило общо 2 450 299 RON (578 023 EUR) ([24]) по мярка 2 през 2011 г.

(57) Румъния обясни, че според данните от счетоводните регистри на администрацията сумата от 588 062 RON, представляваща ДДС, подлежащ на приспадане, не е била включена в стойността на инфраструктурата за наземно обслужване, закупена през 2011 г., като тази стойност е била приспадната от данъка върху добавената стойност, дължим на държавния бюджет, и впоследствие е била възстановена от управляващия публичен орган на Окръжния съвет на Муреш.

4.3. Мярка 3 — финансиране на ТМА съгласно възлагането на УОИИ от 2011 г. през периода август 2011 г. — октомври 2014 г.

(58) Съгласно член 1, алинея 2 от регионалното решение от август 2011 г. следните дейности, осъществявани от летището, представляват УОИИ:

а) изграждането на летищна инфраструктура и оборудване: писти, терминали, рампи, кула за управление на въздушното движение или инсталации, които пряко ги поддържат: съоръжения за гасене на пожари, оборудване за сигурност и аварийно-спасително оборудване;

б) експлоатацията на инфраструктурата, оборудването и инсталациите, които пряко ги поддържат, включително техническо обслужване, ремонт, модернизация или управление на летищната инфраструктура;

в) предоставянето на спомагателни услуги към въздухоплавателните транспортни услуги, с изключение на наземното обслужване;

г) предоставянето на услуги по контрол на въздушното движение, противопожарна охрана, спешна помощ, мерки за безопасност;

д) осигуряването, в съответствие със закона, на помещенията и комуналните услуги, необходими на публичните органи, които извършват специфични контролни дейности на летището;

([24]) Обменният курс в настоящото решение се изчислява като средногодишния официален обменен курс EUR/RON в съответствие със стойностите, предлагани от ЕЦБ. В това отношение приложимият обменен курс за 2011 г. е 4,2391.

е) обработката на полети на въздухоплавателни средства, освободени по закон от заплащане на летищни такси ([25]), включително обслужването на пътниците на тези полети;

ж) придобиването и поддържането на необходимото оборудване за наземно обслужване на въздухоплавателни средства, които по закон са освободени от заплащане на летищни такси; и

з) защитата на летищната инфраструктура.

(59) Според румънските органи дейностите по букви г)—з) по-горе не са от стопанско естество и са в обхвата на правомощията на органите на държавно управление.

(60) По отношение на букви е) и ж) румънските органи заявяват, че определени категории въздухоплавателни средства са освободени по закон от всички летищни такси и налози, включително таксите за наземно обслужване, на всички румънски летища.

(61) В съответствие с член 1, алинея 3 от регионалното решение от август 2011 г. не може да се подпомагат търговски дейности, които не са пряко свързани с дейността на летището ([26]). Освен това член 4 от регионалното решение от август 2011 г. включва механизъм за преразглеждане на компенсацията за изпълнение на ЗИОУ и за избягване на свръхкомпенсиране. При изчисляването на компенсацията се вземат предвид всички разходи, направени при осъществяването на дейностите, свързани с УОИИ, и съответният дял от общите разходи. Приходите, които трябва да се вземат предвид при определянето на компенсацията, включват всички приходи от дейностите, обхванати от УОИИ, и всяка печалба от дейности, различни от тези, свързани с УОИИ.

(62) Румънските органи са подчертали, че от оператора на летището се е изисквало да води отделно счетоводство за дейностите, принадлежащи към УОИИ, и за търговските дейности, както и да връща всички потенциални суми, представляващи свръхкомпенсация, установени от контролен орган, включително от специализирания отдел на окръжния публичен орган. Операторът на летището потвърждава, че финансовите отчети за 2011 г. и последващите финансови отчети са изготвени в съответствие с принципите на разделяне на разходите и приходите, свързани с УОИИ, от тези, свързани с търговските дейности.

(63) Освен това в съответствие с Решение № 158/2012 на Окръжния съвет на Муреш за одобряване на бюджета за приходите и разходите на оператора на летището Окръжният съвет на Муреш е бил натоварен с извършването на проверки и одобряването на финансовите отчети, предавани от оператора на летището, с цел да се избегне свръхкомпенсирането и да се удостовери, че операторът на летището е изпълнил своите ЗИОУ. В светлината на получените в резултат на проверките констатации Окръжният съвет на Муреш отправя искане към оператора на летището да възстанови всяка свръхкомпенсация или, ако е необходимо, да предложи преглед на дейностите, свързани с УОИИ.

(64) Съгласно годишните финансови отчети, изготвени от ТМА и проверени от румънските органи, печалбата преди лихви и данъци на ТМА за периода, през който е действал актът за възлагане на УОИИ от 2011 г., е представена по-долу в Таблица 4. Както се вижда от следващата таблица, въпреки че през първата година компенсацията е била с положителна стойност, тя не покрива размера на общите загуби за годините, през които е предоставяна УОИИ.

([25]) Съгласно член 3, алинея 2 от румънския Кодекс за въздухоплаването на летищата, отворени за търговски полети, следните видове въздухоплавателни средства са освободени от заплащането на такса за пътници, такса за кацане, такса за паркиране и осветление и такса за аеронавигационно обслужване: а) румънски военни самолети; б) чуждестранни военни самолети по силата на двустранни споразумения, сключени по искане на Министерството на отбраната; в) самолети, превозващи представители на държавата в качеството им на официални лица; г) въздухоплавателни средства, които летят в интерес на ООН, Червения кръст или Червения полумесец; д) въздухоплавателни средства, изпълняващи издирвателни и спасителни операции; е) въздухоплавателни средства, изпълняващи хуманитарни мисии и мисии за оказване на помощ; ж) въздухоплавателни средства, които трябва да се приземят поради технически проблеми, метеорологични условия или други извънредни ситуации; з) въздухоплавателни средства, които се приземяват по нареждане на Министерството на транспорта и/или Министерството на отбраната; и) други видове въздухоплавателни средства, както е предвидено в закона. Съгласно член 31, алинея 4 освобождаванията, посочени в букви а)—в), се прилагат само за летища, в които румънската държава е мажоритарен акционер.

([26]) Въпреки че възлагането на УОИИ от 2011 г. позволява и инвестиционна помощ, обхватът на настоящото решение е ограничен до оценката на оперативната помощ до размера, посочен в таблица 4.

Таблица 4

Печалба преди лихви и данъци на ТМА и публично финансиране през периода на действие на възлагането на УОИИ от 2011 г. (RON)

Период	2011 г.	2012 г.	2013 г.	Януари — октомври 2014 г.	Общо
Оперативни разходи	7 924 410	10 517 504	11 605 800	9 115 644	39 163 358
Оперативни приходи	3 064 460	5 012 189	5 939 214	5 030 556	19 046 419
Резултат от дейността Загуба	(4 859 950)	(5 505 315)	(5 666 586)	(4 085 088)	(20 116 939)
Размер на компенсацията	4 951 625	5 367 648	5 606 274	3 592 570	19 518 117
Недостиг на финансиране, който не се покрива от компенсацията	91 675	(137 667)	(60 312)	(492 518)	(598 822)
Недостиг на финансиране, който не се покрива от публични средства (в EUR)	21 626	(30 871)	(13 648)	(110 977)	(134 699)

(65) ТМА е получило общо 19 518 117 RON (4 449 930 EUR) ([27]) по мярка 3 през периода 2011 г. — октомври 2014 г.

4.4. Мярка 4 — финансиране на ТМА съгласно възлагането на УОИИ от 2014 г. през периода 30 октомври 2014 г. — 9 май 2019 г.

(66) Съгласно член 1, алинея 2 от регионалното решение от октомври 2014 г. следните дейности представляват УОИИ на летище ТМА:

а) администриране, рутинна поддръжка, ремонт, модернизация, разширяване и изграждане на зони за движение на въздухоплавателни средства (писти, стоянки, платформи), кула за управление на въздушното движение, терминали и електрически агрегат под ръководството на правителството и свързаното с тях оборудване: системи и оборудване за безопасност и сигурност, електрически системи, осветление на пистата, комунални мрежи, противопожарни системи, система за контрол и наблюдение;

б) организация, оборудване, поддръжка и експлоатация, свързани с пътникопотока в летищните терминали, както и предоставяне на услуги за безопасност и сигурност;

в) услуги по наземно обслужване на държавни въздухоплавателни средства, включително закупуване на съответното оборудване ([28]);

г) защита на летищната инфраструктура;

д) издирвателни и спасителни операции на територията на летището;

е) съоръжения за охрана и сигурност при извънредни ситуации, за предотвратяване и контрол на пожари;

ж) осигуряване на зоните, съоръженията и инфраструктурата, необходими на митническата администрация, граничната полиция, полицията в сектора на въздушния транспорт, Министерството на вътрешните работи и Румънската разузнавателна служба за изпълнение на техните специфични дейности; и

з) безплатна експлоатация за полети за държавни цели, военни полети в рамките на определени министерства и правителствени служби, полети за спешна помощ и други регламентирани от закона ситуации.

([27]) Обменният курс в настоящото решение се изчислява като средногодишния официален обменен курс EUR/RON в съответствие със стойностите, предлагани от ЕЦБ. В това отношение се прилагат следните обменни курсове: 4,24 (2011 г.), 4,46 (2012 г.), 4,42 (2013 г.) и 4,44 (2014 г.).

([28]) Що се отнася до наземното обслужване, Румъния твърди, че няма правна разпоредба, която изрично да забранява включването на наземното обслужване в категорията на услугите от общ икономически интерес. Дейността по наземно обслужване е спомагателна летищна услуга към въздушния транспорт и при липсата на тази услуга летище Târgu Mureș не би могло да изпълнява ЗИОУ, възложени от Окръжния съвет на Муреш.

(67) Според румънските органи актът за възлагане на УОИИ от 2014 г. е изготвен в съответствие със Съобщението на Комисията за прилагането на правилата на Европейския съюз към компенсацията, предоставена за предоставянето на услуги от общ икономически интерес ([29]), и Рамката на Европейския съюз за държавна помощ под формата на компенсации за обществени услуги (Рамката за УОИИ от 2012 г. ([30])), като са взети предвид и Насоките относно държавните помощи за летища и авиокомпании от 2014 г. („Насоките за въздухоплаването от 2014 г.“) ([31]). Регионалното решение от октомври 2014 г. дава възможност за отпускане на безвъзмездни средства както за инвестиционни, така и за оперативни разходи, като компенсация за извършването на УОИИ.

а) Съгласно член 4, алинея 2 от регионалното решение от октомври 2014 г. инвестиционните разходи, свързани с УОИИ, се компенсират въз основа на недостига на финансиране съгласно бизнес плана на оператора на летището до интензитет от 75 % от допустимите разходи.

б) Съгласно член 4, алинея 4 от регионалното решение от октомври 2014 г. публичното финансиране за оперативните разходи се определя всяка година на база на недостига на финансиране за оперативните разходи за дейностите по УОИИ въз основа на бизнес плана на оператора на летището. Съгласно член 4, алинея 5 компенсацията на оперативните разходи през първите пет години не може да надвишава 80 % от оперативния дефицит за петте предходни години и 50 % от този оперативен дефицит за следващите пет години.

в) Съгласно член 4, алинея 7 от регионалното решение от октомври 2014 г. размерът на компенсацията (както за оперативните, така и за инвестиционните разходи) не може да надвишава сумата, необходима за покриване на разходите, направени за изпълнение на ЗИОУ. Съгласно член 4, алинея 9 разходите, които трябва да се вземат предвид, са само тези, свързани с УОИИ, както и пропорционален принос в общите разходи. От друга страна, съгласно член 4, алинея 10 приходите, които трябва да се вземат предвид за компенсацията, включват всички приходи, свързани с УОИИ, но също така и всяка печалба от други несвързани дейности на летището. И накрая, съгласно член 4, алинея 11 компенсацията не може да надвишава разликата между гореспоменатите разходи и приходи, за да се избегне евентуално свръхкомпенсиране.

(68) В съответствие с член 2, алинеи 2 и 3 УОИИ от 2014 г. първоначално обхваща десетгодишен период, т.е. до 4 април 2024 г., за да съвпадне с така наречения „преходен период“ за оперативната помощ съгласно Насоките за въздухоплаването от 2014 г., и предвижда евентуално преразглеждане при следните сценарии: i) след четири години от първоначалното възлагане, ii) ако пътникопотокът на летището надхвърли 700 000 пътници годишно; или iii) когато това се изисква от съответното законодателство. Както обаче беше споменато, регионалното решение от октомври 2014 г. остава валидно само до 9 май 2019 г.

(69) Румънските органи са предоставили информация за бизнес плана за ТМА, обхващащ периода 2014—2024 г. („бизнес плана“).

Таблица 5

Очаквани предварителни икономически показатели, предвидени в бизнес плана (RON)

	Ноември—декември 2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.
Очаквани приходи въз основа на информацията, налична преди 30 октомври 2014 г.	846 516	4 846 379	6 332 114	7 573 193	8 245 434	9 082 977	9 521 429	9 829 847	10 437 231	11 075 896	12 025 874
Очаквани разходи въз основа на информацията, налична преди 30 октомври 2014 г.	3 277 736	10 545 013	10 144 747	10 400 653	10 549 657	10 688 923	10 761 272	10 786 230	10 871 790	11 060 259	11 255 273

([29]) Съобщение на Комисията за прилагането на правилата на Европейския съюз към компенсацията, предоставена за предоставянето на услуги от общ икономически интерес (ОВ C 8, 11.1.2012 г., стр. 4).

([30]) Съобщение на Комисията „Рамка на Европейския съюз за държавна помощ под формата на компенсации за обществени услуги“ (ОВ C 8, 11.1.2012 г., стр. 15).

([31]) Съобщение на Комисията „Насоки относно държавните помощи за летища и авиокомпании“ (ОВ C 99, 4.4.2014 г., стр. 3).

	Ноември—декември 2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.
Недостиг на финансиране на оперативните разходи, очакван въз основа на информацията, налична преди 30 октомври 2014 г.	(2 431 220)	(5 698 634)	(3 812 633)	(2 827 460)	(2 304 223)	(1 605 946)	(1 239 843)	(956 383)	(434 559)	15 637	770 601
Очаквана компенсация	2 431 220	5 698 634	3 812 633	2 827 460	2 304 223	1 605 946	1 239 843	956 383	434 559	0	0
Очаквана компенсация (в EUR)	547 818	1 281 859	849 025	618 862	495 105	338 450	256 266	194 335	88 120	0	0

(70) Сумите, които румънските органи действително са отпуснали в рамките на възлагането от 2014 г., са представени в таблицата по-долу.

Таблица 6

Финансиране в рамките на възлагането на УОИИ от 2014 г.

Компенсация	Ноември—декември 2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	Януари—април 2019 г.	Общо
RON	2 550 353	5 448 221	3 619 000	5 038 198	4 687 908	375 981	21 719 661
EUR	574 662	1 225 531	805 905	1 102 740	1 007 286	79 237	4 795 362

(71) ТМА е получило общо 21 719 661 RON (4 795 362 EUR) ([32]) по мярка 4 през периода ноември 2014 г. — април 2019 г.

(72) Румънските органи са обяснили, че основната причина, поради която през периода 2017—2018 г. действителната компенсация е била по-висока от предварително изчислената компенсация, се дължи на ограниченията на полетите и пълното спиране на полетите между ноември 2016 г. и юни 2018 г., когато пистата е била технически неизправна, поради което е била реконструирана. На 25 юни 2018 г. оперативната дейност на летището е била възобновена след период от 12 месеца, през който полетите са били ограничени (17 ноември 2016 г. — 4 октомври 2017 г.) и период от 8 месеца, през който полетите са били преустановени (4 октомври 2017 г. — 25 юни 2018 г.).

4.5. Мярка 5 — летищни такси за авиокомпаниите, осъществяващи дейност на ТМА, през периода 21 март 2013 г. — 16 февруари 2019 г.

(73) Румънските органи посочват, че:

а) С Решение № 455 на правителството от 4 май 2011 г. румънската държава е установила общите принципи за събиране на летищни такси на летищата в Румъния. Съгласно този законодателен акт летищните такси се прилагат по недискриминационен начин към всички ползватели на летището. Освен това операторът на летището има право да адаптира летищните такси с оглед на определени аспекти на обществения и общия интерес, в т.ч. съображенията, свързани с околната среда, въз основа на уместни, обективни и прозрачни критерии ([33]) . И накрая, с правителствено решение Regia Autonomă "Autoritatea Aeronautică Civilă Română" (т.е. румънската администрация по гражданско въздухоплаване) е определена за независим надзорен орган, който отговаря за контрола върху прилагането на разпоредбите на Решение № 455 на правителството ([34]).

([32]) Обменният курс в настоящото решение се изчислява като средногодишния официален обменен курс EUR/RON в съответствие със стойностите, предлагани от ЕЦБ. В това отношение се прилагат следните обменни курсове: 4,44 (2014 г.), 4,46 (2015 г.), 4,49 (2016 г.), 4,57 (2017 г.), 4,65 (2018 г.), 4,75 (2019 г.), 4,84 (2020 г.), 4,92 (2021 г.) и 4,93 (2022 г.).

([33]) Член 5 от Решение № 455 на правителството от 4 май 2011 г.

([34]) Член 14 от Решение № 455 на правителството от 4 май 2011 г.

б) Наредба № 744/2011 на Министерството на транспорта и инфраструктурата на Румъния от 23 септември 2011 г. („Наредбата на Министерството на транспорта от 2011 г.“) се прилага за следните летищни такси: i) тарифа за кацане ([35]), ii) тарифа за осветление ([36]), iii) тарифа за паркиране ([37]), iv) тарифа за обслужване на пътници ([38]), v) тарифа за развитие ([39]), vi) тарифа за транзитен режим ([40]), както и vii) такса за трансфер. ([41]) В наредбата се разяснява, че решението за прилагане на която и да е от гореспоменатите летищни такси принадлежи на оператора на летището ([42]). И накрая, в наредбата се посочва, че операторът на летището може да въведе летищни такси в редица специфични случаи ([43]) и че те следва да се прилагат по недискриминационен начин и без да се нарушава конкуренцията между ползвателите.

в) Наредбата на Министерството на транспорта от 2011 г. е приложена по отношение на ТМА с Решение № 25/2012 от 29 февруари 2012 г. на Окръжния съвет на Муреш („регионалното решение от юли 2012 г.“). Съгласно това решение летищните такси се прилагат по прозрачен и недискриминационен начин за всички ползватели на летищната инфраструктура и се одобряват от Окръжния съвет на Муреш ([44]).

г) Равнището на летищните такси е определено с Решение № 83/2012 на Окръжния съвет на Муреш от 6 юли 2012 г. (наричано по-долу „регионалното решение от юли 2012 г.“) за одобрение на Решение № 7 на Съвета на директорите на ТМА от 26 юни 2012 г. То се прилага само за авиокомпаниите, осъществяващи дейност на ТМА. Това решение заменя предишното Решение № 26/2011 на Окръжния съвет на Муреш от 24 март 2011 г. („регионалното решение от март 2011 г.“).

([35]) В приложение 1 към Наредбата на Министерството на транспорта от 2011 г. са определени следните условия за таксата за кацане:
- а) таксата се изчислява на база на максималното сертифицирано излетно тегло на въздухоплавателното средство;
- б) частите от един тон, по-малки от 500 kg, не се вземат предвид, а тези, които са по-големи от 500 kg, се считат за един тон; въздухоплавателно средство с максимална излетна маса, по-малка от 500 kg, се таксува за един тон;
- в) таксата се начислява за едно кацане и едно излитане и дава право на притежателя на:
  - — използване на летищните съоръжения и инсталации, с изключение на осветлението;
  - — използване на зоните и съоръженията на терминала, с изключение на тези, които се заплащат отделно;
  - — паркиране на въздухоплавателното средство, но не повече от два часа след кацане;
- г) когато е приложимо, таксата включва и разходите на летището за капиталови инвестиции и дейности по поддръжка, свързани с настилките за движение на въздухоплавателни средства;
- д) за да насърчи увеличаването на честотата на операциите, управляващият орган на летището може да прилага отстъпки до 50 % от таксата за кацане в зависимост от броя на движенията, като отстъпките се увеличават с до 5 %.

([36]) В приложение 1 към Наредбата на Министерството на транспорта от 2011 г. са определени следните условия за тарифата за осветление:
- а) таксата се изчислява на база на максималното сертифицирано излетно тегло на въздухоплавателното средство;
- б) частите от един тон, по-малки от 500 kg, не се вземат предвид, а тези, които са по-големи от 500 kg, се считат за един тон; въздухоплавателно средство с максимална излетна маса, по-малка от 500 kg, се таксува за един тон;
- в) таксата се начислява за всяко кацане и за всяко излитане, при което се използва(т) летищната осветителна инсталация и/или устройства за осветяване.

([37]) В приложение 1 към Наредбата на Министерството на транспорта от 2011 г. са определени следните условия за таксата за паркиране:
- а) таксата се изчислява на база на максималното сертифицирано излетно тегло на въздухоплавателното средство и на интервала на престой;
- б) частите от един тон, по-малки от 500 kg, не се вземат предвид, а тези, които са по-големи от 500 kg, се считат за един тон; въздухоплавателно средство с максимална излетна маса, по-малка от 500 kg, се таксува за един тон.

([38]) В приложение 1 към Наредбата на Министерството на транспорта от 2011 г. са определени следните условия за тарифата за обслужване на пътници:
- а) таксата се начислява за всеки пътник, който се качва на самолет от летището и заминава от него;
- б) таксата не се прилага за транзитни пътници, трансферни пътници и деца на възраст под 2 години.

([39]) В приложение 1 към Наредбата на Министерството на транспорта от 2011 г. са определени следните условия за тарифата за развитие:
- а) таксата се начислява за всеки пътник, който се качва на самолет от летището и заминава от него, и се публикува заедно със срока на прилагане;
- б) таксата се начислява за срока на изпълнение на инвестиционните цели, за които се прилага;
- в) таксата се определя по прозрачен начин, като ползвателите на летището се информират за инвестиционните цели, които ще се финансират от таксата, и за срока на действие на таксата.

([40]) В приложение 1 към Наредбата на Министерството на транспорта от 2011 г. са определени следните условия за тарифата за транзитен режим:
- а) таксата се начислява за всеки пътник, който се качва на самолет от летището и осъществява трансфер от него;
- б) таксата не се прилага за деца на възраст под 2 години;
- в) когато е приложимо, таксата включва и разходите на летището за инвестиционни цели, свързани с операциите по трансфер, както и разходите за сигурност на летището, свързани с трансфера на пътници.

([41]) В приложение 1 към Наредбата на Министерството на транспорта от 2011 г. са определени следните условия за таксата за трансфер:
- а) таксата се начислява за всеки пътник, който се качва на самолет от летището и който осъществява трансфер от него;
- б) таксата не се прилага за деца на възраст под 2 години;
- в) когато е приложимо, таксата включва и разходите на летището за инвестиционни цели, свързани с операциите по трансфер, при спазване на изискванията, посочени в точка 5, букви б) и в), както и разходите за сигурност на летището, свързани с трансфера на пътници.

([42]) Член 1, алинея 3 от Наредбата на Министерството на транспорта от 2011 г.

([43]) Член 4, алинея 1 от Наредбата на Министерството на транспорта от 2011 г. и приложението към нея.

([44]) Член 10, алинея 8 от регионалното решение от февруари 2012 г.

д) Регионалното решение от юли 2012 г. е представено за контрол на законосъобразността в Министерството на вътрешните работи, както се изисква от закона. Министерството не повдигна никакви въпроси, свързани с незаконосъобразност. Летищните такси от регионалното решение от юли 2012 г. са публикувани в изданието за Аеронавигационна информация и публикация („AIP“) на Румъния на 20 септември 2012 г. Те влизат в сила 6 месеца след публикуването им, т.е. на 21 март 2013 г., в съответствие с действащото законодателство.

(74) Размерът на летищните такси съгласно регионалното решение от юли 2012 г. е представен в Таблица 7.

Таблица 7

Летищни такси на ТМА въз основа на регионалното решение от юли 2012 г.

Такса	Разходи (в EUR)
Кацане	1,25/тон
Осветление на пистата	0,40/тон
Паркиране	0,15/тон/час
Такса за обслужване на пътници	1,00/пътник

(75) Румънските органи са посочили, че операторът на летището не е получил цялата такса за обслужване на пътници в размер на 1 евро на пътник. От тази сума 0,275 евро са превеждани на Центъра за разследване и анализ на безопасността на гражданското въздухоплаване и 0,05 евро на пътник на борда са превеждани на румънската администрация по гражданско въздухоплаване (т.е. общо 0,325 евро на пътник на борда са превеждани от оператора на летището на тези организации).

(76) Съгласно регионалното решение от юли 2012 г. таксата за кацане в Таблица 7 може да бъде намалена, ако авиокомпанията извършва повече от три кацания на месец на летището. Отстъпките се предлагат независимо от типа на въздухоплавателното средство по следната скала:

Таблица 8

Отстъпки от таксата за кацане на ТМА въз основа на регионалното решение от юли 2012 г.

Брой кацания/месец	Отстъпка
3—5	5 %
6—10	10 %
11—15	15 %
16—20	20 %
21—25	25 %
26—30	30 %
31—35	35 %
36—40	40 %
41—45	45 %
Повече от 46	50 %

(77) Румъния е предоставила документ с икономически прогнози, в който подробно са описани приходите от летищни такси за периода 2011—2015 г. въз основа на последващи реални данни за 2011 г. и на предварителни прогнози за периода 2012—2015 г. ([45]). Тези прогнози са изготвени преди приемането на регионалното решение от юли 2012 г. Към момента на изготвяне на икономическите прогнози основният международен превозвач с редовни линии е Wizz Air, който използва самолети Airbus 320 до осем дестинации: Мадрид, Барселона, Милано (Бергамо), Рим, Париж, Будапеща, Дортмунд и Лондон. Tarom извършва редовни полети до Букурещ.

(78) Планът за управление, включен в документа с икономически прогнози, предвижда увеличаване на броя на операциите на Wizz Air, добавяне на Мюнхен, Франкфурт и Болоня (Форли) към маршрутите и откриване на четири дестинации на Ryanair. Освен това друга авиокомпания, Air Patriot, е обявила намерението си от януари 2013 г. да започне полети от ТМА до Букурещ, Виена и Истанбул ([46]).

Таблица 9

Средни очаквани приходи въз основа на регионалното решение от юли 2012 г. ([47])

Година	Ротации — Wizz Air	Ротации — други	Общо Приходи на Wizz Air (в EUR)	Общо Приходи на други авиокомпании (в EUR)	Общо Приходи Wizz Air (RON)	Общо приходи — други (RON)
2011 г.	884	130	419 356	61 880	1 811 492,11	358 555,46
2012 г.	936	250	445 536	130 000	1 966 595,90	573 820,00
2013 г.	1 001	350	476 476	182 000	2 102 212,11	808 298,40
2014 г.	1 334	555	634 984	316 350	2 870 127,68	1 429 902,00
2015 г.	1 666	700	999 600	490 000	4 558 176,00	2 234 400,00

5. ОСНОВАНИЯ ЗА ОТКРИВАНЕ НА ОФИЦИАЛНАТА ПРОЦЕДУРА ПО РАЗСЛЕДВАНЕ

(79) В решението за откриване на процедурата от 2011 г. Комисията изрази съмнения по отношение на това дали мярка 1 (съображения 45—50 по-горе) би могла да се разглежда като съвместима с вътрешния пазар.

(80) В решението за откриване на процедурата от 2015 г. Комисията изрази съмнения по отношение на това дали мерки 2—5 (съображения 54—78 по-горе) биха могли да се разглеждат като съвместими с вътрешния пазар.

5.1. Мярка 1 — финансиране на ТМА през периода 2007—2009 г.

(81) В решението за откриване на процедурата от 2011 г. се изразяват съмнения относно определянето на икономическата дейност на румънските регионални летища, включително ТМА, през периода 2007—2009 г. като услуга от общ икономически интерес.

(82) Комисията изрази съмнения дали са изпълнени критериите за съвместимост, посочени в Решението за УОИИ от 2005 г. По-специално Комисията изрази загриженост относно възможна явна грешка в определянето на УОИИ, тъй като не е ясно дали без тези летища съответните региони няма да бъдат достатъчно свързани с останалата част на страната и на ЕС, ако бъдат оставени само на пазарните механизми ([48]).

([45]) Румънските органи са обяснили, че документът обхваща само четири години, тъй като е свързан с мандата на Съвета на директорите. Румъния е обяснила, че това е в съответствие с член 8, алинея 1 от Извънредно правителствено постановление № 109/2011, с което мандатът на Съвета на директорите е ограничен до четири години.

([46]) Air Patriot е взела едностранно решение да не извършва полети от ТМА. Причините за това решение не са известни на румънските органи.

([47]) В таблицата са посочени действителните данни за 2011 г. и прогнозата за периода 2012—2015 г.

([48]) Съображения 107 и 108 от решението за откриване на процедурата от 2011 г.

(83) Разследването, започнато с решението за откриване на процедурата от 2011 г., беше приключено с окончателното решение от 2016 г. относно финансирането, предоставено от румънските органи между 2007 г. и 2009 г. на летищата в Арад, Бакъу, Бая Маре, Крайова, Яш, Орадея, Сату-Маре, Сибиу, Сучава, Тулча и Констанца.

(84) В окончателното решение от 2016 г. се стигна до заключението, че публичното финансиране на горепосочените летища представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, предоставена в нарушение на член 108, параграф 3 от ДФЕС. Разследването на Комисията установи, че публичното финансиране на румънските летища не е било в съответствие нито с Решението за УОИИ от 2005 г. ([49]), нито с Решението за УОИИ от 2012 г., нито с Рамката за УОИИ от 2012 г., тъй като Румъния не е успяла да докаже, че на операторите на летища са били възложени ясно определени ЗИОУ чрез предполагаемите актове за възлагане, на които тя се е позовала. ([50]) Вместо това финансирането беше счетено за съвместимо с оглед на Насоките за въздухоплаването от 2014 г. ([51]). Съответно помощта беше обявена за съвместима с вътрешния пазар съгласно член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС.

(85) Разследването на публичното финансиране, отпуснато на CNIA и TMA между 2007 г. и 2009 г., остана неприключено, тъй като Комисията счете, че въпросната мярка ще бъде по-добре оценена в отделни окончателни решения, които ще обхванат и мерките, разследвани съгласно решението за откриване на процедурата от 2015 г. ([52]).

5.2. Мярка 2 — финансиране на инфраструктурата за наземно обслужване през 2011 г.

(86) Румъния счита, че финансирането на услугите за наземното обслужване е било част от свързаните с УОИИ задачи на TMA. В това отношение въпросната инфраструктура за наземно обслужване изглежда е била използвана от всеки полет до и от TMA и е била свързана с общото функциониране на летището.

(87) В решението за откриване на процедурата от 2015 г. Комисията изрази своите съмнения относно това дали на TMA е била възложена действителна обществена услуга и стигна до предварителното заключение, че в такъв случай публичното финансиране на услугите по наземно обслужване не може да представлява компенсация за УОИИ.

(88) Комисията направи допълнителна оценка на финансирането на наземното обслужване съгласно Насоките за въздухоплаването от 2005 г. Комисията изрази предварително становище, че финансирането на инфраструктурата за наземно обслужване не представлява допустим разход за целите на оценката на съвместимостта на инвестиционна помощ ([53]), и заключи, че финансирането е *prima facie* несъвместимо с Насоките за въздухоплаването от 2005 г.

5.3. Мярка 3 — финансиране на TMA съгласно възлагането на УОИИ от 2011 г. през периода август 2011 г. — октомври 2014 г.

(89) В решението за откриване на процедурата от 2015 г. се изразяват съмнения относно съответствието на УОИИ от 2011 г. с решението по делото Altmark ([54]), тъй като операторът на летището не е бил избран след тръжна процедура и не е имало доказателства, че компенсацията се основава на разходите на среден добре управляван летищен оператор.

(90) Въз основа на гореизложеното Комисията счете, че четирите критерия по делото Altmark не са изпълнени кумулативно и стигна до предварителното заключение, че не може да се изключи наличието на предимство.

([49]) 2012/21/ЕС: Решение на Комисията от 20 декември 2011 година относно прилагането на член 106, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз за държавната помощ под формата на компенсация за обществена услуга, предоставена на определени предприятия, натоварени с извършването на услуги от общ икономически интерес (ОВ L 7, 11.1.2012 г., стр. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2012/21(1)/oj).

([50]) Съображения 111—113 и 121 от окончателното решение от 2016 г.

([51]) Мерките бяха обявени за съвместими предвид точки 113, 129, 137 и 172 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

([52]) Съображение 69 от окончателното решение от 2016 г.

([53]) Точка 53, подточка iii) и точка 55 от Насоките за въздухоплаването от 2005 г.

([54]) Решение от 24 юли 2003 г., *Altmark Trans u Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

(91) Освен това, въпреки че Румъния твърди, че публичното финансиране, предоставено на ТМА за периода 2011—2014 г., представлява компенсация за предоставянето на УОИИ, попадащи в обхвата на Решението за УОИИ от 2005 г., Комисията изрази съмнения дали компенсацията е била ясно определена предварително по прозрачен и обективен начин и дали е била пропорционална на разходите за УОИИ. По същите причини Комисията изрази съмнения относно това дали мярката ще отговаря на критериите, определени в Рамката за УОИИ от 2012 г., и изрази предварителното становище, че помощта не може да се счита за съвместима съгласно Рамката за УОИИ от 2012 г. ([55]).

(92) Комисията също така оцени съвместимостта на мярката с разпоредбите относно оперативната помощ от Насоките за въздухоплаването от 2014 г. ([56]), предоставена преди влизането в сила на тези насоки. Комисията изрази съмнения дали оперативната помощ, предоставена на ТМА, е била подходяща за постигане на целта от общ интерес, като се има предвид близостта между CNIA и ТМА. Комисията също така изрази съмнения дали въпросната оперативна помощ е била ограничена до необходимия минимум и изрази предварително становище, че мярката не отговаря на условията за съвместимост, определени в Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

5.4. **Мярка 4 — финансиране на ТМА съгласно възлагането на УОИИ от 2014 г. през периода 30 октомври 2014 г. — 9 май 2019 г.**

(93) Комисията отбеляза, че броят на пътниците на ТМА е надхвърлил 200 000 души през годините, предшестващи влизането в сила на УОИИ от 2014 г., и следователно тя е извън обхвата на Решението за УОИИ от 2012 г. съгласно член 2, параграф 1 от него.

(94) Комисията счита, че позицията ѝ по отношение на компенсацията за УОИИ от 2011 г. е приложима *mutatis mutandis* и за компенсацията за УОИИ от 2014 г. По-специално, въз основа на наличната по това време информация, Комисията изрази съмнения дали в УОИИ от 2014 г. са определени по ясен и прозрачен начин ЗИОУ, параметрите за изчисляване на компенсацията и мерките за избягване на свръхкомпенсиране, както и дали тя е в съответствие с точки 17 и 18 от Рамката за УОИИ от 2012 г.

(95) Комисията оцени съвместимостта на мярката с Насоките за въздухоплаването от 2014 г. и на този етап счете, че не е осигурено пълно съответствие с изискванията на насоките по отношение както на инвестиционната, така и на оперативната помощ.

5.5. **Мярка 5 — летищни такси за авиокомпаниите, осъществяващи дейност на ТМА, през периода 21 март 2013 г. — 16 февруари 2019 г.**

(96) Що се отнася до размера на летищните такси, въведени по мярка 5, в решението за откриване на процедурата от 2015 г. Комисията изрази предварителното становище, че принципът за оператор в условията на пазарна икономика (наричан по-нататък „ПОУПИ“) не е спазен, което води до предоставянето на икономическо предимство.

(97) Комисията стигна до предварителното становище, че икономическото предимство, предоставено въз основа на регионалното решение от 2012 г., е било избирателно, тъй като е било предоставено само на дружества, принадлежащи към една част от сектора на въздушния транспорт, а именно на авиокомпаниите, извършващи полети от ТМА. Подобен подход не е оправдан от естеството и общата логика на системата за летищни такси. Комисията постави под въпрос размера на таксата за пътници от 1 EUR на пътник, тъй като той е особено нисък. Освен това тя предварително счете, че отстъпките, основани на броя кацания на месец, изглежда поставят в по-благоприятно положение авиокомпаниите с няколко маршрута или с висока честота на полетите. Предварителното заключение на Комисията, представено в решението за откриване на процедурата от 2015 г., се основаваше на доводи в съответствие с установената по това време съдебна практика.

([55]) Съображение 218 от решението за откриване на процедурата от 2015 г.
([56]) Точка 137 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

6. **МНЕНИЯ НА РУМЪНИЯ**

6.1. **Мнения на Румъния относно решението за откриване на процедурата от 2011 г. *(мярка 1)***

(98) Мненията на Румъния относно решението за откриване на процедурата основно се позоваваха на изразените от Комисията съмнения относно схемата за държавна помощ за финансиране на инфраструктурата за летищата с годишен пътникопоток под 1 милион пътници, уведомлението за която беше оттеглено.

(99) По отношение на публичното финансиране за румънските регионални летища, в отговор на становището на Комисията, според което очевидната прекомерност на броя летища в някои региони може да възпрепятства развитието на въпросните летища, Румъния заяви, че положението с регионалните летища (с малък пътникопоток, който не им позволява да достигнат равнище на рентабилност) се е дължало предимно на състоянието на развитие на регионите, където тези летища са разположени, а не на разстоянието до съседните летища.

(100) Румъния също така поясни, че сумите се отпускат в момента, в който дейностите са били предприети въз основа на придружаваща документация и в рамките на одобрения бюджет.

6.2. **Мнения на Румъния относно решението за откриване на процедурата от 2015 г.**

6.2.1. *Финансиране на инфраструктура за наземно обслужване през 2011 г. (мярка 2)*

(101) Румънските органи твърдят, че разходите за инфраструктурата за наземно обслужване отговарят пряко на условията за директно компенсиране на услугите от общ икономически интерес. Румъния заявява, че за да предоставя услуги от общ икономически интерес, всяко летище трябва да гарантира, че разполага с минимално количество инфраструктура за наземно обслужване, за да може да обслужва въздухоплавателни средства, освободени по закон от летищни такси. Летищата, които не го правят, няма да могат да извършват дейността си безопасно и сигурно.

(102) По време на официалното разследване румънските органи са пояснили, че инфраструктурата се използва за търговските дейности на летището, но че целта на това използване не е да се увеличат икономическите дейности, а да се поддържат съществуващите на задоволително равнище в съответствие със специфичните изисквания за въздухоплаването.

6.2.2. *Актове за възлагане на УОИИ (мерки 3 и 4)*

(103) Румънските органи твърдят, че както УОИИ от 2011 г., така и УОИИ от 2014 г. отговарят на всички критерии по делото Altmark и няма вероятност да предоставят каквото и да било предимство на ТМА. Според Румъния и в двата случая ЗИОУ са били ясно определени предварително в документите за делегиране на обществени услуги и механизмите за изчисляване на компенсацията, за да се избегне свръхкомпенсация, са били установени предварително.

(104) По отношение на УОИИ от 2011 г. Румъния е пояснила, че ТМА е задължено да води отделни сметки за приходите и разходите, свързани с УОИИ, и да обосновава исканата компенсация. Освен това според румънските органи дейностите на ТМА подлежат на периодичен преглед, за да се проверяват основата на разходите и спазването на задълженията.

(105) По отношение на УОИИ от 2014 г. Румъния твърди, че актът за възлагане изисква изготвянето на многогодишен бизнес план, който показва постепенно намаляване на компенсацията.

(106) По отношение на близостта на ТМА до CNIA Румъния е заявила, че макар разстоянието между двете летища да изглежда сравнително малко (103 km), изминаването на това разстояние отнема два часа поради старите пътища и повишеното натоварване на движението. Железопътният транспорт не е добре развит и няма високоскоростна връзка.

6.2.3. *Размер на летищните такси (мярка 5)*

(107) Според румънските органи размерът на таксите е бил определен след предварителен анализ на рентабилността, при който са били взети предвид много съпоставителни сценарии, както би направил един благоразумен частен инвеститор.

(108) Румънските органи поясняват, че размерът на таксите е бил приложен по недискриминационен начин към всички авиокомпании, публикуван е в румънския вестник за сектора на въздухоплаването и е взет предвид Актът за възлагане от 2011 г.

6.2.4. *Финансиране съгласно Регионално решение № 47/2013 на Окръжния съвет на Муреш*

(109) В решението за откриване на процедурата от 2015 г. румънските органи бяха приканени да изяснят финансирането, предоставено съгласно Регионално решение № 47/2013 на Окръжния съвет на Муреш, и по-специално дали е включен паркинг или друга прилежаща към ТМА инфраструктура.

(110) Румънските органи поясниха, че дейността, свързана с паркиране покрай летището, не е включена в рамките на аеронавигационните дейности, възложени на оператора на летището, и поради това Окръжният съвет на Муреш никога не е отпускал публични средства за финансиране на дейността, свързана с паркиране, нито за инвестиции, нито за покриване на оперативните разходи.

6.3. **Мнения на заинтересованите страни**

6.3.1. *Мнения на заинтересованите страни относно решението за откриване на процедурата от 2011 г.*

6.3.1.1. Carpatair

(111) Carpatair твърди, че оперативната помощ по принцип се счита за незаконна и противоречаща на интересите на ЕС и следва да се предоставя само при изключителни обстоятелства. Предоставянето на оперативна помощ на летищата според Carpatair би било в ущърб на отрасъла поради следните причини ([57]):

1) то би създало нелоялна конкуренция между летищата на ЕС и би позволило на летище, ползващо се от държавна помощ, да привлича въздушни превозвачи, като предлага отстъпки от летищните такси. Летищата, които не се възползват от помощта, няма да могат да се конкурират ефективно за въздушни превозвачи ;

2) мярката би насърчила летищата, които получават оперативна помощ, да предоставят големи отстъпки от летищните такси, а тези отстъпки не биха били предоставени, ако летищата действаха при пазарни условия.

(112) Carpatair посочва, че оперативната помощ има отрицателно въздействие върху пазарите на въздушен транспорт и летищни услуги, тъй като води до нелоялна конкуренция между летищата и в крайна сметка до нелоялна конкуренция между авиокомпаниите, осъществяващи дейност от тези летища. По този начин оперативната помощ води до нелоялна конкуренция между летищата в Румъния и също така влияе отрицателно на летищата в съседните държави като Унгария ([58]).

6.3.1.2. Асоциация на румънските летища

(113) Асоциацията на румънските летища (RAA) е асоциация на работодателите, частноправно юридическо лице с нестопанска цел, представляващо румънските граждански летища.

(114) Мненията на RAA относно решението за откриване на процедурата се позовават на изразените от Комисията съмнения относно схемата за държавна помощ за финансиране на инфраструктурата за летищата с годишен пътникопоток под 1 милион пътници, уведомлението за която е оттеглено.

([57]) Съображение 57 от решението за откриване на процедурата от 2011 г.
([58]) Съображение 58 от решението за откриване на процедурата от 2011 г.

6.3.2. *Мнения на заинтересованите страни относно решението за откриване на процедурата от 2015 г.*

6.3.2.1. Летище Cluj-Napoca

6.3.2.1.1. Размер на летищните такси

(115) CNIA е заявило, че летищна такса от 1 EUR на пътник е твърде ниска, за да покрие оперативните разходи на TMA. Освен това 0,325 EUR на заминаващ пътник покриват разходите за сигурност, които не се задържат от оператора на летището, като по този начин на практика се събират само 0,675 EUR на заминаващ пътник. Такива ниски такси не позволяват на летище Клуж да води ефективни преговори с авиокомпаниите, като по този начин се нарушава конкуренцията.

6.3.2.1.2. Актове за възлагане на УОИИ

(116) CNIA твърди, че държавната помощ, предоставена на TMA за компенсиране на УОИИ, всъщност покрива разходите за предоставяне на услуги на авиокомпаниите. Според CNIA свръхкомпенсирането на УОИИ на TMA е станало възможно чрез бюджетни трансфери от Окръжния съвет на Муреш, без да се отделят приходите и разходите, свързани с УОИИ, от тези, свързани с търговските дейности.

6.3.2.1.3. Финансиране съгласно Регионално решение № 47/2013 на Окръжния съвет на Муреш

(117) CNIA твърди, че съществуването на потенциална държавна помощ, отпусната неправомерно по силата на Регионално решение № 47/2013, се доказва от факта, че решението е отменено от националните съдилища.

6.3.2.1.4. Wizz Air

(118) Wizz Air твърди, че таксите на летището не са избирателни, тъй като са били достъпни за съществуващи или потенциални ползватели на TMA.

7. **МНЕНИЯ НА РУМЪНИЯ ПО МНЕНИЯТА НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ**

7.1. **Мнения на Румъния по мненията на заинтересованите страни относно решението за откриване на процедурата от 2011 г. (мярка 1)**

(119) Румъния изтъква, че повечето от румънските регионални летища имат годишен пътникопоток от по-малко от 50 000 пътници и нито едно от тези летища няма да надхвърли 300 000 пътници до 2015 г. Въз основа на това Румъния счита, че е малко вероятно публичната подкрепа за тези летища да засегне конкуренцията и да наруши търговията между държавите членки ([59]).

7.2. **Мнения на Румъния по мненията на заинтересованите страни относно решението за откриване на процедурата от 2015 г.**

7.2.1. *Размер на летищните такси (мярка 5)*

(120) Румънските органи твърдят, че летищните такси съгласно Регионално решение № 83/2012 са били определени в съответствие със съответното национално законодателство, което е било в сила по това време.

(121) Румънските органи също така заявяват, че прилаганите отстъпки не са били специално създадени от Окръжния съвет на Муреш и TMA в полза на Wizz Air, а въз основа на принципа на недискриминация и равни възможности са се прилагали за всички авиокомпании на летището.

([59]) Съображение 66 от окончателното решение от 2016 г.

(122) Отстъпките са били част от стратегията за намаляване на рисковете и зависимостта от ограничен брой малки авиокомпании, както и от политиката за устойчив растеж на приходите на летището, включително на печалбите от летищните дейности, свързани с увеличаване на пътникопотока.

(123) Освен това Румъния твърди, че ТМА не е прилагало много ниски летищни такси.

7.2.2. *Актове за възлагане на УОИИ (мерки 3 и 4)*

(124) Румъния повторно изтъква, че финансовото състояние на регионалните летища (с малък пътникопоток, който не им позволява да достигнат равнище на рентабилност) се дължи преди всичко на слабото икономическо развитие на регионите, в които се намират тези летища, а не на разстоянието до съседните летища.

(125) Освен това румънските органи оспорват твърдението за наличие на свръхкомпенсиране, предявено от CNIA, и потвърждават, че финансовите отчети на ТМА за 2011 г. са били изготвени в съответствие с принципите за отделяне на разходите и приходите за УОИИ от другите стопански дейности след възлагането на УОИИ през 2011 г.

8. **ОЦЕНКА НА МЯРКА 1 — ФИНАНСИРАНЕ НА ТМА ПРЕЗ ПЕРИОДА 2007—2009 Г.**

8.1. **Наличие на помощ**

(126) По силата на член 107, параграф 1 от ДФЕС „всяка помощ, предоставена от държава членка или чрез ресурси на държава членка, под каквато и да било форма, която нарушава или заплашва да наруши конкуренцията чрез поставяне в по-благоприятно положение на определени предприятия или производството на някои стоки, доколкото засяга търговията между държавите членки, е несъвместима с вътрешния пазар“.

(127) Следователно за определянето на дадена мярка като държавна помощ по смисъла на тази разпоредба се изисква да бъдат изпълнени следните кумулативни условия:

а) бенефициерът да е предприятие,

б) мярката да е финансирана с държавни ресурси и да може да бъде приписана на държавата;

в) мярката да предоставя икономическо предимство на своя получател;

г) предимството да е избирателно; и

д) мярката да нарушава или да заплашва да наруши конкуренцията и да е в състояние да засегне търговията между държавите членки.

8.1.1. *Стопанска дейност и понятие за предприятие*

(128) Комисията трябва първо да установи дали мярка 1 се прилага за предприятия по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС. Понятието за предприятие обхваща всеки субект, който осъществява стопанска дейност, независимо от правния му статут и начина му на финансиране ([60]). Всяка дейност, състояща се в предлагането на стоки или услуги на даден пазар, представлява стопанска дейност ([61]).

([60]) Решение от 18 юни 1998 г., *Комисия/Италия*, дело C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303; решение от 23 април 1991 г., *Höfner и Elser*, дело C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161.

([61]) Решение от 16 юни 1987 г., *Комисия/Италия*, дело 118/85, ECLI:EU:C:1987:283; решение от 18 юни 1998 г., *Комисия/Италия* , дело 35/96, ECLI:EU:C:1998:303.

(129) Съгласно установената съдебна практика експлоатацията и изграждането на летищна инфраструктура трябва да се разглеждат като икономическа дейност, попадаща в обхвата на контрола на държавните помощи ([62]). След като летищният оператор започне да извършва стопанска дейност, като предлага летищни услуги за въздушен транспорт срещу заплащане, независимо от правния си статут или начина на финансиране, той представлява предприятие по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

(130) Въпреки че операторите на летища трябва да се считат за предприятия по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, трябва да се припомни, че не всички дейности на оператор на летище са непременно от стопанско естество ([63]).

(131) Съдът е постановил, че дейности, които обикновено попадат в обхвата на отговорностите на държавата при упражняване на нейните официални правомощия като публичен орган, нямат стопански характер и не попадат в обхвата на правилата за държавна помощ ([64]).

(132) Следователно финансирането на дейности, които попадат в обхвата на мисията за обществена услуга, или на инфраструктура, пряко свързана с тези дейности, по принцип не представлява държавна помощ ([65]). Дейностите, упражнявани на летище, като управление на въздушното движение, полиция, огнеборци, митници и защита на гражданското въздухоплаване от неправомерни актове на посегателство, и инвестициите в инфраструктурата и оборудването, необходими за извършването на тези дейности, по принцип се считат за дейности, които не са от стопанско естество ([66]).

(133) Въпреки това публичното финансиране на дейности от нестопанско естество не трябва да води до неоправдана дискриминация между летища и оператори на летища. В действителност съгласно установената съдебна практика предимство е налице, когато публичните органи облекчават предприятия от разходи, присъщи за техните стопански дейности ([67]). Поради това, ако при дадена правна система е нормално авиокомпаниите или операторите на летища да поемат разходите за определени услуги, докато други авиокомпании или оператори на летища, предоставящи същите услуги от името на същите публични органи, не са задължени да поемат тези разходи, последните могат да се ползват с предимство, дори ако тези услуги се считат сами по себе си за нестопански ([68]).

(134) Както е обяснено в съображение 41, операторът на летището е участвал и участва в изграждането, поддръжката и експлоатацията на летищната инфраструктура. Той предлага летищни услуги и събира такси от ползвателите — оператори на търговско въздухоплаване и нетърговски ползватели на въздухоплаване с общо предназначение — за използването на летищната инфраструктура, като по този начин експлоатира инфраструктурата с търговска цел. Следователно операторът на летището е осъществявал стопанска дейност през периода, предмет на оценката, и съответно представлява предприятие по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

(135) Нито Румъния, нито операторът на летището твърдят, че част от финансирането за периода 2007—2009 г. е било специално предназначено за компенсация на разходите на оператора на летище ТМА, свързани с изпълнението на мисията за обществена услуга. Всъщност компенсаторният механизъм, въведен за финансирането на оператора на летището в периода 2007—2009 г., е бил предназначен да покрие разликата между приходите и загубите на оператора на летището, без да се прави разлика между разходите в обхвата на мисията за обществена услуга, и други видове разходи.

([62]) Решение от 12 декември 2000 г., *Aéroports de Paris/Комисия*, дело T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, потвърдено с решение от 24 октомври 2002 г., *Aéroports de Paris/Комисия*, дело C-82/01, ECLI:EU:C:2002:617, точки 75—79. Това е потвърдено в решение от 24 март 2011 г., *Mitteldeutsche Flughafen AG и Flughafen Leipzig Halle GmbH/Комисия* (решение по дело „Летище Leipzig-Halle“), съединени дела T-443/08 и T-455/08, EU:T:2011:117, и по-специално в точки 93 и 94; потвърдено с решение от 19 декември 2012 г., *Leipzig-Halle*, дело C-288/11 P, непубликувано, ECLI:EU:C:2012:821.

([63]) Точка 34 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г. Решение от 19 януари 1994 г., SAT *Fluggesellschaft/Eurocontrol*, дело C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7.

([64]) Решение от 16 юни 1987 г., *Комисия/Италия*, дело C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283, точки 7 и 8 и решение от 4 май 1988 г., *Bodson/Pompes funèbres des régions libérées*, дело C-30/87, ECLI:EU:C:1988:225, точка 1.

([65]) Решение N 309/2002 на Комисията от 19 март 2003 г., Авиационна сигурност — компенсация за разходите, възникнали след атаките от 11 септември 2001 г. (ОВ C 148, 25.6.2003 г., стр. 7).

([66]) Вж. точка 35 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г. Също така решение от 19 януари 1994 г., *SAT Fluggesellschaft / Eurocontrol*, дело C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7, т. 30 и решение от 26 март 2009 г., *Selex Sistemi Integrati/Комисия*, дело C-113/07 P, ECLI:EU:C:2009:191, т. 71.

([67]) Вж. решение от 3 март 2005 г., *Heiser*, дело C-172/03, ECLI:EU:C:2005:130, т. 36 и цитираната съдебна практика.

([68]) Точка 37 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

(136) Поради това Комисията стига до заключението, че мярка 1 не представлява компенсация за разходите в обхвата на мисията за обществена услуга и следователно се прилага за предприятие.

8.1.2. *Ресурси на държавата и приписване на отговорност на държавата*

(137) За да може дадена мярка да се квалифицира като държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, тя трябва да е финансирана с държавни ресурси и да може да бъде приписана на държавата, т.е. да бъде предоставена от самата държава или от посреднически орган, действащ по силата на предоставените му правомощия ([69]). За целите на прилагането на член 107 от ДФЕС ресурсите на местните органи се считат за държавни ресурси ([70]).

(138) Публичното финансиране през периода 2007—2009 г. е предоставено директно от Окръжния съвет на Муреш въз основа на правителственото решение от 1997 г., т.е. от местен орган на властта чрез собствените му ресурси.

(139) Поради това Комисията счита, че публичното финансиране в периода 2007—2009 г. е било предоставено чрез държавни ресурси и може да се припише на държавата.

8.1.3. *Избирателност*

(140) Държавната мярка попада в обхвата на член 107, параграф 1 от ДФЕС, *когато „[поставя] в по-благоприятно положение [...] определени предприятия или производството на някои стоки“*. Следователно само мерките, които поставят предприятията в по-благоприятно положение, като предоставят предимство по избирателен начин, попадат в обхвата на понятието за държавна помощ.

(141) В разглеждания случай финансовата помощ въз основа на решението от 1997 г. е избирателна, тъй като помощта е била предоставена само на определени предприятия, по-специално на оператора на летище TMA. Това представлява индивидуална мярка. Следователно мярка 1 е избирателна по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

8.1.4. *Икономическо предимство*

(142) Публичното финансиране, предоставено на оператора на летището, е имало за цел да компенсира загубите, възникнали при изпълнение на неговата обичайна дейност. Нищо във фактическите доказателства на разположение на Комисията или в мненията, получени от Румъния или от трети страни, не сочи, че предоставящия орган е можел да очаква финансова възвръщаемост в резултат от тези мерки за финансиране, когато е решил да ги предостави. Следователно въпросното публично финансиране не е в съответствие с ПОУПИ.

(143) Румъния също така твърди, че оспореното публично финансиране представлява компенсация за предоставянето на УОИИ. В случай на предприятия, на които е възложено предоставянето на УОИИ, за да се направи заключение дали оценяваните мерки представляват икономическо предимство по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, Комисията трябва да провери спазването на условията, определени от Съда в решението му по делото Altmark. Тези условия могат да бъдат обобщени, както следва:

а) На първо място на бенефициера трябва действително да са възложени ЗИОУ и тези задължения трябва да са ясно определени („първи критерий по делото Altmark“);

б) на второ място, параметрите, въз основа на които се изчислява компенсацията, трябва да са били предварително установени по обективен и прозрачен начин („втори критерий по делото Altmark“);

([69]) Решение по делото Stardust Marine, цитирано по-горе, точки 53—56. Решение на Общия съд от 12 май 2011 г. по съединени дела *Region Nord-Pas-de-Calais*, T-267/08, ECLI:EU:T:2011:209 и *Communauté d'agglomération du Douaisis/Комисия*, T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, точка 108. Решение на Съда от 24 януари 1978 г., *Van Tiggele*, дело 82/77, ECLI:EU:C:1978:10, точки 25 и 26; решение от 12 декември 1996 г., *Air France/Комисия (Air France)*, дело T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, точка 63.

([70]) Решение от 12 май 2011 г. по съединени дела *Nord-Pas-de-Calais*, T-267/08 и T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, точка 108.

в) на трето място компенсацията не трябва да надхвърля необходимото за покриване на всички или на част от разходите, направени при изпълнението на задълженията за ЗИОУ, като се вземат предвид съответният получател и разумна печалба за изпълнението на тези задължения („трети критерий по делото Altmark“);

г) на четвърто място, когато предприятието, на което е възложено изпълнението на ЗИОУ, в конкретния случай не е избрано в рамките на процедура за възлагане на обществена поръчка, която би позволила да се избере участник, способен да предостави тази услуга на най-ниска цена за общността, размерът на необходимата компенсация трябва да се определя въз основа на анализ на разходите, които едно средностатистическо предприятие, добре управлявано и разполагащо с необходимите средства, би направило при изпълнението на тези задължения, като се вземат предвид съответните приходи и разумната печалба за изпълнението на задълженията („четвърти критерий по делото Altmark“).

8.1.4.1. Четвърти критерий по делото Altmark

(144) В четвъртия критерий по делото Altmark се предвижда, че компенсацията трябва да бъде минимално необходимата, за да не бъде квалифицирана като помощ. Този критерий е изпълнен, ако получателят на компенсацията е избран след тръжна процедура, която би дала възможност да се избере участник, който е в състояние да предоставя изискваната УОИИ на най-ниска цена за обществото или, когато това не е направено, ако компенсацията е изчислена въз основа на разходите на ефективно предприятие.

(145) В този случай получателя на помощта не е бил избран след тръжна процедура. Освен това липсват доказателства, че размерът на компенсацията е бил определен въз основа на анализ на разходите, които едно средно предприятие, добре управлявано и разполагащо с необходимите средства, за да може да изпълни необходимите изисквания за обществена услуга, би направило при изпълнението на тези задължения, като се вземат предвид съответните приходи и разумната печалба за изпълнението на тези задължения. Поради това Комисията счита, че въпросното публично финансиране не може да се счита за определено в съответствие с четвъртия критерий по делото Altmark.

(146) Следователно разглежданата мярка не отговаря на четвъртия критерий по делото Altmark.

8.1.4.2. Заключение

(147) Тъй като четвъртият критерий по делото Altmark не е било спазен, Комисията счита, че в настоящия случай четирите критерия по делото Altmark не са били изпълнени кумулативно, без да се налага да разглежда подробно другите критерии по Altmark. Тъй като не е спазен и ПОУПИ, оценяваната мярка 1 предоставя икономическо предимство на оператора на летището.

8.1.5. *Нарушаване на конкуренцията и въздействие върху търговията между държавите членки*

(148) Счита се, че дадена мярка, предоставена от държавата, нарушава или заплашва да наруши конкуренцията, когато тя може да подобри конкурентното положение на получателя в сравнение с други предприятия, с които той се конкурира, като обикновено се счита, че случаят е такъв, ако финансовото предимство е предоставено на предприятие в либерализиран сектор, в който има или може да има конкуренция.

(149) Когато предоставена от държава членка помощ укрепва положението на едно предприятие в сравнение с други предприятия, които се конкурират в областта на търговията в рамките на Съюза, тези предприятия трябва да се считат за засегнати от въпросната помощ ([71]).

(150) Тъй като експлоатацията на летище е стопанска дейност, съществува конкуренция, от една страна, между летищата за привличането на авиокомпании и на съответното въздушно движение (пътници и товари), и от друга страна, между операторите на летища, които може да се конкурират помежду си, за да им бъде поверено управлението на дадено летище. Освен това, по-специално по отношение на нискотарифните въздушни превозвачи и операторите на чартърни авиокомпании, летищата, които се намират в различни зони на обслужване и дори в различни държави членки, също могат да се конкурират помежду си, за да привлекат тези авиокомпании.

([71]) Решение от 30 април 1998 г., *Het Vlaamse Gewest/Комисия*, дело T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77, и решение от 17 септември 1980 г., *Philip Morris/Комисия*, дело C-730/79, ECLI:EU:C:1980:209, точка 11.

(151) Конкуренцията между летища може да бъде оценена с оглед на критериите, по които авиокомпаниите правят своя избор, и по-специално чрез сравняване на фактори като вида на предлаганите летищни услуги и клиентите за тях, населението или стопанската дейност, претоварването, наличието на сухопътен достъп и размера на таксите за използване на летищната инфраструктура и летищните услуги ([72]). Не е възможно дори малките летища да бъдат изключени от приложното поле на член 107, параграф 1 от ДФЕС ([73]).

(152) Тъй като с мярка 1 се оказва подкрепа на регионално летище, ТМА, трябва да се счита, че тя може да наруши конкуренцията и да засегне търговията между държавите членки.

8.1.6. *Заключение относно наличието на държавна помощ*

(153) Въз основа на гореизложеното Комисията заключава, че мярка 1 представлява държавна помощ в полза на оператора на летището по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

8.2. **Законосъобразност на помощта**

(154) Мярка 1 е приведена в действие преди официалното одобрение от Комисията. Поради това тя представлява неправомерна помощ, освен ако не е отговаряла по това време на съответните условия за акт на Съюза, предвиждащ освобождаване от задължението за уведомяване, определено в член 108 на ДФЕС за някои категории помощ.

(155) Румъния твърди, че в този случай публичното финансиране, предоставено на няколко летища, включително ТМА, в периода 2007—2009 г., представлява компенсация за предоставянето на УОИИ и е в съответствие с условията на Решението за УОИИ от 2005 г. Румъния твърди, че с правителственото решение от 1997 г. са определени по ясен и прозрачен начин ЗИОУ, параметрите за изчисляване на компенсацията и договореностите за избягване на свръхкомпенсиране.

(156) Въпреки това, както е посочено в съображение 84, Комисията установи, че правителственото решение от 1997 г. не налага ясни ЗИОУ на нито един от операторите на летища.

(157) Съответно, както беше споменато, в окончателното решение от 2016 г. Комисията заключи, че Румъния не е успяла да докаже, че с публичното финансиране въз основа на правителственото решение от 1997 г. на операторите на летища са възложени ясно определени ЗИОУ.

(158) Следователно помощта не е била в съответствие с Решението за УОИИ от 2005 г. и съответно е била приведена в действие в нарушение на член 108, параграф 3 от ДФЕС ([74]). Същото заключение се отнася и за мярка 1, предмет на настоящото решение, т.е. за държавната помощ, приведена в действие въз основа на правителственото решение от 1997 г. в полза на ТМА, която също така не е била в съответствие с УОИИ от 2005 г. и следователно е приведена в действие в нарушение на член 108, параграф 3 от ДФЕС.

8.3. **Съвместимост с вътрешния пазар**

(159) Поради същата причина, посочена в съображение 157, т.е. ЗИОУ, което не е ясно определено, мярка 1 не може да бъде счетена за съвместима нито с Решението за УОИИ от 2012 г., нито с Рамката за УОИИ от 2012 г.

(160) Следователно Комисията трябва да провери дали мярката е съвместима с Общия регламент за групово освобождаване („ОРГО“) ([75]), който съдържа разпоредби относно оперативната помощ за регионални летища при определени условия.

([72]) Точка 43 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.
([73]) Точка 45 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.
([74]) Съображения 111—113 и 121 от окончателното решение от 2016 г.
([75]) Регламент (ЕС) № 651/2014 на Комисията от 17 юни 2014 г. за обявяване на някои категории помощи за съвместими с вътрешния пазар в приложение на членове 107 и 108 от Договора (ОВ L 187, 26.6.2014 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/oj).

8.3.1. *Прилагане на ОРГО*

(161) В преходните разпоредби на ОРГО се посочва, че той се прилага за всяка индивидуална помощ, предоставена преди неговото влизане в сила, ако тази помощ изпълнява всички условия, определени в ОРГО, с изключение на член 9 ([76]).

(162) В съответствие с член 1, параграф 1, буква м) от ОРГО регламентът е приложим към помощта за регионални летища. Оперативната помощ за дадено летище е съвместима с вътрешния пазар по смисъла на член 107, параграф 2 или 3 от Договора, при условие че тази помощ отговаря на условията, определени в член 56, буква а), параграфи 3, 4, 10 и 15—18 и глава I от ОРГО ([77]).

(163) Оценяваната мярка е свързана с публичното финансиране, предоставено на ТМА през периода 2007—2009 г. за покриване на оперативните му загуби, и следователно попада в обхвата на ОРГО.

(164) Поради това Комисията стига до заключението, че ОРГО е приложим към мярка 1 като основание за съвместимост поради преходните разпоредби. Съвместимост на мярката със съответните разпоредби на ОРГО

8.3.1.1. Съвместимост с глава I от ОРГО

(165) Изисквания по отношение на прозрачността ОРГО се прилага само за помощи, за които е възможно предварително да се изчисли с точност техният брутен еквивалент на безвъзмездна помощ, без да е необходимо да се прави оценка на риска ([78]). Това условие е изпълнено, тъй като, както е обяснено в съображения 50—53, публичното финансиране се предоставя под формата на годишни безвъзмездни средства, като максималната граница е определена на сумата, необходима за експлоатацията на летището, без да се реализира печалба. Тази горна граница се определя ежегодно ex ante въз основа на бюджетите за приходите и разходите, представени от оператора на летището и одобрени с решения на Окръжния съвет на Муреш.

(166) *Стимулиращ ефект* ([79]) През периода 2007—2009 г. ТМА работи под ръководството на Окръжния съвет на Муреш. Съгласно решенията на Окръжния съвет на Муреш, посочени в съображения 51—53, към публичния надзорен орган са били отправяни искания за отпускане на публични средства за покриване на финансовия дефицит на ТМА съгласно годишните бюджети за приходите и разходите.

(167) *Изчисляване на интензитета на помощта и допустимите разходи*. ([80]) Румънските органи са потвърдили, че публичното финансиране по съображения 46 и 47 е предоставено въз основа на придружаваща документация в публичните счетоводни регистри, управлявани отделно за разходите, свързани с дейността на летището. Данъкът върху добавената стойност не е взет предвид при изчисляването на оперативните разходи.

(168) *Кумулиране* ([81]). Румънските органи са потвърдили, че за периода 2007—2009 г. ТМА не е получавало друг вид помощ.

(169) *Публикуване и информация*. ([82]) В член 58, параграф 1 от ОРГО се предвижда, че помощта, предоставена преди влизането в сила на ОРГО, не трябва да отговаря на изискванията за публикуване по член 9, за да се счита за съвместима.

([76]) Член 58, параграф 1 от ОРГО.
([77]) Член 3 във връзка с член 56а, параграф 2 от ОРГО.
([78]) Член 5, параграф 1 от ОРГО.
([79]) Член 6 от ОРГО.
([80]) Член 7 от ОРГО.
([81]) Член 8 от ОРГО.
([82]) Член 9 от ОРГО.

8.3.1.2. Съвместимост с условията, определени в член 56а от ОРГО

(170) *Летището е отворено за всички потенциални ползватели* ([83]). ТМА е отворено за всички потенциални ползватели, т.е. за всички авиокомпании, които са поискали да използват летищната инфраструктура, посочена в съображения 30—36, като приемат летищните тарифи, публикувани в AIP и прилагани по единен, прозрачен и недискриминационен начин.

(171) Румънските органи са потвърдили, че всички авиокомпании, които желаят да извършват полети от летището, могат да го направят при спазване на описаната по-горе регулаторна рамка. Поради това през периода 2007—2009 г. няколко авиокомпании са извършвали дейност на летището: TAROM, Carpatair, Malev, Wizz Air, Cimberair.

(172) *Помощ не може да бъде предоставяна за преместването на съществуващи летища или за изграждането на ново летище за пътнически полети* ([84]). През референтния период ТМА не е било преместено или преобразувано от летищна площадка в летище за пътнически полети; летищната инфраструктура съществува и се експлоатира на същото място от 1967 г. насам.

(173) Помощ не може да се предоставя за летища със среден годишен товаропоток от над 200 000 тона през последните две финансови години, предшестващи годината, в която помощта действително е предоставена. Помощта не трябва да може да доведе, съгласно очакванията, до увеличение на средния годишен товаропоток на летището до над 200 000 тона в рамките на две финансови години след предоставянето на помощта ([85]). През двете години, предшестващи периода 2007—2009 г., и през следващите две години 2010 и 2011 на ТМА не са били извършвани товарни полети, а товаропотокът не е надвишавал 200 000 тона (съображение 37). Следователно това условие е изпълнено.

(174) Оперативна помощ не може да се предоставя за летища със среден годишен пътникопоток от над 200 000 пътници през последните две финансови години, предшестващи годината, през която помощта действително е предоставена ([86]). Броят на пътниците на ТМА през 2005 г., 2006 г., 2007 г. и 2008 г. не надвишава прага (вж. таблица 1), поради което това условие е изпълнено.

(175) Размерът на оперативната помощ не надхвърля необходимото за покриване на оперативната загуба плюс разумна печалба за съответния период. Помощта се отпуска под формата на периодични вноски, определени предварително, които не се увеличават през периода, за който е отпусната помощта, или под формата на суми, определени ex post въз основа на отчетените оперативни загуби ([87]). Публичното финансиране на ТМА по мярка 1 за периода 2007—2009 г. е показано в таблица 5. През целия период 2007—2009 г. е имало недостиг на финансиране, който не е бил покрит с публични средства. Следователно помощта не е надхвърлила необходимото за покриване на оперативните загуби и разумна печалба. Румънските органи са потвърдили, че сумите са били отпускани на месечни вноски въз основа на предварително изготвения годишен бюджет и са били регулирани впоследствие въз основа на изпълнението, както е посочено в годишните отчети, за да се покрие оперативната загуба, без да се отчита печалба.

(176) Оперативна помощ не се изплаща за никоя календарна година, през която годишният пътникопоток на летището надвишава 200 000 пътници ([88]). Броят на пътниците на ТМА възлиза на 156 929 души през 2007 г., на 69 945 души през 2008 г. и на 84 062 души през 2009 г. (вж. таблица 1). Следователно условието е изпълнено

(177) Оперативна помощ не се отпуска срещу условието да бъдат сключени договорености с конкретни авиокомпании относно летищните такси, маркетинговите плащания или други финансови аспекти от дейностите на авиокомпаниите, извършвани на летището ([89]). Румънските органи са потвърдили, че предоставянето на помощта не е било обвързано със сключването на специални споразумения с конкретни авиокомпании и че летищните такси са били еднакви за всички авиокомпании. Следователно това условие е изпълнено.

([83]) Член 56а, параграф 3 от ОРГО.
([84]) Член 56а, параграф 4 от ОРГО.
([85]) Член 56а, параграф 10 от ОРГО.
([86]) Член 56а, параграф 15 от ОРГО.
([87]) Член 56а, параграф 16 от ОРГО.
([88]) Член 56а, параграф 17 от ОРГО.
([89]) Член 56а, параграф 18 от ОРГО.

8.3.1.3. Заключение относно съвместимостта с условията на ОРГО

(178) Мярка 1 е в съответствие с условията на ОРГО и следователно е съвместима с вътрешния пазар.

8.3.2. *Заключение относно съвместимостта на мярка 1*

(179) Поради причините, изложени в съображения 165—177 по-горе, Комисията счита, че оперативната помощ за ТМА в периода 2007—2009 г. е съвместима с вътрешния пазар въз основа на член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС.

9. **ОЦЕНКА НА МЯРКА 2 — ФИНАНСИРАНЕ НА ИНФРАСТРУКТУРА ЗА НАЗЕМНО ОБСЛУЖВАНЕ ПРЕЗ 2011 Г.**

9.1. **Наличие на помощ**

(180) Принципите относно наличието на помощ, изброени в съображения 126—133, 137, 140, 143 и 148, се прилагат и за мярка 2.

9.1.1. *Стопанска дейност и понятие за предприятие*

(181) Комисията трябва първо да установи дали мярка 2 се прилага за предприятия по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

(182) Както е посочено в съображение 41, операторът на летището се е занимавал с изграждането, поддръжката и експлоатацията на летищната инфраструктура и е предлагал летищни услуги и е събирал такси от ползвателите — оператори по търговско въздухоплаване и ползватели с нетърговски цели на авиация с общо предназначение — за използването на летищната инфраструктура, като по този начин е експлоатирал инфраструктурата с търговска цел. Следователно операторът на летището е осъществявал стопанска дейност по времето, когато е направена инвестицията, и съответно представлява предприятие по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС към момента на отпускане на помощта.

(183) Освен това по време на официалното разследване, както е посочено в съображение 102, Румъния е потвърдила, че оборудването, финансирано по мярка 2, е било използвано за общите дейности на летището. Поради това Комисията стига до заключението, че мярка 2 не представлява компенсация за разходите в обхвата на мисията за обществена услуга и следователно се прилага за предприятие.

9.1.2. *Ресурси на държавата и приписване на отговорност на държавата*

(184) Румънските органи са потвърдили, че всички инвестиции, посочени в Таблица 3, са били платени от бюджета на Окръжния съвет на Муреш, а именно: с Регионално решение № 15 от 10 февруари 2011 г. е финансиран автобусът на стоянката, с Регионално решение № 94 от 28 юли 2011 г. — колата за превоз за багаж и силовата установка, с Регионално решение № 84 от 22 юни 2011 г. — самоходните подвижни стълби и ледопочистващото съоръжение.

(185) Поради това Комисията счита, че финансирането на инфраструктурата за наземно обслужване през 2011 г. е било предоставено чрез държавни ресурси и може да се припише на държавата.

9.1.3. *Избирателност*

(186) Финансовата помощ въз основа на регионалните решения, изброени в съображение 184, е избирателна, тъй като ще бъде отпусната само на едно предприятие, а именно на оператора на летище ТМА. Това представлява индивидуална мярка. Следователно по дефиниция мярка 2 е избирателна по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

9.1.4. *Икономическо предимство*

(187) По време на официалната процедура по разследване румънските органи са заявили, че дори ако летището е функционирало в условията на свободен пазар, ниското равнище на дейност би направило невъзможно за ТМА да предоставя наземно обслужване по рентабилен начин. Поради това по време на финансирането румънските органи са считали инвестицията за невъзвръщаем разход и не са очаквали финансова възвръщаемост. Поради това въпросното публично финансиране не е в съответствие с ПОУПИ.

(188) Румъния също така твърди, че публичното финансиране представлява компенсация за предоставянето на УОИИ. В случай на предприятие, на което е възложено предоставянето на УОИИ, за да определи дали оценяваната мярка представлява икономическо предимство по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, както е обяснено в съображение 143 по-горе, Комисията трябва да провери дали са изпълнени кумулативно четирите критерия по делото Altmark.

(189) Както е обяснено в съображение 144, четвъртият критерий по делото Altmark е изпълнен, ако получателят на компенсацията е избран след тръжна процедура, която би дала възможност да се избере участник, който е в състояние да предоставя изискваната УОИИ на най-ниска цена за обществото или, когато това не е направено, ако компенсацията е изчислена въз основа на разходите на ефективно предприятие.

(190) В този случай бенефициерът не е избран чрез тръжна процедура. Освен това румънските органи не са представили никакви доказателства, че размерът на компенсацията е бил определен въз основа на анализ на разходите, които едно средно добре управлявано и оборудвано предприятие би направило, за да изпълни необходимите ЗИОУ. Поради това Комисията заключава, че въпросното публично финансиране не отговаря на четвъртия критерий по делото Altmark.

(191) Следователно мярка 2 не отговаря на четвъртия критерий по делото Altmark и съответно в настоящия случай критериите по делото Altmark не са изпълнени кумулативно, без да е необходимо да се разглеждат подробно другите критерии по Altmark. Тъй като, както е обяснено в съображение 187, мярка 2 не е в съответствие с ПОУПИ, с нея е предоставено икономическо предимство на оператора на летището.

9.1.5. *Нарушаване на конкуренцията и въздействие върху търговията между държавите членки*

(192) Съображения 148 и 152 са приложими за мярка 2 Тъй като с мярка 2 се оказва подкрепа на регионално летище— ТМА, трябва да се счита, че тя може да наруши конкуренцията и да засегне търговията между държавите членки.

9.1.6. *Заключение относно наличието на държавна помощ*

(193) Въз основа на гореизложеното Комисията заключава, че мярка 2 представлява държавна помощ в полза на оператора на летището по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

9.2. **Законосъобразност на помощта**

(194) Мярка 2 е приведена в действие преди официалното одобрение от Комисията. Поради това тя представлява неправомерна помощ, освен ако не е отговаряла по това време на съответните условия за акт на Съюза, предвиждащ освобождаване от задължението за уведомяване, определено в член 108 на ДФЕС за някои категории помощ.

(195) В този случай Румъния твърди, че инвестицията е направена в съответствие с правителственото решение от 1997 г. и че инвестицията е свързана с компенсацията за предоставяне на УОИИ. Както е посочено в съображения 156(156) и 157, Румъния не е успяла да докаже, че с публичното финансиране въз основа на правителственото решение от 1997 г. на операторите на летища е възложена ясно определени ЗИОУ, поради което помощта не е била в съответствие с Решението за УОИИ от 2005 г. и следователно е била приведена в действие в нарушение на член 108, параграф 3 от ДФЕС.

9.3. **Съвместимост с вътрешния пазар**

(196) Поради причините, изложени в съображения 157 и 159, мярка 2 не може да бъде счетена за съвместима нито съгласно Решението за УОИИ от 2012 г., нито с Рамката за УОИИ от 2012 г.

(197) Следователно Комисията трябва да прецени дали мярката е съвместима с ОРГО, който съдържа разпоредби за инвестиционна помощ за регионални летища при определени условия.

9.3.1. *Прилагане на ОРГО*

(198) В преходните разпоредби на ОРГО се посочва, че той се прилага за всяка индивидуална помощ, предоставена преди неговото влизане в сила, ако тази помощ изпълнява всички условия, определени в ОРГО, с изключение на член 9 ([90]).

(199) В съответствие с член 1, параграф 1, буква м) от ОРГО регламентът е приложим към помощта за регионални летища. Инвестиционната помощ за летище е съвместима с вътрешния пазар по смисъла на член 107, параграф 3 от Договора, при положение че тази помощ отговаря на условията, определени в член 56, буква а), параграфи 3—14 и глава I от ОРГО ([91]).

(200) В член 2, параграф 144 от ОРГО се определя, че „инфраструктурата и съоръженията, чрез които летището предоставя летищни услуги на авиокомпаниите и на различните доставчици на услуги, включително пистите, терминалите, стоянките, пътеките за рулиране, централизираната инфраструктура за наземно обслужване и всякакви други съоръжения, използвани пряко за летищни услуги, с изключение на инфраструктурата и оборудването, необходими главно за извършването на невъздухоплавателни дейности“. Оценяваната мярка е свързана с публичното финансиране на инфраструктурата за наземно обслужване през 2011 г. и следователно попада в обхвата на ОРГО.

(201) Поради това Комисията стига до заключението, че по силата на преходните разпоредби ОРГО е приложим към мярка 2 като основание за съвместимост.

9.3.2. *Съвместимост на мярката със съответните разпоредби на ОРГО*

9.3.2.1. Съвместимост с глава I от ОРГО

(202) *Изискване по отношение на прозрачността* ([92]). Това условие е изпълнено, тъй като публичното финансиране се предоставя под формата на годишни безвъзмездни средства, като максималният размер е определен на сумата, необходима за функционирането на летището без печалба. Тази горна граница се определя ежегодно ex ante въз основа на бюджетите за приходите и разходите, представени от оператора на летището и одобрени с решения на Окръжния съвет на Муреш (вж. съображение 56).

(203) *Стимулиращ* ([93]) Румънските органи са обяснили, че инвестицията е била необходима за изпълнението на задължителния план за управление на кризи в съответствие с Решение № 443/2005 на правителството, с което се одобрява програмата за национална сигурност. Румънските органи са обяснили, че наличното оборудване на летището към момента на инвестицията е представлявало риск за дейността на летището и безопасността на полетите. Тъй като ТМА не е било в състояние да извърши инвестицията самостоятелно и без инвестицията летището не би било в състояние да извършва полети при безопасни условия, условието за стимулиращ ефект е изпълнено.

([90]) Член 58, параграф 1 от ОРГО.
([91]) Член 3 във връзка с член 56а, параграф 1 от ОРГО.
([92]) Член 5, параграф 1 от ОРГО.
([93]) Член 6 от ОРГО.

(204) *Изчисляване на интензитета на помощта и на допустимите разходи* ([94]). Румънските органи са представили документални доказателства за плащането на оборудването и са потвърдили, че сумата от 588 062 RON, представляваща подлежащ на приспадане ДДС, не е била включена в стойността на инфраструктурата за наземно обслужване, закупена през 2011 г.

(205) *Кумулиране* ([95]). Румънските органи са потвърдили, че ТМА не е ползвало друг вид помощ за закупуването на артикулите.

(206) *Публикуване и информация*. ([96]) В член 58, параграф 1 се предвижда, че не е необходимо помощта, предоставена преди влизането в сила на ОРГО, да отговаря на изискванията за публикуване по член 9, за да се счита за съвместима.

9.3.2.2. Съвместимост с условията, определени в член 56а от ОРГО

(207) *Летището е отворено за всички потенциални ползватели* ([97]). ТМА е отворено за всички потенциални ползватели, т.е. за всички авиокомпании, които са поискали да използват летищната инфраструктура, посочена в съображения 30—36, като приемат летищните тарифи, публикувани в AIP и прилагани по единен, прозрачен и недискриминационен начин.

(208) Румънските органи са потвърдили, че всички авиокомпании, които желаят да извършват полети от летището, могат да го направят при спазване на описаната по-горе регулаторна рамка. Както е обяснено в съображения 31, 33 и 34, авиокомпаниите, които са извършвали редовни полети на летището към момента на предоставяне на инвестицията, са били WizzAir, Malev и Tarom.

(209) *Помощ не може да бъде предоставена за преместването на съществуващи летища или за изграждането на ново летище за пътнически полети* ([98]). През референтния период ТМА не е било преместено или преобразувано от летищна площадка в летище за пътнически полети; летищната инфраструктура съществува и се експлоатира на същото място от 1967 г. насам.

(210) Помощ не може да се предоставя за летища със среден годишен товаропоток от над 200 000 тона през последните две финансови години, предшестващи годината, в която помощта действително е предоставена. Помощта не трябва да може да доведе, съгласно очакванията, до увеличение на средния годишен товаропоток на летището до над 200 000 тона в рамките на две финансови години след предоставянето на помощта ([99]): . През периодите 2009—2010 г. и 2012—2013 г. на ТМА не са били извършвани товарни полети, а товаропотокът не е надвишавал 200 000 тона (съображение 37). Следователно това условие е изпълнено.

(211) Въпросната инвестиция не трябва да надвишава това, което е необходимо, за да се отговори на средносрочния очакван трафик въз основа на разумни прогнози за трафика ([100]): Румънските органи са пояснили, че инвестицията е била предназначена да отговори на необходимите стандарти за безопасност, за да може полетите да се извършват при оптимални условия на безопасност (съображение 55). Следователно настоящата мярка отговаря на това изискване.

(212) Инвестиционната помощ не се отпуска на летище, намиращо се в периметър до 100 километра или до 60 минути път с лека кола, автобус, влак или високоскоростен влак от съществуващо летище, от което се извършват редовни въздушни услуги по смисъла на член 2, параграф 16 от Регламент (ЕО) № 1008/2008 ([101]). Както е обяснено в съображение 29, най-близкото летище до ТМА е CNIA, което е на повече от 100 km и е на 1 час и 30 минути път с автомобил, и международното летище в Сибиу, което е на около 120 km и е на 1 час и 50 минути път с автомобил. Всички други големи летища са на повече от 2 часа път с автомобил. Следователно в настоящия случай това условие е изпълнено.

([94]) Член 7 от ОРГО.
([95]) Член 8 от ОРГО.
([96]) Член 9 от ОРГО.
([97]) Член 56а, параграф 3 от ОРГО.
([98]) Член 56а, параграф 4 от ОРГО.
([99]) Член 56а, параграф 10 от ОРГО.
([100]) Член 56а, параграф 5 от ОРГО.
([101]) Член 56а, параграф 6 от ОРГО.

(213) Параграфи 5 и 6 не се прилагат за летища със среден годишен пътникопоток до 200 000 пътници през последните две финансови години, предшестващи годината, през която помощта действително е предоставена, ако не се очаква инвестиционната помощ да доведе до увеличение на средния годишен пътникопоток на летището до над 200 000 пътници в рамките на две финансови години след предоставянето на помощта. Инвестиционната помощ, предоставена за такива летища, трябва да е в съответствие с параграф 11 или с параграфи 13 и 14 ([102]). Както е илюстрирано в Таблица 1, пътникопотокът през периода 2009—2010 г. е бил по-малко от 200 000 пътници. Въпреки че пътникопотокът е надхвърлял 200 000 пътници през 2012 г. и 2013 г., както е посочено по-горе в съображение 203, видът на оборудването, което е било финансирано по мярка 2, не е имал за цел и не е бил в състояние да увеличи обема на пътникопотока на летището, а само е позволявал на летището да работи при безопасни условия. Поради това Комисията счита, че това изискване е изпълнено в този случай. Тъй като ТМА отговаря на условията, изисквани от това съображение, Комисията следва да докаже само, че в настоящия случай съображение 11 от този член е изпълнено. Поради това не е необходимо Комисията да доказва, че в настоящия случай съображения 13 и 14 са изпълнени.

(214) Инвестиционната помощ не се отпуска на летища със среден годишен пътникопоток от повече от три милиона пътници през последните две финансови години, предшестващи годината, през която помощта действително е предоставена. Инвестиционната помощ не трябва да може да доведе, съгласно очакванията, до увеличение на средния годишен пътникопоток на летището до над три милиона пътници в рамките на две финансови години след предоставянето на помощта ([103]). Както може да се види в Таблица 1, обемът на пътниците на ТМА за минали периоди е значително под три милиона пътници през целия оценяван период. Следователно в настоящия случай това условие е изпълнено.

(215) Помощ не може да се предоставя за летища със среден годишен товаропоток от над 200 000 тона през последните две финансови години, предшестващи годината, през която помощта действително е предоставена. Съгласно очакванията помощта не следва да може да доведе до увеличение на средния годишен товаропоток на летището от над 200 000 тона в рамките на две финансови години след предоставянето на помощта ([104]). През периода 2009—2010 г. и през следващите две години 2012 и 2013 на ТМА не са били извършвани товарни полети, а товаропотокът не е надвишавал 200 000 тона (съображение 37). Следователно това условие е изпълнено.

(216) Размерът на инвестиционната помощ не надхвърля разликата между допустимите разходи и оперативната печалба от инвестицията. Оперативната печалба се приспада от допустимите разходи предварително въз основа на реалистични предвиждания или чрез механизъм за възстановяване на средства ([105]). В член 2, параграф 39 от ОРГО оперативната печалба се определя като „разликата между сконтираните приходи и сконтираните оперативни разходи през икономическия живот на инвестицията, като тази разлика е положителна стойност. Оперативните разходи включват разходи за персонал, материали, услуги, възложени на външни изпълнители, комуникации, енергия, поддръжка, наем, управление, но не включват амортизационните разходи и разходите за финансиране, ако те са били покрити с инвестиционна помощ. Сконтирането на приходите и оперативните разходи с подходящ дисконтов процент позволява реализирането на разумна печалба.“.

(217) ТМА е летище, което е на загуба през целия период, предмет на оценка. Както е обяснено в Таблица 9, според прогнозите на румънските органи се е очаквало ТМА да стане рентабилно най-рано през 2023 г. Ето защо през 2011 г., когато е направена инвестицията, тя е направена без очакване, че инвестицията може да бъде възстановена в краткосрочен и средносрочен план. Следователно няма изгледи за оперативна печалба в краткосрочен и средносрочен план след извършването на инвестицията и поради това Комисията счита, че това съображение не е приложимо в настоящия случай.

(218) *Допустими са разходите, свързани с инвестициите в летищна инфраструктура, в това число разходите за планиране* ([106]). Тъй като това е инвестиция в оборудване по смисъла на член 2, параграф 144 от ОРГО, допустимите разходи съответстват на общата сума, отпусната от румънските органи и посочена в Таблица 3. Комисията счита, че в настоящия случай това изискване е изпълнено.

([102]) Член 56а, параграф 7 от ОРГО.
([103]) Член 56а, параграф 9 от ОРГО.
([104]) Член 56а, параграф 10 от ОРГО.
([105]) Член 56а, параграф 11 от ОРГО.
([106]) Член 56а, параграф 12 от ОРГО.

9.3.2.3. Заключение относно съвместимостта с условията на ОРГО

(219) С оглед гореизложеното мярка 2 е в съответствие с условията на ОРГО.

9.3.3. *Заключение относно съвместимостта на мярка 2*

(220) По причините, изложени в съображения 198—218 по-горе, Комисията счита, че инвестиционната помощ, предоставена на ТМА през 2011 г., е съвместима с вътрешния пазар въз основа на член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС.

10. ОЦЕНКА НА МЯРКА 3 — ФИНАНСИРАНЕ НА ТМА СЪГЛАСНО ВЪЗЛАГАНЕТО НА УОИИ ОТ 2011 Г. ПРЕЗ ПЕРИОДА АВГУСТ 2011 Г. — ОКТОМВРИ 2014 Г.

10.1. **Наличие на помощ**

(221) Принципите на член 107, параграф 1 от ДФЕС, изложени в съображения 126—133, 137, 140, 143 и 148, са приложими и по отношение на оценката на мярка 3.

10.1.1. *Стопанска дейност и понятие за предприятие*

(222) Както е посочено в съображение 41, операторът на летището е осъществявал стопанска дейност през периода, предмет на оценката, и съответно представлява предприятие по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

(223) Румънските органи твърдят, че освободените от летищни такси дейности, свързани с безопасността и сигурността на въздухоплавателните средства, както и с обслужването на въздухоплавателните средства, изброени в член 1, алинея 2, букви г)—з) от възлагането на УОИИ от 2011 г. (съображение 58), нямат стопанско естество и са в обхвата на правомощията на органите на държавно управление.

(224) Що се отнася до дейностите, изброени в член 1, алинея 2, букви г), д) и з) от възлагането на УОИИ от 2011 г. (съображение 58), Комисията припомня, че управлението на въздушното движение, дейностите на полицията, митниците, огнеборците, дейностите, необходими за защита на гражданското въздухоплаване от неправомерни актове на посегателство, и инвестициите в инфраструктурата и оборудването, необходими за извършването на тези дейности, по принцип се считат за дейности, които не са от стопанско естество (съображение 132). Поради това Комисията счита, че предоставянето на услуги за управление на въздушното движение, на огнеборци, спешна помощ, осигуряване на безопасност, както и на пространството и комуналните услуги, необходими на публичните органи, извършващи специфични контролни дейности на летището, и защитата на летищната инфраструктура, изброени в член 1, алинея 2 от акта за възлагане на УОИИ от 2011 г., букви г), д) и з), не са от стопанско естество. Както вече беше посочено в съображение 39, регулаторната рамка, уреждаща дейността на операторите на летища в Румъния, е била съгласувана по отношение на всички летища.

(225) Комисията счита, че финансирането на дейностите, изброени в член 1, алинея 2, букви г), д) и з) от възлагането на УОИИ от 2011 г., попада в обхвата на мисията за обществена услуга и следователно не представлява държавна помощ.

(226) Що се отнася до финансирането на дейностите, изброени в член 1, алинея 2, букви е) и ж) от възлагането на УОИИ от 2011 г. (вж. съображение 58), Румъния е заявила, че инфраструктурата и оборудването са придобити с цел да се обработват полетите на въздухоплавателни средства, които са законно освободени от заплащане на летищни такси съгласно член 31, алинея 2 от Правителствено постановление № 29/1997 относно Кодекса за въздухоплаването. Като пример Румъния твърди, че по време на финансирането ТМА е използвало метода за качване и слизане на пътници „walk-on/ walk-off“. Закупуването на автобус е било необходимо, за да се отговори на изискванията за превоз на пътници в случай на извънредна ситуация или въздухоплавателно средство в бедствие (например поради терористичен акт).

(227) Въпреки това нито обработката на полети, освободени от летищни такси, изброени в член 1, алинея 2, буква е) от възлагането на УОИИ от 2011 г., нито закупуването и поддръжката на необходимото оборудване за обработката на такива полети, изброено в буква ж), са функции, които по принцип са запазени за държавата.

(228) В допълнение Комисията припомня, че ако дадена инфраструктура се използва както за стопански, така и за нестопански дейности, публичното финансиране е обект на разпоредбите за държавна помощ само доколкото се отнася до разходите, които са свързани със стопанските дейности ([107]).

([107]) Точки 34 и 35 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г. и цитираната в тях съдебна практика.

(229) В хода на официалното разследване по разглеждания случай Румъния потвърди, че основната инфраструктура е била използвана и за стопанските дейности на летището.

10.1.2. *Ресурси на държавата и приписване на отговорност на държавата*

(230) Компенсацията, отпусната на ТМА съгласно възлагането на УОИИ от 2011 г., е разрешена с регионалното решение от август 2011 г. (съображение 58) и е изплатена от бюджета на Окръжния съвет на Мureш. Това решение е взето пряко от Окръжния съвет на Мureш — местен окръг в Румъния, който е част от румънската държава.

(231) Поради това Комисията счита, че това финансиране е равностойно на ресурси на държавата и също така може да бъде приписано на държавата.

10.1.3. *Избирателност*

(232) В разглеждания случай финансовата подкрепа е била предложена и предоставена от държавата само на едно предприятие — оператора на летището. Това представлява индивидуална мярка. Следователно по дефиниция мярка 3 е избирателна по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

10.1.4. *Икономическо предимство*

(233) Публичното финансиране, предоставено на оператора на летището, е имало за цел да компенсира загубите, възникнали при изпълнение на неговата обичайна дейност, или да покрие инвестиционните разходи. Нищо във фактическите доказателства на разположение на Комисията или в мненията, получени от Румъния или трети страни, не сочи, че предоставящият орган е могъл да очаква финансова възвръщаемост в резултат от тези мерки за финансиране, когато са решили да ги предоставят.

(234) Комисията също така отбелязва, че Румъния не е твърдяла, че финансирането е било в съответствие с ПОУПИ. Както е показано в Таблица 4, ТМА е било на загуба през целия период на разследването, без изгледи да стане печелившо в средносрочен план (Таблица 5). Поради това Комисията стига до заключението, че оценяваното финансиране не е в съответствие с ПОУПИ.

(235) В хода на разследването Румъния също така заявява, че спорното публично финансиране представлява компенсация за предоставянето на УОИИ, която отговаря на критериите по делото Altmark.

(236) В настоящия случай четвъртият критерий по делото Altmark не е спазен, тъй като бенефициерът не е избран след тръжна процедура. Освен това няма доказателство, че размерът на компенсацията е бил определен въз основа на анализ на разходите, които едно средно предприятие, добре ръководено и оборудвано със съответните средства, необходими за изпълнение на изискванията за предоставяне на обществена услуга, би направило за изпълнение на тези задължения, като са били отчетени получените приходи и една разумна печалба от изпълнението на тези задължения. Поради това Комисията счита, че не може да се установи, че въпросното публично финансиране е определено въз основа на разходите на ефективно предприятие. Тъй като четвъртият критерий по делото Altmark не е спазен, Комисията счита, че в настоящия случай четирите критерия по делото Altmark не са изпълнени кумулативно.

(237) С оглед на гореизложеното Комисията заключава, че оценяваната мярка 3 е предоставила икономическо предимство на оператора на летището.

10.1.5. *Нарушаване на конкуренцията и въздействие върху търговията между държавите членки*

(238) Оценката, посочена в съображение 152, е приложима и за публичното финансиране, предоставено на оператора на летището по силата на възлагането на УОИИ от 2011 г., и следователно трябва да се счита, че финансирането може да наруши конкуренцията и да засегне търговията между държавите членки.

10.1.6. *Заключение относно наличието на държавна помощ*

(239) Въз основа на гореизложеното Комисията стига до заключението, че публичното финансиране, предоставено на оператора на летището въз основа на възлагането на УОИИ от 2011 г., представлява държавна помощ в полза на оператора на летището по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, с изключение на финансирането на дейности, които попадат в обхвата на мисията за обществена услуга, както е описано в съображение 225.

10.2. **Законосъобразност на помощта**

(240) Мярка 3 е била приведена в действие, преди да е получено официално разрешение от Комисията. Поради това тя представлява неправомерна помощ, освен ако по това време е отговаряла на съответните условия за акт на Съюза, предвиждащ освобождаване от задължението за уведомяване, определено в член 108 на ДФЕС за някои категории помощ.

(241) В разглеждания случай Румъния твърди, че мярка 2 е в съответствие с условията на Решението за УОИИ от 2005 г.

10.2.1. *Съответствие на възлагането на УОИИ от 2011 г. с Решението за УОИИ от 2005 г.*

(242) Съгласно Решението за УОИИ от 2005 г. първо се изисква наличието на действителна УОИИ. В тази връзка Комисията припомня, че държавите членки разполагат с широка свобода на преценка при определянето на УОИИ. Проверката на Комисията се ограничава до това да прецени дали е допусната явна грешка при определянето на обхвата на ЗИОУ ([108]).

(243) Що се отнася до това дали цялостното управление на дадено летище представлява УОИИ, както е изтъкнато в настоящия случай от румънските органи, Комисията обикновено преценява дали без летището областта, потенциално обслужвана от него, би останала изолирана от останалата част на Съюза до степен, която би възпрепятства нейното социално и икономическо развитие. Този анализ следва да се извършва за всеки отделен случай ([109]).

(244) В разглеждания случай Комисията взема предвид следните елементи:

а) ТМА се намира на разстояние от 103 km от CNIA. Румънските органи са обяснили, че към момента на публикуване на регионалното решение от август 2011 г. поради обстоятелствата, обяснени в съображения 23—26, времето за пътуване между двете летища е било повече от два часа поради лошото състояние на пътя, който е позволявал максимална средна скорост от 65 km/h, и поради интензивното движение. Това време за пътуване би се увеличило при автобусния транспорт, като минималното време за пътуване е 3 часа и 10 минути (включително пътуването от автогарата в Клуж Напока до CNIA).

б) Освен това румънските органи са уточнили, че към момента на приемане на регионалното решение от август 2011 г. без ТМА окръзите на север, изток и юг от окръг Търгу Муреш (т.е. окръзите Харгита, Ковасна, част от Бистрица, Сибиу, Нямц и Брашов) са щели да бъдат изолирани от останалата част на Съюза, тъй като не е имало магистрала, която да свързва окръзите Муреш, Харгита, Ковасна, Бистрица, Нямц, Брашов, Сибиу и CNIA (вж. съображения 23—26).

в) В допълнение румънските органи са обяснили, че поради Карпатите, които заобикалят окръг Харгита (с население от около 300 000 жители), единственият лесен достъп по шосе е на запад (към окръг Муреш), и че ТМА е единствената входна точка по въздух, през която жителите на този окръг имат достъп до други региони на Европа. По време на разследването румънските органи повдигат въпроса и за влиянието на метеорологичните условия върху продължителността на придвижване с автомобилен транспорт между окръг Муреш и съседните окръзи. Годишният интервал със снеговалежи в Търгу Муреш може да достигне 190 дни. Най-честите дни със снежна покривка (дни, в които движението по пътищата е затруднено) се срещат през декември (14,4 дни), януари (23,2 дни) и февруари (17,5 дни), общо 55,1 дни годишно. В някои случаи снежната покривка може да се задържи през целия месец през зимните месеци, т.е. 31 дни през декември и януари и 28—29 дни през февруари. Заледяванията са друга причина за претоварването на пътищата. Първата есенна слана в Търгу Муреш пада средно на 13 октомври, а последната пролетна слана е регистрирана на 21 април. Това означава, че средният годишен период без заледяване е 174 дни.

г) Освен това по това време железопътният транспорт е бил слабо развит и е нямало високоскоростни връзки.

([108]) Решение на Общия съд от 1 март 2017 г., SNCM/Комисия, дело T-454/13, точка 111, решение от 15 юни 2005 г., Olsen/Комисия, T-17/02, ECLI:EU:T:2005:218, точка 216 и цитираната в него съдебна практика, и решение от 22 октомври 2008 г., TV2/Danmark и др./Комисия, съединени дела T-309/04, T-317/04, T-329/04 и T-336/04, ECLI:EU:T:2008:457, точка 101 и цитираната съдебна практика.

([109]) Точка 72 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

д) По време на разследването румънските органи се позовават на Общия генерален план за транспорта на Румъния от 2015 г. ([110]), за да докажат, че в средносрочен план нито CNIA, нито Сибиу ще могат да се справят със собственото си въздушно движение без допълнителни значителни инвестиции (CNIA ще трябва да построи допълнителни 23 265 квадратни метра площи за самолетни стоянки и 29 066 за пътнически терминали, а Сибиу — 460 квадратни метра за пътнически терминали, само за да посрещне собствените си нужди). Следователно тези две летища не биха били в състояние да поемат въздушното движение на ТМА, ако последното престане да съществува.

е) Както е посочено в съображение 21, през последните десетилетия населението на окръг Муреш е намаляло значително, като тази тенденция се очаква да продължи и през следващите години. Освен това, както е посочено в съображение 22, окръг Муреш се е възползвал в по-малка степен от разширяването на ЕС в сравнение със съседните му окръзи, а още повече с метрополната област Букурещ. Признавайки значението на инфраструктурата за регионалното развитие, румънските органи определят летището като ключов актив. В резултат на това обновяването му е включено в Оперативната програма за големи инфраструктури за периода 2014—2020 г. Като част от стратегията за развитие на окръг Муреш Окръжният съвет планира създаването на индустриален парк в близост до летището, известен като Индустриален парк Муреш. ([111]) Румънските органи са потвърдили, че паркът успешно е привлякъл производствени предприятия и чуждестранни инвестиции, допринасяйки за икономическия растеж в региона. В крайна сметка целта е да се изгради интермодален транспортен възел, който да подпомогне допълнително свързаността и развитието на района.

ж) Румънските органи подчертават значението на туризма като икономическа дейност за динамизирането на окръга. В периода 2010—2015 г. туризмът в окръга се е увеличил значително, което поставя окръг Муреш на 4-то място в Румъния по брой туристи с общ брой посетители 492 181 души. ([112]) Най-посещаваните туристически атракции от чуждестранни туристи през 2015 г. са Сигишоара, Търгу Муреш и спа курортът Совата. Чуждестранните туристи идват предимно от държави от ЕС, но също и от държави извън Европейския съюз (например Израел). Румънските органи посочват, че летището в Търгу Муреш, което има директни връзки с няколко големи града в ЕС, е изиграло решаваща роля за увеличаването на броя на туристите.

з) На последно място румънските органи посочват, че Търгу Муреш е водещ център за сърдечни трансплантации и спешна медицина. Бързото транспортиране на органи между националните центрове е ключов аспект на трансплантацията на органи. Целта на Окръжната спешна клинична болница в Муреш е да разшири водещата си роля, като към трансплантации на сърце добави трансплантации на сърце и бял дроб, бъбреци или други органи и тъкани. Това е в съответствие със стратегията на румънското Министерство на здравеопазването, която включва създаването на тъканна банка в Търгу Муреш. Болницата подчертава, че прехвърлянето на пациенти с хеликоптер от друго летище, разположено на по-голямо разстояние, до болницата не може да се извършва постоянно поради метеорологични или технически ограничения, които често възпрепятстват прехвърлянето, което води до последици за пациента.

(245) Предвид гореизложените съображения Комисията счита, че Румъния не е допуснала явна грешка в преценката, като е установила, че без ТМА някои области от централния регион на Румъния биха останали изолирани от останалата част на Съюза до степен, която би възпрепятства тяхното социално и икономическо развитие.

(246) При тези обстоятелства Комисията счита, че елементите, съобщени от румънските органи, са достатъчни, за да подкрепят решението им да възложат на ТМА УОИИ, и че Румъния не е допуснала явна грешка.

(247) Решението за УОИИ от 2005 г. (член 2, алинея 1, буква г) също така се прилага само за летища с по-малко от 1 000 000 пътници през двете финансови години, предхождащи годината на възлагане на УОИИ.

(248) ТМА е имало по-малко от 1 000 000 пътници годишно през 2009 г. и 2010 г., т.е. годините, предшестващи възлагането на УОИИ от 2011 г. (вж. таблица 1). Следователно Решението за УОИИ от 2005 г. се прилага за мярка 2.

([110]) master-planul-general-de-transport_iulie_2015_vol-i.pdf.
([111]) План за развитие на окръг Муреш за периода 2014—2020 г.
На разположение на адрес: anexa_hot107_2014.pdf.
([112]) https://mures.insse.ro/wp-content/uploads/2023/03/Mures_Anuar_statistic_2015.pdf.

(249) И накрая, в Решението за УОИИ от 2005 г. се определят редица условия за съвместимост на компенсациите за УОИИ за регионалните летища, както е посочено по-долу.

(250) *Възлагане* За да се приложи Решението за УОИИ от 2005 г., отговорността за управлението на УОИИ се възлага на предприятие чрез един или повече официални актове. ([113]) В разглеждания случай УОИИ е възложена с регионалното решение от август 2011 г.

(251) Освен това в член 4 от Решението за УОИИ от 2005 г. са посочени редица характеристики, на които трябва да отговаря актът за възлагане, а именно:

1) *Предмет и продължителност на ЗИОУ* Предметът на ЗИОУ е уточнен в член 1, алинея 2 от регионалния акт от август 2011 г. Осъществяването на дейности в рамките на ЗИОУ е ограничено до 1-ви януари на годината, следваща годината, през която ТМА надхвърли прага от 1 000 000 пътници и продължава най-късно до 31-ви декември 2016 г. ([114]). Освен това в регионалното решение от август 2011 г. е постановено, че след тази дата възлагането на УОИИ ще бъде преразгледано ([115]).

2) *Съответното предприятие и съответната територия* Услугата от общ икономически интерес е възложена на оператора на летището, а територията, по отношение на която е възложена, се определя като географски район с площ от 24 000 km^2 с приблизително население от 1,5 милиона жители, включващ четири окръга: Муреш, Бистрица, Харгита и Ковасна ([116]).

3) *Същността на всички изключителни или специални права, евентуално предоставени на предприятието* На оператора на летището се предоставя изключителното право да предоставя УОИИ ([117]).

4) Параметрите за изчисляване, наблюдение и преразглеждане на компенсацията.

i) Изчисляване на компенсацията Разходите, които трябва да се вземат предвид при определяне на размера на компенсацията, включват всички постоянни и променливи, текущи и капиталови разходи, направени при предоставянето на дейностите, свързани с УОИИ, и дела на тези дейности в общите разходи на оператора на летището. Инвестиционните разходи ще бъдат взети предвид, ако са строго свързани с предоставянето на дейности, свързани с УОИИ ([118]). Приходите, които трябва да се вземат предвид за целите на определянето на компенсацията, включват всички приходи, получени от дейностите, обхванати от УОИИ, и всяка печалба от другите осъществявани от оператора дейности, различни от тези, свързани с УОИИ ([119]).

ii) *Контрол на компенсацията* Операторът на летището обосновава размера на исканата компенсация и изготвя доклад за получената обосновка и аргументация във връзка с местния бюджет. След това стопанският отдел на Окръжния съвет на Муреш отговаря за проверката на информацията, съдържаща се в този доклад, както и на финансовите отчети, представени от оператора на летището. Тези проверки се извършват поне веднъж годишно, а при необходимост и по-често ([120]).

iii) Преглед на компенсацията и мерките за избягване и връщане на свръхкомпенсирането. Въз основа на редовните си проверки стопанският отдел на Окръжния съвет на Муреш изисква от оператора на летището възстановяване на евентуална свръхкомпенсация и, ако е необходимо, прави обосновано предложение за преразглеждане на дейностите, свързани с УОИИ ([121]).

(252) Поради това Комисията стига до заключението, че условията, посочени в член 4 от Решението за УОИИ от 2005 г., са изпълнени с регионалното решение от август 2011 г.

([113]) Член 4 от Решението за УОИИ от 2005 г.
([114]) Член 2, алинея 2 от регионалното решение от август 2011 г.
([115]) Член 2, алинея 3 от регионалното решение от август 2011 г.
([116]) Член 1, алинея 1 от регионалното решение от август 2011 г.
([117]) Член 3 от регионалното решение от август 2011 г.
([118]) Член 4, алинея 4 от регионалното решение от август 2011 г.
([119]) Член 4, алинея 5 от регионалното решение от август 2011 г.
([120]) Член 5 от регионалното решение от август 2011 г.
([121]) Член 5, алинея 4 от регионалното решение от август 2011 г.

(253) *Компенсация* ([122]). В член 5 от Решението за УОИИ от 2005 г. се определят параметрите, на които трябва да отговаря компенсацията, за да се счита за съвместима с решението.

(254) Размерът на компенсацията не може да надхвърля сумата, необходима за покриване на разходите, направени за изпълнение на ЗИОУ, и разумна печалба от собствения капитал, необходим за изпълнение на тези задължения. Както е илюстрирано в Таблица 3, летището е търпяло загуби през целия период на възлагането (2011—2014 г.). Компенсацията, получена от оператора на летището, не е била достатъчна, за да покрие разходите за изпълнение на задълженията му за извършване на УОИИ. С оглед на гореизложеното трябва да се приеме, че в разглеждания случай настоящото условие е изпълнено.

(255) Разходите и приходите, които трябва да се вземат предвид, включват всички разходи, направени при изпълнението на УОИИ, и се изчисляват въз основа на общоприетите принципи за отчитане на разходите. Комисията разбира, че поради причините, обяснени в съображение 251, изчисленията на разходите и приходите са определени в съответствие с член 4, алинеи 4 и 5 от регионалното решение от август 2011 г. и следователно този критерий е изпълнен.

(256) *Разделяне на сметките за разходите и приходите, свързани с УОИИ, от тези за другите услуги*. Както е обяснено в съображение 62, с възлагането от 2011 г. се налага ясно разделяне на сметките. Това разделяне е прилагано през целия период на възлагането.

(257) Поради това Комисията стига до заключението, че в настоящия случай условията, посочени в член 5 от Решението за УОИИ от 2005 г., са изпълнени.

(258) *Контрол на свръхкомпенсацията* В член 6 от Решението за УОИИ от 2005 г. се посочват няколко механизма, които гарантират, че операторът на летището не е получил свръхкомпенсация, а именно наличието на редовни проверки, както и наличието на механизми, гарантиращи връщането на евентуална свръхкомпенсация, и разпоредби за избягване на бъдеща свръхкомпенсация.

(259) Както е обяснено в съображение 251, параграф 4, подточки ii) и iii), Окръжният съвет на Мурешe е въвел механизми за избягване на свръхкомпенсирането. Освен това Съветът на провинция Мурешe определя в набор от правила, че бъдещите компенсации ще се изчисляват в съответствие с резултатите от предходните години. С други думи, ако операторът на летището е получил свръхкомпенсация през 2012 г., излишъкът ще бъде пренесен за покриване на компенсацията през 2013 г. ([123]).

(260) Поради това Комисията стига до заключението, че в настоящия случай условията, посочени в член 6 от Решението за УОИИ от 2005 г., са изпълнени.

10.2.2. *Заключение*

(261) Комисията стига до заключението, че помощта, предоставена въз основа на възлагането на УОИИ от 2011 г., е съвместима с вътрешния пазар на основание член 106, параграф 2 от ДФЕС и е освободена от задължението за предварително уведомяване, предвидено в член 108, параграф 3 от ДФЕС.

11. ОЦЕНКА НА МЯРКА 4 — ФИНАНСИРАНЕ НА ТМА СЪГЛАСНО ВЪЗЛАГАНЕТО НА УОИИ ОТ 2014 Г. ПРЕЗ ПЕРИОДА 30 ОКТОМВРИ 2014 Г. — 9 МАЙ 2019 Г.

11.1. **Наличие на помощ**

(262) Принципите на член 107, параграф 1 от ДФЕС, изложени в съображения 126—133, 137, 140, 143, 148 и 149, са приложими и по отношение на оценката на мярка 4.

([122]) По време на оценявания период операторът на летището е бил компенсиран със сума, по-малка от неговите действителни разходи (Таблица 4). Поради това Комисията няма да анализира разпоредбите на член 6 от решението за УОИИ по отношение на разумната печалба.

([123]) Вж. например Регионално решение №158 на Окръжния съвет на Мурешe от 20 декември 2012 г., в което се посочва, че изчислената компенсация за 2013 г. и 2014 г. в проектобюджета се основава на резултатите от 2012 г.

11.1.1. *Стопанска дейност и понятие за предприятие*

(263) Както е посочено в съображение 41, операторът на летището е осъществявал стопанска дейност през периода, предмет на оценката, и съответно представлява предприятие по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

(264) Румънските органи твърдят, че операторът на летището е извършвал определени дейности в рамките на УОИИ от 2014 г., които попадат в обхвата на мисията за обществена услуга. По-специално Румъния твърди, че разходите, направени от оператора на летището от името на държавните субекти, осъществяващи дейност в помещенията на летището, както и разходите, направени за обслужване на полети, освободени от заплащане на летищни такси, трябва да се считат за попадащи в обхвата на мисията за обществена услуга.

(265) Комисията припомня, че ако дадена инфраструктура се използва както за стопански, така и за нестопански дейности, публичното финансиране е обект на разпоредбите за държавна помощ само доколкото се отнася до разходите, които са свързани със стопанските дейности.

(266) Що се отнася до публичната подкрепа, използвана за дейностите по член 1, алинея 2, букви г)—ж) от възлагането на УОИИ от 2014 г. (съображение 66), Комисията припомня, че дейностите, свързани с полицията, митниците, огнеборците, дейностите, необходими за защита на гражданското въздухоплаване от неправомерни актове на посегателство, както и инвестициите и поддръжката, свързани с инфраструктурата и оборудването, необходими за извършването на тези дейности, по принцип се считат за дейности, които не са от стопанско естество.

(267) Поради това Комисията счита, че защитата на летищната инфраструктура, посочена в член 1, алинея 2, буква г) от възлагането на УОИИ от 2014 г.; издирвателни и спасителни операции на територията на летището съгласно буква д) от него; съоръженията за охрана и сигурност при извънредни ситуации и за предотвратяване и контрол на пожари съгласно буква е) от него; както и осигуряването на зоните, съоръженията и инфраструктурата, необходими на митническата администрация, граничната полиция, полицията в сектора на въздушния транспорт, Министерството на вътрешните работи и Румънската разузнавателна служба за изпълнение на техните специфични дейности съгласно буква ж) от него, са мерки, които попадат в обхвата на нормалното упражняване на държавните функции, доколкото попадат в категориите, изброени в съображение 132 ([124]). Както вече беше посочено в съображение 39, регулаторната рамка, уреждаща дейността на операторите на летища в Румъния, е била съгласувана по отношение на всички летища.

(268) Следователно публичната подкрепа за тези дейности по член 1, алинея 2, букви г)—ж) от възлагането на УОИИ от 2014 г. попада в обхвата на мисията за обществена услуга и не представлява помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

(269) Въпреки това нито предоставянето на безплатна експлоатация за полетите за държавни цели, полети за военна служба в рамките на определени министерства и правителствени служби, полети за спешна помощ и в други регламентирани от закона ситуации, изброени в член 1, алинея 2, буква з) от акта за възлагане на УОИИ от 2014 г., нито наземното обслужване, предоставяно на държавни въздухоплавателни средства, включително закупуването на съответното оборудване, посочено в буква в), са функции, които по принцип са запазени за държавата.

11.1.2. *Ресурси на държавата и приписване на отговорност на държавата*

(270) Компенсацията, отпусната на ТМА съгласно възлагането на УОИИ от 2014 г., е разрешена с регионалното решение от октомври 2014 г. (съображение 43) и е изплатена от бюджета на Окръжния съвет на Муреш. Това е решение, взето пряко от Окръжния съвет на Муреш — местен окръг в Румъния, който е част от румънската държава.

(271) Поради това Комисията счита, че финансирането, предоставено въз основа на регионалното решение от октомври 2014 г., представлява държавни ресурси и също може да бъде приписано на държавата.

([124]) Решение (ЕС) 2015/1226 на Комисията от 23 юли 2014 г. относно държавна помощ SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN), приведена в действие от Франция в полза на Търговско-промишлената камара на Angoulême (Chambre de Commerce et d'Industrie d'Angoulême), SNC-Lavalin, Ryanair и Airport Marketing Services (ОВ L 201, 30.7.2015 г., стр. 48, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2015/1226/oj).

11.1.3. *Избирателност*

(272) В разглеждания случай финансовата подкрепа е била предложена и предоставена от държавата само на едно предприятие — оператора на летището. Това представлява индивидуална мярка. Следователно по дефиниция мярка 4 е избирателна по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

11.1.4. *Икономическо предимство*

(273) Публичното финансиране, предоставено на оператора на летището, е имало за цел да компенсира загубите, възникнали при изпълнение на неговата обичайна дейност, или да покрие инвестиционните разходи. Нищо във фактическите доказателства на разположение на Комисията или в мненията, получени от Румъния или от трети страни, не сочи, че предоставящият орган е могъл да очаква финансова възвръщаемост в резултат от тези мерки за финансиране, когато е решил да ги предостави.

(274) Комисията също така отбелязва, че Румъния не е твърдяла, че финансирането е било в съответствие с ПОУПИ. Както е показано в Таблица 6, ТМА е било на загуба през целия период на разследването, без изгледи да стане печелившо в средносрочен план (Таблица 5). Поради това Комисията стига до заключението, че оценяваното финансиране не е в съответствие с ПОУПИ.

(275) В хода на разследването Румъния също така твърди, че мярка 4 представлява компенсация за предоставянето на УОИИ, която отговаря на критериите по делото Altmark.

(276) В настоящия случай четвъртият критерий по делото Altmark не е спазен, тъй като бенефициерът не е избран след тръжна процедура. Освен това няма доказателство, че размерът на компенсацията е бил определен въз основа на анализ на разходите, които едно средно предприятие, добре ръководено и оборудвано със съответните средства, необходими за изпълнение на изискванията за предоставяне на обществена услуга, би направило за изпълнение на тези задължения, като са били отчетени получените приходи и една разумна печалба от изпълнението на тези задължения. Поради това Комисията счита, че не може да се установи, че въпросното публично финансиране е определено въз основа на разходите на ефективно предприятие. Тъй като четвъртият критерий по делото Altmark не е изпълнен, Комисията счита, че в настоящия случай четирите критерия по делото Altmark не са изпълнени кумулативно.

(277) С оглед на гореизложеното Комисията заключава, че мярка 4 е предоставила икономическо предимство на оператора на летището.

11.1.5. *Нарушаване на конкуренцията и въздействие върху търговията между държавите членки*

(278) Оценката, посочена в съображение 152, е приложима и за публичното финансиране, предоставено на оператора на летището по силата на възлагането на УОИИ от 2014 г., и следователно трябва да се счита, че финансирането може да наруши конкуренцията и да засегне търговията между държавите членки.

11.1.6. *Заключение относно наличието на държавна помощ*

(279) Въз основа на гореизложеното Комисията стига до заключението, че публичното финансиране, предоставено на оператора на летището въз основа на възлагането на УОИИ от 2014 г., представлява държавна помощ в полза на оператора на летището по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, с изключение на финансирането на дейности, които попадат в обхвата на мисията за обществена услуга, както е описано в съображение 268.

11.2. **Законосъобразност на помощта**

(280) Мярка 4 е била приведена в действие, преди да е получено официално разрешение от Комисията. Поради това тя представлява неправомерна помощ, освен ако по това време е отговаряла на съответните условия за акт на Съюза, предвиждащ освобождаване от задължението за уведомяване, определено в член 108 на ДФЕС за някои категории помощ.

(281) Румъния твърди, че мярка 4 е в съответствие с условията на Решението за УОИИ от 2012 г.

(282) Решението за УОИИ от 2012 г. се прилага за компенсация за предоставяне на услуги от общ икономически интерес по отношение на летища, за които средният годишен пътникопоток през двете финансови години, предшестващи годината, в която е възложена УОИИ, не надвишава 200 000 пътници. Както се споменава в решението за откриване на процедурата от 2015 г., ТМА е имало повече от 200 000 пътници годишно през 2012 г. и 2013 г., т.е. годините, предшестващи възлагането на УОИИ от 2014 г. (вж. таблица 1). Следователно Решението за УОИИ от 2012 г. не се е прилагало за мярка 4.

(283) Следователно мярка 4 е приведена в действие в нарушение на член 108, параграф 3 от ДФЕС.

11.3. **Съвместимост с вътрешния пазар**

(284) В съответствие с Насоките за въздухоплаването от 2014 г. компенсацията за експлоатацията на дадено летище като УОИИ може да се счита за съвместима съгласно член 106, параграф 2 от ДФЕС, ако са изпълнени критериите, посочени в раздел 4 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г., по-специално ако експлоатацията се квалифицира като действителна УОИИ по смисъла на точки 69 и 72 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г. и ако отговаря на критериите за съвместимост, посочени в раздел 4.2 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г., във връзка със съответните правила от Рамката за УОИИ от 2012 г.

(285) В точка 75, буква а) от Насоките за въздухоплаването от 2014 г. се уточнява, че Рамката за УОИИ от 2012 г. се прилага за оценката на съвместимостта на помощта за летища със среден годишен пътникопоток от над 200 000 пътници за срока на възлагане на УОИИ, какъвто е случаят с ТМА (Таблица 1). Поради това Комисията ще оцени съвместимостта на мярка 4 въз основа на критериите, определени в Рамката за УОИИ от 2012 г. и в Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

(286) В Рамката за УОИИ от 2012 г. се определят редица условия за съвместимост на УОИИ, включително по отношение на летищата, сред които са по-специално наличието на акт за възлагане, изчисляването на компенсацията и наличието на механизми за контрол на свръхкомпенсацията.

11.3.1. *Действителни УОИИ, както са посочени в член 106 от ДФЕС*

(287) Първото условие за съвместимост на компенсацията за услугите по управление на летището с правилата за държавна помощ е доставчикът на услуги да бъде натоварен с действителна и правилно определена УОИИ. Това изискване е заложено в точка 69 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г. във връзка с раздел 2.2. от Рамката за УОИИ от 2012 г.

(288) Съгласно точка 69 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г., за да бъде счетена за УОИИ, „една дейност следва да притежава специални характеристики в сравнение с обикновените стопански дейности“, и „целта от общ интерес, преследвана от публичните органи, не може просто да бъде развитието на определени стопански дейности или икономически зони, предвидени в член 107, параграф 3, буква в) от Договора“.

(289) В точка 72 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г. Комисията уточнява, че в добре обосновани случаи е възможно цялостното управление на едно летище да бъде счетено за УОИИ, ако част от регион, потенциално обслужван от летището, без него би останала изолирана от останалата част на Съюза до степен, която би възпрепятства нейното социално и икономическо развитие. В тази оценка следва да се отдели подобаващо внимание на другите видове транспорт и по-специално на високоскоростните железопътни линии или морски връзки, обслужвани от фериботни линии. В такива случаи публичните органи могат да наложат ЗИОУ на летището, за да гарантират, че то ще остане отворено за търговски полети.

(290) Същите доводи, посочени в съображения 243—245, за УОИИ от 2011 г., се прилагат *mutatis mutandis* и за УОИИ от 2014 г., като се има предвид, че ситуацията по отношение на транспортните средства в района не се е променила значително от 2011 г. насам. Поради това Комисията счита, че на ТМА е възложена действителна УОИИ също и съгласно възлагането на УОИИ от 2014 г.

(291) Поради всички причини, описани по-горе, Комисията счита, че помощта, предоставена по силата на възлагането на УОИИ от 2014 г., трябва да бъде отпусната за действителна и правилно определена УОИИ в съответствие с раздел 2.2 от Рамката за УОИИ от 2012 г. и точки 69 и 72 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

11.3.2. *Необходимост от акт за възлагане, в който се посочват задълженията за обществена услуга и методите за изчисляване на компенсацията*

(292) Съгласно точки 15 и 16 от Рамката за УОИИ от 2012 г. отговорността за изпълняването на УОИИ трябва да бъде възложена чрез един или няколко акта, чиято форма може да бъде определена от държавата членка. Актът или поредицата от актове трябва да включва: а) предмета и продължителността на ЗИОУ; б) предприятието и при необходимост — съответната територия; в) естеството на всички изключителни или специални права, предоставени на предприятието от предоставящия орган; г) описание на компенсационния механизъм и параметрите за изчисляване, наблюдение и преразглеждане на компенсацията; както и д) мерките за избягване и връщане на свръхкомпенсации.

(293) В същия дух, съгласно точка 69 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г., УОИИ в летищния сектор следва да бъдат ясно определени и да бъдат възложени с акт на публичен орган.

(294) УОИИ от 2014 г. е възложена с регионалното решение от октомври 2014 г., което е изготвено в съответствие с разпоредбите на Рамката за УОИИ от 2012 г. и с Насоките за въздухоплаването от 2014 г. Както е посочено в съображение 66, в член 1, алинея 2 от регионалното решение от октомври 2014 г. са уточнени дейностите, които представляват УОИИ на летище ТМА. Както е споменато в съображение 268, някои дейности попадат в обхвата на мисията за обществена услуга и следователно са извън контрола на държавните помощи. Останалите дейности с предимно стопанско естество са ясно посочени в член 1, алинея 2, букви а), б), в) и з) от регионалното решение от октомври 2014 г. и са определени като дейности с характер на УОИИ. Освен това, както е споменато в съображение 68, продължителността на ЗИОУ е била ясно посочена. В допълнение, както е посочено в съображение 43, в рамките на възлагането на УОИИ от 2014 г. е уточнено и съответното предприятие, а именно операторът на летището. И накрая, на оператора на летището е било предоставено изключителното право да предоставя услугата от общ икономически интерес ([125]). С оглед на гореизложеното Комисията счита, че УОИИ от 2014 г. е в съответствие с точка 16, букви а) и б) от Рамката за УОИИ от 2012 г. и с точка 69 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

(295) Освен това, както е посочено в съображение 67, в член 4, алинеи 2—11 от регионалното решение от октомври 2014 г. се излага подробно изчисляването на компенсацията за УОИИ от 2014 г. Тези разпоредби установяват: границите на допустимите оперативни и инвестиционни разходи, свързани с УОИИ, които да бъдат покрити от компенсацията; включването само на разходи, свързани с УОИИ, и на пропорционален размер от общите разходи; ограничението, че компенсацията не може да надхвърля необходимите разходи за изпълнението на ЗИОУ. Важно е да се отбележи, че тези разпоредби предвиждат също така, че компенсацията не може да надвишава разликата между тези разходи, от една страна, и приходите, свързани с УОИИ, и печалбите на летището, несвързани с УОИИ, от друга. С други думи, приходите от УОИИ и дори печалбите от дейности, които не са свързани с УОИИ, намаляват размера на компенсацията, отпусната съгласно УОИИ от 2014 г., за да се избегне евентуално свръхкомпенсиране. Освен това, както е посочено в съображение 62, за дейностите на ТМА, свързани с УОИИ, и за дейностите, които не са свързани с УОИИ, се води отделно счетоводство. С оглед на гореизложеното Комисията счита, че УОИИ от 2014 г. е в съответствие с точка 16, букви а) и б) от Рамката за УОИИ от 2012 г.

11.3.3. *Продължителност на периода на възлагане*

(296) Съгласно точка 17 от Рамката за УОИИ от 2012 г. се изисква продължителността на срока на възлагане на ЗИОУ да бъде обоснована от обективни критерии, като например амортизация и обезценяване. Комисията отбелязва, че периодите на амортизация за най-значимите дълготрайни активи, като сгради и оборудване за летищни операции, свързани с посочените дейности в рамките на УОИИ, обикновено надхвърлят десет години ([126]). Във всеки случай, както беше споменато, УОИИ от 2014 г. е приключила през 2019 г. — много по-рано от предвиденото.

(297) Поради горепосочените причини Комисията счита, че точка 17 от Рамката за УОИИ от 2012 г. е спазена.

([125]) Член 2 от регионалното решение от октомври 2014 г.

([126]) Вж. за справка съображение 73 от Решение на Комисията от 24 ноември 2023 г. по дело SA.106193 (2023/N) — Швеция, летище Skellefteå — възлагане на услуга от общ икономически интерес.

11.3.4. *Съответствие с Директива 2006/111/ЕО*

(298) В точка 18 от Рамката за УОИИ от 2012 г. се изисква въпросното предприятие да спазва, когато е приложимо, Директива 2006/111/ЕО на Комисията ([127]). Съгласно член 5 от тази директива обаче съответните изисквания за прозрачност по член 1 от нея не се прилагат за публичните предприятия, чийто общ годишен нетен оборот през двете финансови години, предшестващи годината, в която са били предоставени средствата или е била възложена УОИИ, е по-малък от 40 милиона евро. С оглед на много ограничените годишни приходи на ТМА през 2012 г. и 2013 г., както е показано в Таблица 4, в този случай Директива 2006/111/ЕО не е приложима и следователно оценката на точка 18 от Рамката за УОИИ от 2012 г. не е уместна в настоящия случай.

11.3.5. *Спазване на правилата на Съюза за обществените поръчки*

(299) В точка 19 от Рамката за УОИИ от 2012 г. се изисква предприятието да спазва приложимите правила на Съюза в областта на обществените поръчки, включително изискванията за прозрачност, равно третиране и недискриминация, произтичащи пряко от Договора и, когато е приложимо, от вторичното законодателство.

(300) Съгласно член 32, параграф 2, буква б) от Директива 2014/24/ЕС на Европейския парламент и на Съвета ([128]) използването на процедурата на договаряне без предварително обявление е разрешено за услуги, които могат да бъдат предоставяни от конкретен икономически оператор, при които отсъства конкуренция по технически причини.

(301) Комисията отбелязва, че ТМА е единственият икономически оператор, който може да предоставя УОИИ, обхванатa от акта за възлагане. Както беше споменато по-горе (съображения 244, букви а), до съображение 245), няма друго летище, което би могло да предостави валидна алтернатива на ТМА, когато става въпрос за достъп до Търгу Муреш и съседните окръзи. Тъй като освен ТМА няма друго летище, което да може да изпълнява УОИИ, възложена чрез концесията за услуги, в този случай публикуването на обявлението за концесия не е необходимо, за да се осигури конкуренция между летищата.

(302) Предвид гореизложеното Комисията счита, че в този случай точка 19 от Рамката за УОИИ от 2012 г. е изпълнена.

11.3.6. *Липса на дискриминация*

(303) Съгласно точка 20 от Рамката за УОИИ от 2012 г. се изисква, когато орган възложи извършването на същата УОИИ на няколко предприятия, компенсацията да се изчислява въз основа на същия метод по отношение на всяко предприятие.

(304) Тъй като цялостното управление на летището е било поверено на едно предприятие, в настоящия случай точка 20 от Рамката за УОИИ от 2012 г. не е приложима.

11.3.7. *Размер на компенсацията*

(305) Точки 21—50 от Рамката за УОИИ от 2012 г. се отнасят до размера на компенсацията.

(306) В съответствие с точка 24 от Рамката за УОИИ от 2012 г. нетните разходи за изпълнение на ЗИОУ следва да бъдат изчислени, като се използва методологията на избегнатите разходи. ([129]) В точка 27 от Рамката за УОИИ от 2012 г. Комисията разрешава да се прилагат алтернативни методи за изчисляване на нетните разходи, необходими за изпълнението на ЗИОУ, в случаите, когато използването на методологията на избегнатите разходи не е осъществимо или подходящо.

([127]) Директива 2006/111/ЕО на Комисията от 16 ноември 2006 година относно прозрачността на финансовите отношения между държавите членки и публичните предприятия, както и относно финансовата прозрачност в рамките на някои предприятия (ОВ L 318, 17.11.2006 г., стр. 17, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/111/oj).

([128]) Директива 2014/24/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2014 година за обществените поръчки и за отмяна на Директива 2004/18/ЕО (ОВ L 94, 28.3.2014 г., стр. 65, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/24/oj).

([129]) Методологията на избегнатите нетни разходи е обобщена в точки 25 и 26 от Рамката за УОИИ от 2012 г.

(307) Методологията на избегнатите нетни разходи изисква да се установят разходите и приходите на дружеството при хипотетичен сценарий, при който няма УОИИ. В конкретния случай всички услуги, които не са обхванати от акта за възлагане, зависят от съществуването на УОИИ. Следователно не може да се приложи подходящ хипотетичен сценарий, при който се извършват само другите дейности, което означава, че не може да се използва методът на избегнатите нетни разходи.

(308) Поради тази причина актът за възлагане изисква от ТМА да отчита нетните си разходи за изпълнението на ЗИОУ, като използва методологията на разпределяне на разходите — алтернативна методология, определена в точки 28—31 от Рамката за УОИИ от 2012 г. Това е отразено във възлагането на УОИИ от 2014 г., в което се изисква спазване на методологията, основана на разпределяне на разходите, както е определено в рамката за УОИИ от 2012 г. Липсата на свръхкомпенсация, изисквана съгласно точка 21 от рамката за УОИИ от 2012 г., се потвърждава по-долу.

(309) Размерът на компенсацията може да бъде установен въз основа на очакваните разходи и приходи или на действително направените разходи и приходи, или на комбинация от двете. ([130]) Разходите, които трябва да се вземат предвид, включват всички разходи, направени за предоставянето на УОИИ, които се изчисляват въз основа на общоприетите принципи за отчитане на разходите. Операторът на летището взема предвид само разходите, свързани с УОИИ, които могат да включват всички преки разходи, направени при изпълнението на УОИИ, и пропорционален принос към разходите, общи както за УОИИ, така и за другите дейности. Инвестиционните разходи ще бъдат взети предвид, ако са строго свързани с предоставянето на дейностите, свързани с УОИИ ([131]). Разходите, свързани с дейности, които не попадат в обхвата на УОИИ, няма да бъдат допустими за компенсацията, покриваща всички преки разходи, подходящ принос към общите разходи и подходяща възвръщаемост на собствения капитал. ([132]) С оглед на гореизложеното може да се заключи, че точка 22 от Рамката за УОИИ от 2012 г. е спазена.

(310) Приходите, които трябва да се вземат предвид, трябва да включват най-малко всички приходи, получени от УОИИ, както е уточнено в акта за възлагане, и прекалено високите приходите, генерирани от специални или изключителни права, дори и да са свързани с други дейности, както е предвидено в точка 45, независимо от това дали тези прекалено високи приходи са определени като държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора ([133]). Приходите, които трябва да се вземат предвид за целите на определяне на компенсацията, включват всички приходи, получени от дейностите, обхванати от УОИИ, независимо дали тези приходи са определени като държавна помощ по смисъла на член 107 от Договора, както и всяка печалба от други дейности на оператора на летището, различни от тези, свързани с УОИИ ([134]). Това изискване е изпълнено.

(311) *Разумна печалба* ([135]) Регионалното решение от октомври 2014 г. не позволява на оператора на летището да получава разумна печалба. Освен това според документа с икономически прогнози, посочен в съображение 77, не се е очаквало летището да бъде рентабилно в средносрочен план, а още по-малко през периода 2014—2019 г. Следователно точки 33—38 от Рамката за УОИИ от 2012 г. са изпълнени.

(312) *Стимули за ефективност* ([136]) Регионалното решение от октомври 2014 г. съдържа разпоредби, целящи да осигурят намаляване на публичното финансиране, необходимо на ТМА в средносрочен план. В този смисъл се споменава, че ТМА трябва да представи многогодишен бизнес план, който да доведе до постепенно намаляване на компенсациите. ([137]) Както е видно от Таблица 5, бизнес планът предвиждаше намаляване на компенсациите с течение на времето. Освен това в регионалното решение от октомври 2014 г. се предвижда намаляване на финансирането, предоставяно на летището. Това изискване е изпълнено.

([130]) Точка 22 от Рамката за УОИИ от 2012 г.
([131]) Член 4, алинея 9 от регионалното решение от октомври 2014 г.
([132]) Член 4, алинея 11 от регионалното решение от октомври 2014 г.
([133]) Точка 32 от Рамката за УОИИ от 2012 г.
([134]) Член 4, алинея 10 от регионалното решение от октомври 2014 г.
([135]) Точки 33—38 от Насоките за въздухоплаването от 2012 г.
([136]) Точки 39—43 от Насоките за въздухоплаването от 2012 г.
([137]) Член 5, алинея 14 от регионалното решение от октомври 2014 г.

11.3.8. *Разделно водене на счетоводството*

(313) В съответствие с точка 44 от Рамката за УОИИ от 2012 г. операторът на летището следва да има отделни сметки за разходите и приходите, свързани с УОИИ, и за тези, свързани с другите услуги. В регионалното решение от октомври 2014 г. се посочва, че операторът на летището води отделно счетоводство за дейностите в областта на УОИИ ([138]). Ефективното разделно водене на счетоводството е потвърдено от румънските органи по време на разследването. Следователно това изискване е изпълнено.

11.3.9. *Свръхкомпенсация*

(314) В точки 47—50 от Рамката за УОИИ от 2012 г. са изложени разпоредбите за избягване на свръхкомпенсирането. В съответствие с член 6 от регионалното решение от октомври 2014 г. операторът на летището е длъжен да обоснове размера на исканата компенсация и да изготви обяснителна записка. Освен това икономическата дирекция на Окръжния съвет на Муреш отговаря за периодичните проверки на компенсацията. В случай на свръхкомпенсация съветът може да поиска възстановяване на разходите или преразглеждане на дейностите, свързани с УОИИ ([139]) . Следва да се припомни, че освен че е отговаряло на формалните условия, летището е било на загуба през целия анализиран период, така че на практика не е била възможна свръхкомпенсация. Следователно изискванията по отношение на свръхкомпенсацията съгласно Рамката за УОИИ от 2012 г. са изпълнени.

11.3.10. *Прозрачност*

(315) В съответствие с точка 60 от Рамката за УОИИ от 2012 г. съответната държава членка трябва да публикува следната информация в интернет или по друг подходящ начин: резултатите от обществената консултация или други подходящи инструменти, посочени в точка 14 от Рамката за УОИИ от 2012 г., съдържанието и продължителността на ЗИОУ, предприятието и съответната територия, размера на помощта, предоставена на предприятието, на годишна основа.

(316) Както регионалното решение от октомври 2014 г. ([140]), така и решенията за одобряване на годишния бюджет на ТМА са актове на Съвета на Търгу Муреш и са публично достъпни на неговия уебсайт. В членове 1, 2 и 3 от регионалното решение от октомври 2014 г. се определят обхватът и продължителността на ЗИОУ, участващите субекти и засегнатата географска област. По подобен начин регионалните решения, в които се очертава бюджетът на летището за 2014 г. ([141]), 2015 г. ([142]), 2016 г. ([143]), 2017 г. ([144]), 2018 г. ([145]) и 2019 г. ([146]), които определят размера на предоставената помощ, също са публично достъпни.

(317) Поради това Комисията счита, че изискванията за прозрачност на Рамката за УОИИ от 2012 г. са изпълнени.

11.3.11. *Заключение относно съвместимостта на мярка 4*

(318) Поради причините, изложени в съображения 286—298 по-горе, Комисията счита, че помощта за ТМА съгласно възлагането на УОИИ от 2014 г. е съвместима с вътрешния пазар въз основа на член 106, параграф 2 от ДФЕС.

12. ОЦЕНКА НА МЯРКА 5 — ЛЕТИЩНИ ТАКСИ ЗА АВИОКОМПАНИИТЕ, ОСЪЩЕСТВЯВАЩИ ДЕЙНОСТ НА ТМА, ПРЕЗ ПЕРИОДА 21 МАРТ 2013 Г. — 16 ФЕВРУАРИ 2019 Г.

12.1. **Наличие на помощ**

(319) Принципите на член 107, параграф 1 от ДФЕС, изложени в съображения 126—133, 137, 140, 143, 148 и 149, са приложими и по отношение на оценката на мярка 5.

([138]) Член 4, алинея 11 от регионалното решение от октомври 2014 г.
([139]) Член 6 от регионалното решение от октомври 2014 г.
([140]) На разположение на следния адрес: PROIECT (cjmures.ro).
([141]) На разположение на следния адрес: hot016_2014.pdf (cjmures.ro).
([142]) На разположение на следния адрес: PROIECT (cjmures.ro).
([143]) На разположение на следния адрес: HOTĂRÂREA NR (cjmures.ro).
([144]) На разположение на следния адрес: cjmures.ro/Hotariri/Hot2017/hot033_2017.pdf.
([145]) На разположение на следния адрес: HOTĂRÂREA NR (cjmures.ro).
([146]) На разположение на следния адрес: cjmures.ro/Hotariri/Hot2019/hot049_2019.pdf.

12.2. **Избирателност**

(320) Държавната мярка попада в обхвата на член 107, параграф 1 от ДФЕС, ако поставя в по-благоприятно положение *определени предприятия или производството на някои стоки*. Следователно само мерки, които поставят предприятията в по-благоприятно положение, като предоставят предимство по избирателен начин, попадат в обхвата на понятието за държавна помощ.

(321) Според установената съдебна практика при оценката на условието за избирателност трябва да се установи дали в рамките на съответния правен режим дадена национална мярка е от естеството да постави в по-благоприятно положение определени предприятия или производството на някои стоки спрямо други, които се намират, от гледна точка на преследваната от посочения правен режим цел, в сходно фактическо и правно положение. Преценката на избирателността предполага предварително да бъде определена референтната рамка, в която се вписва разглежданата мярка ([147]). Мярката има избирателен характер, *само ако в рамките на даден правен режим тя води до създаване на предимство за определени предприятия по отношение на други предприятия от други или от същия сектор, които се намират в сходно фактическо и правно положение с оглед на преследваната с този правен режим цел* ([148]). Понятието „държавна помощ“ не се отнася за държавните мерки, въвеждащи разграничение между предприятията, когато това разграничение е резултат от естеството или цялостната структура на системата, в която те се вписват ([149]).

(322) Мярка, с която дадено публично предприятие определя условията за ползване на своите стоки или услуги, не е непременно избирателна мярка за целите на член 107, параграф 1 от ДФЕС ([150]). Член 107, параграф 1 от ДФЕС не разграничава държавните мерки в зависимост от техните причини или цели, а ги определя в зависимост от техните последици и следователно независимо от използваните техники ([151]).

(323) В регионалното решение от юли 2012 г. се предвижда система от базови ставки за летищните такси на ТМА (Таблица 7). Тя включва също така отстъпки от таксите в зависимост от броя на кацанията за даден времеви период (Таблица 8).

(324) Летищните такси и отстъпките от тях, посочени в регионалното решение от юли 2012 г., са предложени, оценени и установени от ръководството на оператора на летището на ТМА и са одобрени от неговия съвет на директорите (съображение 73). След това таксите и отстъпките от тях са одобрени от Окръжния съвет на Муреш.

(325) Предвид гореизложеното Комисията счита, че въпросната тарифа на летищните такси е изготвена от оператора на ТМА, който упражнява собствени правомощия, и е приложима само за самото ТМА ([152]). Следователно съответната референтна рамка за оценка на това дали на авиокомпаниите е било предоставено избирателно предимство, в смисъл че са били поставени в по-благоприятно положение спрямо други авиокомпании, намиращи се в сходно фактическо и правно положение, е тарифата на летището, в която са установени таксите и отстъпките, приложими на ТМА, определена с регионалното решение от юли 2012 г.

(326) Системата за летищни такси е била на разположение за всички авиокомпании, които използват или могат да използват ТМА и отговарят на условията, описани в регионалното решение от юли 2012 г. Следователно тази система не изглежда избирателна нито де юре, нито де факто.

(327) Подобно на това, отстъпките са били на разположение за всички авиокомпании, които използват или могат да използват ТМА и отговарят на условията, описани в регионалното решение от юли 2012 г. Следователно отстъпките не изглеждат де юре избирателни.

(328) Освен това Комисията анализира дали отстъпките, предвидени в регионалното решение от юли 2012 г., са били де факто избирателни, като са поставили в по-благоприятно положение, от предварителна гледна точка, някои авиокомпании, използващи ТМА, за сметка на други авиокомпании, които го използват.

(329) Румънските органи са оценили въздействието на размера на летищните такси и на отстъпките върху приходите на ТМА в рамките на икономическата прогноза, изготвена за периода 2011—2015 г. (вж. съображение 77).

([147]) Решение на Съда (голям състав) от 21 декември 2016 г. по дело *Комисия/Hansestadt Lübeck („Lübeck“)*, C-524/14 P, ECLI:EU:C:2016:971, точки 40—67.

([148]) Решение по делото Lübeck, точка 58.

([149]) Решение по делото Lübeck, точки 40—67 и цитираната съдебна практика.

([150]) Пак там.

([151]) Пак там. Решение от 15 ноември 2011 г., *Комисия и Испания/Правителство на Гибралтар и Обединеното кралство*, съединени дела C-106/09 P и C-107/09 P, ECLI:EU:C:2011:732, т. 87 и цитираната съдебна практика.

([152]) Решение по делото Lübeck, точка 62.

(330) В тази оценка, направена преди приемането на регионалното решение от юли 2012 г., се взема предвид фактът, че три авиокомпании са изразили желание да извършват редовни услуги от ТМА. Предвидената в анализа на пазара оценка на трафика по редовни въздушни линии е следната:

Таблица 10

Очакван брой ротации на месец през периода 2013—2016 г.

	WizzAir	Ryanair	Air Patriot
2013 г.	94	20	72
2014 г.	132	48	72
2015 г.	180	64	72
2016 г.	220	100	72

Източник: румънските органи.

(331) Комисията отбелязва, че към момента на приемане на регионалното решение от юли 2012 г. всички авиокомпании, от които се е очаквало да използват ТМА, са можели да се възползват в значителна степен от въведените отстъпки (най-ниската отстъпка е била 25 %), а две от трите авиокомпании са можели да се възползват дори от максималната отстъпка от 45 %. Фактът, че отстъпките нарастват линейно и започват от ниско равнище (5 %), както и от само малък брой кацания (3), също гарантира, че няма съществени ефекти на прага: структурата на мярката не е такава, че нейните последици да поставят в значително по-благоприятно положение определена група предприятия. Също така критерият, на който се основават отстъпките (брой кацания), не може сам по себе си да доведе до изключване на някои авиокомпании от ползите (в сравнение с други критерии, като например размера на въздухоплавателното средство).

(332) Комисията също така отбелязва, че критерият, който позволява да се получи определено равнище на отстъпка, е общ и приложим на принципа *erga omnes*, тъй като се отнася само до броя на ротациите на месец, а не до критерии, които потенциално биха могли да поставят в по-благоприятно положение определени дружества (например достатъчна честота, измерена чрез достигане на определен брой пътници на месец, или наличие на въздухоплавателен флот със съответните размери, измерени чрез извършване на полети с въздухоплавателни средства над определено тегло).

(333) Въз основа на това Комисията счита, че системата на летищните такси, както и отстъпките, са били прилагани по неизбирателен начин също и от фактическа гледна точка.

12.2.1. *Заключение относно избирателността*

(334) Комисията счита, че не е налице избирателност де юре, тъй като регионалното решение от юли 2012 г. не налага никакви ограничения за прилагането на отстъпките, нито по отношение на размера на въздухоплавателното средство, което трябва да се използва, нито по отношение на минималния брой пътници.

(335) Освен това мярката не е избирателна и де факто, тъй като, както е обяснено в съображение 331, до три авиокомпании общо, т.е. всички авиокомпании, които са щели да извършват редовни услуги на летището през следващите години, са можели да се възползват в значителна степен от отстъпката и единният критерий за възползване от определено равнище на отстъпка не поставя в по-благоприятно положение никое конкретно дружество.

(336) От гореизложеното следва, че мярка 5 не отговаря на условието за избирателност по член 107, параграф 1 от ДФЕС.

12.2.2. *Заключения относно наличието на държавна помощ*

(337) Условията, предвидени в член 107, параграф 1 от ДФЕС, са кумулативни. Ако едно от тях не е изпълнено от оценяваната мярка, тази мярка не представлява държавна помощ.

(338) Поради това Комисията заключава, че мярка 5 не представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

1) Публичното финансиране, предоставено от Румъния в полза на оператора на летище Târgu Mureș за периодите 2007—2009 г., 2011—2014 г. и 2014—2019 г., представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

а) Помощта под формата на публично финансиране през периода 2007—2009 г. е била предоставена от Румъния неправомерно в нарушение на член 108, параграф 3 от Договора за функционирането на Европейския съюз. Помощта е съвместима с вътрешния пазар въз основа на член 107, параграф 3, буква в) от Договора за функционирането на Европейския съюз.

б) Публичното финансиране през периода 2011—2014 г. въз основа на възлагането на УОИИ от 2011 г. е съвместимо с вътрешния пазар на основание член 106, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз и е освободено от задължението за предварително уведомяване, предвидено в член 108, параграф 3 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

в) Публичното финансиране през периода 2014—2019 г. въз основа на възлагането на УОИИ от 2014 г. е предоставено от Румъния неправомерно в нарушение на член 108, параграф 3 от Договора за функционирането на Европейския съюз. Помощта е съвместима с вътрешния пазар въз основа на член 106, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

2) Публичното финансиране, приведено в действие от Румъния за инфраструктурата за наземно обслужване на летище Târgu Mureș през 2011 г., представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз и е предоставено от Румъния неправомерно в нарушение на член 108, параграф 3 от Договора за функционирането на Европейския съюз. Помощта е съвместима с вътрешния пазар по смисъла на член 107, параграф 3, буква в) от Договора за функционирането на Европейския съюз.

3) Летищните такси, приложими на летище Târgu Mureș през периода 21 март 2013 г. — 16 февруари 2019 г., не представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

Член 2

Адресат на настоящото решение е Румъния.

Съставено в Брюксел на 21 февруари 2025 година.

За Комисията
Teresa RIBERA
Изпълнителен заместник-председател