2025/1191

25.6.2025

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2025/1191

ze dne 21. února 2025

o státní podpoře SA. 33769 – C/2015 (ex NN/2015) (ex CP/2011), kterou poskytlo Rumunsko letišti Târgu-Mureş Transilvania

(oznámeno pod číslem C(2025) 1127)

(Pouze rumunské znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu fungování Evropské unie, a zejména na čl. 108 odst. 2 první pododstavec této smlouvy,

s ohledem na Dohodu o Evropském hospodářském prostoru, a zejména na čl. 62 odst. 1 písm. a) této dohody,

poté, co vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek v souladu s výše uvedeným ustanovením ([1]), a s ohledem na tyto připomínky,

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

1.1 Řízení o údajném veřejném financování poskytnutém letišti Târgu-Mureş Transilvania v období 2007–2009

(1) Dne 17. května 2010 Rumunsko oznámilo Komisi v souladu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „Smlouva“ nebo „Smlouva o fungování EU“) režim veřejné podpory ve prospěch malých regionálních letišť, včetně letiště Târgu-Mureş Transilvania (dále jen „letiště Târgu-Mureş“, „TMA“ nebo „letiště“). Oznámení bylo zaregistrováno pod číslem N 185/2010.

(2) Dopisem ze dne 24. května 2011 Komise informovala Rumunsko, že se rozhodla zahájit formální vyšetřovací řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování EU pod číslem SA.30931 (2011/C) (dále jen „rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2011“) ([2]) ve věci oznámeného režimu veřejného financování na podporu rozvoje letištní infrastruktury na malých regionálních letištích, jakož i ve věci veřejného financování na pokrytí provozních ztrát poskytnutých regionálním letištím v období 2007–2009, na které Rumunsko upozornilo Komisi ve fázi předběžného posouzení oznámení. Komise následně přijala dne 23. června 2011 opravné rozhodnutí k výše uvedenému rozhodnutí.

(3) Dopisem ze dne 25. července 2011 Rumunsko své oznámení stáhlo. Komise proto dne 31. října 2011 ukončila šetření týkající se oznámeného opatření. Formální vyšetřovací řízení zůstalo otevřené, pokud jde o financování z veřejných zdrojů poskytnuté rumunským regionálním letištím v období 2007–2009 na pokrytí provozních ztrát.

([1]) Rozhodnutí Komise SA.33769 (2015/C) (ex 2015/NN) (ex 2011/CP) – Rumunsko – Údajná podpora letišti Târgu-Mureş Transilvania, společnostem Wizz Air a Ryanair a dalším leteckým společnostem (Úř. věst. C 104, 18.3.2016, s. 45) (opraveno Komisí prostřednictvím opravného rozhodnutí přijatého dne 23. června 2011) a rozhodnutí Komise (EU) o státní podpoře SA.30931 (11/C) (ex N 185/10) poskytované Rumunskem ve prospěch rumunských regionálních letišť (Úř. věst. C 207, 13.7.2011, s. 3).

([2]) Úř. věst. C 207, 13.7.2011, s. 3.

(4) Konečným kladným rozhodnutím ze dne 27. září 2016 (dále jen „konečné rozhodnutí z roku 2016“) ([3]) Komise uzavřela šetření ve věci SA.30931, pokud jde o všechna dotčená letiště s výjimkou letiště Avram Iancu v Kluži (dále jen „letiště Kluž“ nebo „CNIA“) a letiště TMA.

(5) Šetření týkající se veřejného financování na pokrytí provozních ztrát letiště TMA v období 2007–2009 proto zůstalo otevřené a bude posouzeno v tomto rozhodnutí.

1.2 Řízení o údajných opatřeních podpory pro letecké společnosti působící na letišti Târgu-Mureş Transilvania, pro letiště Târgu-Mureş Transilvania a pro správce tohoto letiště

(6) Dne 13. října 2011 obdržela Komise v souladu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování EU stížnost týkající se údajné protiprávní státní podpory v souvislosti s letištěm TMA. Tato stížnost byla zaregistrována pod číslem SA.33769. Stížnost byla doplněna o další informace poskytnuté Komisi ve dnech 14. října 2011, 18. října 2011, 3. listopadu 2011, 24. listopadu 2011, 10. ledna 2012 a 8. listopadu 2012.

(7) Dne 1. března 2012 obdržela Komise druhou stížnost týkající se údajné protiprávní státní podpory poskytnuté letecké společnosti Wizz Air a letišti TMA. Druhý stěžovatel poskytl Komisi doplňující informace ve dnech 2. dubna 2012, 20. dubna 2012 a 15. října 2012.Tato stížnost a doplňující informace byly rovněž zaregistrovány pod číslem SA. 33769.

(8) Dne 15. října 2012 obdržela Komise třetí stížnost týkající se údajné protiprávní státní podpory poskytnuté letišti TMA. Stížnost byla doplněna dalšími informacemi poskytnutými ve dnech 7. prosince 2012, 26. února 2013, 27. února 2013, 18. září, 5. prosince 2013, 12. února 2015 a 18. února 2015. Tato stížnost a doplňující informace byly rovněž registrovány pod číslem SA. 33769.

(9) V období 2011–2015 proběhlo několik výměn informací mezi Komisí, rumunskými orgány a jednotlivými stěžovateli.

(10) Dopisem ze dne 31. července 2015 Komise informovala Rumunsko o svém rozhodnutí zahájit formální vyšetřovací řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování EU, pokud jde o letištní poplatky uložené leteckým společnostem provozujícím svou činnost na letišti TMA, veřejné financování služeb obecného hospodářského zájmu poskytnuté správci letiště v období 2011–2014 a 2014–2019 a veřejné financování nákupu infrastruktury pro pozemní odbavení v roce 2011 a parkovacích zařízení na letišti TMA (dále jen „rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2015“) ([4]).

(11) V dopise ze dne 26. srpna 2015 požádaly rumunské orgány o prodloužení lhůt pro předložení svého stanoviska.

(12) Komise obdržela připomínky Rumunska dne 2. října 2015.

(13) Rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2015 bylo dne 18. března 2016 zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie*. Komise vyzvala zúčastněné strany, aby do jednoho měsíce od data uveřejnění rozhodnutí podaly k dotyčným opatřením své připomínky.

(14) Komise obdržela připomínky od společnosti Carpatair a rumunských orgánů dne 15. dubna 2016, od společnosti Wizz Air dne 2. května 2016 a od letiště Kluž dne 3. května 2016.

(15) Dne 22. srpna 2016 zaslala Komise Rumunsku připomínky třetích stran. Dne 22. září 2016 Rumunsko poskytlo odpověď na připomínky.

(16) Dopisem ze dne 24. října 2017 požádala Komise rumunské orgány o další informace. Rumunské orgány odpověděly dne 19. února 2018.

([3]) Rozhodnutí Komise (EU) 2017/1149 ze dne 27. září 2016 o státní podpoře SA.30931 (11/C) (ex N 185/10), kterou poskytlo Rumunsko rumunským regionálním letištím (Úř. věst. L 166, 29.6.2017, s. 36, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2017/1149/oj).

([4]) Státní podpora – Rumunsko – Státní podpora SA.32963 (2015/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/CP) – Státní podpora pro Wizz Air a letiště Cluj-Napoca – Výzva k předložení připomínek podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. C 104, 18.3.2016, s. 77).

1.3 **Procesní kroky společné pro rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2011 a 2015**

(17) Dne 26. února 2020 Komise obdržela od rumunských orgánů doplňující informace. Útvary Komise uspořádaly dne 13. března 2020 telekonferenci s rumunskými orgány a dne 5. května 2020 zaslaly žádost o doplňující informace. Rumunské orgány odpověděly dne 5. června 2020.

(18) Komise prostřednictvím dopisů ze dne 14. února, 4. března, 30. července a 25. září 2024 požádala rumunské orgány o doplňující informace. Rumunské orgány odpověděly dne 24. března, 12. dubna, 30. srpna a 22. října 2024.

2. **TÂRGU MUREŞ A ŽUPA MUREŞ**

2.1 **Přehled**

(19) Târgu Mureş je město se 116 000 obyvateli ([5]) v župě Mureş. Je správním střediskem župy a je považováno za hospodářské centrum nadregionálního významu.

(20) Župa Mureş patří do centrálního regionu Rumunska (v rumunštině „*Centru*“). Tento region dále zahrnuje župy Alba, Brašov, Covasna, Harghita a Sibiu. Region se nachází ve střední části Rumunska ve stejné vzdálenosti od různých hraničních přechodů.

2.2 **Demografický vývoj a hospodářská výkonnost**

(21) Počet obyvatel župy Mureş v posledních desetiletích trvale klesá. V roce 1990 se počet obyvatel župy odhadoval na 621 445 obyvatel. Do roku 2010 jejich počet klesl na 580 672. Do roku 2020 se počet obyvatel dále snížil na 557 200 a podle odhadů do roku 2050 dojde k poklesu na 436 600 obyvatel. Očekává se, že počet osob v produktivním věku (15–61 let) rovněž výrazně klesne, a to z 397 400 v roce 2010 na 255 300 v roce 2050, což představuje snížení o 35,8 % ([6]).

(22) V prvním desetiletí 21. století byl růst HDP v župě Mureş druhý nejnižší mezi župami v centrálním regionu a výrazně zaostával za Bukureští ([7]).

2.3 **Silniční infrastruktura**

(23) V prosinci 2009 měla župa Mureş 2 098 kilometrů silnic, z toho na státní silnice připadalo 414 kilometrů a na župní silnice 1 684 kilometrů. Pouze 425 kilometrů však bylo klasifikováno jako „moderní“ infrastruktura ([8]).

(24) V době šetření neměla silniční infrastruktura v župě Mureş rychlé spojení se zbytkem země. Nejvýznamnější evropskou trasou procházející městem Târgu Mureş byla silnice E60, která spojuje maďarskou hranici u města Borş s městy, jako jsou Oradea, Kluž, Târgu Mureş, Brašov, Ploješť, Bukurešť a Constanta. Župa Mureş měla rovněž přístup k několika dalším klíčovým dopravním koridorům: E68 (spojuje maďarské hranice s městy Sibiu, Brašov a dalšími velkými městy), E81 (spojuje Bulharsko s Rumunskem, prochází městy Bukurešť, Pitesti a Kluž) a E574 a E58, které spojují klíčová města a hranice v regionu ([9]).

([5]) Údaje za rok 2021.

([6]) Agentura pro rozvoj centrálního regionu. Demografická analýza centrálního regionu. Geodemografické rozdíly. Trendy a prognózy (2010).
K dispozici na adrese 31ycx_Analiza si prognoza demografica.pdf.

([7]) HDP se v období 1999–2007 zvýšil o pouhých 39,2 % ve srovnání se 102 % v regionu Alba a 84,7 % v župě Sibiu a je pod průměrem regionu, který činí 59,9 %.
Informace Agentury pro rozvoj centrálního regionu. Nezaměstnanost v centrálním regionu – příčiny a trendy (2010).
K dispozici na adrese: pqn30_somaj.pdf.

([8]) Agentura pro rozvoj centrálního regionu. Dopravní infrastruktura. Klíčové faktory udržitelného rozvoje centrálního regionu (2011).
K dispozici na adrese: Microsoft Word - Coperta studiu Infrastructura de transport.

([9]) Plán udržitelné městské mobility města Târgu Mureş.
K dispozici na adrese: PMUD Târgu Mureş - versiunea finala.pdf.

(25) Budoucí rozvoj infrastruktury zahrnoval v té době plánovanou Transylvánskou dálnici A3 (v rumunštině „*Autostrada A3*“) která měla spojit Bukurešť s maďarskou hranicí přes města Brašov, Târgu Mureș a Kluž a měla procházet župou Mureș. Plánovaná dálnice do Moldavska by navíc zlepšila spojení mezi městem Târgu Mureș, městy jako Roman a Iași a moldavskou hranicí ([10]).

(26) V době šetření nemohly být dopravní toky vytvářené letištěm Târgu-Mureș Transilvania (TMA) vedeny obchvatem kolem centra města Târgu Mureș, což mělo spolu s nízkou kvalitou železniční dopravy negativní dopad na mobilitu v této župě. V prosinci 2018 bylo navíc letiště TMA napojeno pouze na výjezd ze silnice A3.

3. LETIŠTĚ TÂRGU-MUREŞ

3.1 Letiště

(27) Letiště Târgu-Mureș Transilvania se nachází 14 km jihozápadně od města Târgu Mureș. Představuje důležitou infrastrukturu pro regionální konektivitu regionu Transylvánie a podporuje řadu pracovních míst spojených s odvětvím leteckých služeb.

(28) Letiště TMA se nachází ve vzdálenosti 450 km od hlavních měst v širším regionu – Bělehradu, Budapešti, Bukurešti a Kišiněva. Letiště obsluhuje oblast sestávající z několika žup, jako jsou Mureș, Harghita, Covasna, částí župy Bistrita, Brašov, Suceava a Sibiu, s celkovým počtem přibližně 2,7 milionu obyvatel.

(29) Nejbližšími letišti jsou letiště Kluž, které je vzdálené přibližně 103 km, tedy přibližně 1 hodinu 30 minut jízdy autem, a mezinárodní letiště Sibiu, které je vzdálené přibližně 120 km, tedy přibližně 1 hodinu 50 minut jízdy autem. Všechna ostatní hlavní letiště jsou vzdálená více než 2 hodiny jízdy autem. Následující tabulka uvádí počty cestujících na letišti TMA v období 2005–2019.

Tabulka 1

Počty cestujících na letišti TMA mezi roky 2005 až 2019 ([11])

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

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

(30) V letech 2005 až 2019 zajišťovalo pravidelné lety z letiště několik leteckých společností. Činnost hlavních leteckých společností nabízejících pravidelné lety na letišti TMA je popsána v následujících odstavcích.

(31) Společnost Wizz Air zahájila provoz na letišti v červnu 2006 spojem do Budapešti a v roce 2007 rozšířila svou činnost o spoje na dalších pěti trasách. V listopadu 2007 společnost Wizz Air svou činnost na letišti ukončila. V roce 2008 společnost Wizz Air svou činnost na letišti obnovila, a to na pěti nových trasách. V letech 2009 a 2010 společnost Wizz Air provozovala pouze spoj do Budapešti. V roce 2011 společnost Wizz Air rozšířila své služby opětovným zahájením provozu spojů a doplněním nových spojů na celkový počet osmi spojů. Společnost Wizz Air od té doby působila na letišti až do uzavření letiště z technických důvodů v roce 2017 a provozovala v průměru osm až deset spojů. Po opětovném zahájení komerčních služeb z letiště TMA provozovala společnost Wizz Air v letech 2018 a 2019 z letiště TMA čtyři spoje.

([10]) Plán udržitelné městské mobility města Târgu Mureș.
K dispozici na adrese: PMUD Târgu Mureș - versiunea finala.pdf.

([11]) Na základě vysvětlení poskytnutých Rumunskem se konečné údaje za roky 2007–2009 mírně liší od údajů z konečného rozhodnutí z roku 2016. Pokles počtu cestujících v listopadu 2016 souvisí s dočasným uzavřením letiště za účelem rekonstrukce vzletové a přistávací dráhy a odbavovací plochy a zrušením nebo přesunem všech letů na letiště Kluž. Práce byly dokončeny v červnu 2018.
Zdroj: https://www.aeroportultransilvania.ro/wp-content/uploads/2014/05/Raportul-anual-al-administratorilor-cu-privire-la-bilantul-31-12-2016.pdf.

(32) Společnost Ryanair v roce 2013 provozovala dva spoje, a to na letiště Charleroi a Pisa, následně do poloviny roku 2014 provozovala pouze spoj na letiště Charleroi a poté svou činnost na letišti ukončila a od roku 2014 neprovozuje žádné spoje.

(33) Společnost Malev provozovala v letech 2005–2012 spoj do Budapešti.

(34) Společnost TAROM provozovala spoj do Bukurešti, a to v letech 2005–2014 a v letech 2018 a 2019.

(35) Společnost Carpatair provozovala v letech 2005 až 2008 spoj s Temešvárem.

(36) Kromě toho několik leteckých společností nabízelo v letech 2005 až 2019 charterové lety do Dánska (Cimber Air a Wideroe), Egypta (Air Arabia, TAROM a Air Bucharest), Izraele (Sun D'Or) a Turecka (Corendon a TAROM).

(37) V průběhu období šetření nebyly na letišti provozovány žádné nákladní lety. Nákladní doprava se uskutečňovala především prostřednictvím tranzitní silniční dopravy.

3.2 **Správce letiště**

(38) Od roku 1990 do roku 2019 byla správcem letiště TMA společnost Regia Autonomă „Aeroportul Transilvania" Târgu-Mureș ([12]). Stejně jako většina rumunských letišť bylo i letiště TMA do roku 1997 součástí Společnosti regionálních letišť v Rumunsku (dále jen „RAATR"), která spadala pod rumunské ministerstvo dopravy.

(39) Podle rozhodnutí rumunské vlády č. 398/1997 (dále jen „rozhodnutí vlády z roku 1997") bylo ([13]) třináct letišť v rámci struktury RAATR podřízeno místním orgánům veřejné moci, tj. *Consilii Județene* neboli župním radám. Mezi ně patřilo i letiště TMA, které bylo podřízeno Radě župy Mureș. Od 6. srpna 1997 do roku 2019 tudíž správce letiště jednal pod vedením Rady župy Mureș ([14]). Rozhodnutí vlády z roku 1997 předpokládalo, že financování správců letišť bude poskytováno z jejich vlastních zdrojů a dále z prostředků přidělených z místního rozpočtu župních rad v mezích částek schválených pro tento účel. ([15]) Finanční režim, poslání a pravomoci všech správců letišť byly pro všechna letiště stejné ([16]).

(40) Podle rozhodnutí vlády z roku 1997 ([17]) převzala majetek a závazky letiště dne 30. června 1997 župa Mureș ([18]). Převedený majetek zahrnoval terminál, vzletovou a přistávací dráhu, pojezdové dráhy a nástupní plošiny a byl následně zapsán do seznamu majetku župy Mureș.

(41) Správce letiště má za úkol zajišťovat údržbu a provoz letištní infrastruktury. Nabízí letištní služby a vybírá od uživatelů (provozovatelů komerční letecké dopravy a uživatelů nekomerčního „všeobecného letectví") poplatky za používání této infrastruktury.

(42) V roce 2011 bylo letiště TMA pověřeno poskytováním služby obecného hospodářského zájmu (dále jen „služba obecného hospodářského zájmu z roku 2011") na základě regionálního rozhodnutí Rady župy Mureș č. 107/2011 ze dne 18. srpna 2011 (dále jen „regionální rozhodnutí ze srpna 2011" nebo „pověření poskytováním služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011"). Toto rozhodnutí bylo platné od 18. srpna 2011 do 30. října 2014.

([12]) Jde o samosprávnou právnickou osobu v souladu s články 2 a 3 rumunského zákona č. 15/1990 o reorganizaci státních hospodářských jednotek na samostatné korporace a obchodní společnosti.
([13]) Rozhodnutí rumunské vlády č. 398/1997 o přechodu některých samostatných letištních správ z pravomoci ministerstva dopravy do pravomoci župních rad.
([14]) Rozhodnutí Rady župy Mureș č. 37/11.09.1997.
([15]) Článek 3 rozhodnutí vlády z roku 1997.
([16]) Článek 3 a příloha II (Rámcová úprava organizace a fungování správců letišť) rozhodnutí vlády z roku 1997.
([17]) Ustanovení čl. 1 odst. 2 rozhodnutí vlády z roku 1997.
([18]) Článek 3 rozhodnutí vlády z roku 1997.

(43) Správce letiště byl podruhé pověřen poskytováním druhé služby obecného hospodářského zájmu (dále jen „služba obecného hospodářského zájmu z roku 2014“) rozhodnutím Rady župy Mureș č. 161/2014 ze dne 30. října 2014 ve znění rozhodnutí Rady župy Mureș č. 67/2015 ze dne 18. června 2015 (dále jen „regionální rozhodnutí z října 2014“ nebo „pověření poskytováním služby obecného hospodářského zájmu z roku 2014“). Toto rozhodnutí bylo platné do 9. května 2019.

4. PODROBNÝ POPIS OPATŘENÍ

(44) Toto rozhodnutí se zabývá pěti opatřeními ([19]):

— opatření 1 – Financování letiště TMA v období 2007–2009,

— opatření 2 – Financování infrastruktury pro pozemní odbavení poskytnuté letišti TMA v roce 2011,

— opatření 3 – Financování letiště TMA v rámci pověření poskytováním služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 v období od srpna 2011 do října 2014,

— opatření 4 – Financování letiště TMA v rámci pověření poskytováním služby obecného hospodářského zájmu z roku 2014 v období od srpna 2014 do 31. července 2019,

— opatření 5 – Letištní poplatky pro letecké společnosti působící na letišti TMA v období od 21. března 2013 do 16. února 2019.

4.1 Opatření 1 – Financování letiště TMA v období 2007–2009

(45) Rumunské orgány vysvětlily, že všechna malá rumunská regionální letiště byla v období 2007–2009 obecně ztrátová a že jejich provozní ztráty hradil každý rok stát ([20]).

(46) Konkrétně v případě letiště TMA jsou provozní výsledek za referenční období a poskytnuté veřejné financování uvedeny v následující tabulce.

Tabulka 2

Provozní výsledek letiště TMA a veřejné financování v období 2007–2009 (v RON)

Rok	2007	2008	2009	Celkem
Provozní náklady	4 855 746	6 143 528	7 135 784	18 135 058
Provozní příjmy	2 979 561	2 016 657	2 018 773	7 014 991
Výsledek provozu (schodek/ztráta)	(1 876 185)	(4 126 871)	(5 117 011)	(11 120 067)
Výše vyrovnávací platby vyplacené z veřejných prostředků	1 838 540	4 305 247	4 722 536	10 866 323
Schodek financování, který není pokryt veřejnými prostředky / nadměrnou vyrovnávací platbou	(37 645)	178 376	(394 475)	(253 744)
Schodek financování, který není pokryt veřejnými prostředky / nadměrnou vyrovnávací platbou (v EUR)	(11 286)	48 440	(93 056)	(152 783)

([19]) Vzhledem k tomu, že se toto rozhodnutí týká dvou rozhodnutí o zahájení řízení, Komise v zájmu lepší srozumitelnosti změnila číslování opatření obsažených v rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2015.

([20]) Viz 29. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2011.

(47) V období 2007–2009 letiště TMA v rámci opatření 1 obdrželo celkem 10 866 323 RON (2 834 420 EUR ([21])). Přestože konečným výsledkem za rok 2008 byla nadměrná vyrovnávací platba, celková vyrovnávací platba za tyto tři roky byla nižší než provozní výsledek, a došlo tedy ke vzniku schodku financování ve výši 253 744 RON (152 783 EUR).

(48) Podle Rumunska představovalo veřejné financování poskytované každý rok v období 2007–2009 vyrovnávací platbu za poskytování služby obecného hospodářského zájmu spočívající v celkové správě letiště TMA a splňovalo podmínky stanovené v rozhodnutí Komise 2005/842/ES ze dne 28. listopadu 2005 o použití čl. 86 odst. 2 Smlouvy o ES [nyní čl. 106 odst. 2 Smlouvy o fungování EU] na státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby poskytované určitým podnikům pověřeným poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu (dále jen „rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005“) ([22]).

(49) Konkrétně:

a) poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu byl správce letiště pověřen rozhodnutím vlády z roku 1997, kterým se stanoví závazky veřejné služby, ukazatele pro výpočet vyrovnávací platby a ujednání, která vyloučí vyplacení jakékoli nadměrné vyrovnávací platby;

b) roční objem přepravy na tomto letišti nepřekročil 1 000 000 cestujících.

(50) Rozhodnutí vlády z roku 1997 stanoví, že provozní a kapitálové náklady dotčených letišť budou hrazeny z vlastních zdrojů doplněných v nezbytném rozsahu veřejným financováním. Rumunsko se domnívá, že tento mechanismus zabraňuje nadměrné vyrovnávací platbě, neboť letiště mohou obdržet pouze částku nezbytnou k pokrytí všech nákladů. Tyto částky jsou letištím vypláceny na začátku roku na základě prognóz nákladů a případný přebytek je na konci rozpočtového roku vrácen státu. Rozpočet letiště pro dané období byl schválen rozhodnutím Rady župy Mureș.

(51) Rozpočet letiště na rok 2007 byl schválen rozhodnutím Rady župy Mureș č. 3 ze dne 25. ledna 2007, kterým se schvaluje rozpočet Rady župy Mureș a částky přidělené na spolufinancování rozvojových programů správních územních celků župy Mureș v roce 2007.

(52) Rozpočet letiště na rok 2008 byl schválen usnesením Rady župy Mureș č. 56 ze dne 27. března 2008 o rozpočtu příjmů a výdajů Autonomní regionální správy letiště „Târgu-Mureș Transilvania“ na rok 2008, stejně tak i cíle a kritéria výkonu regionálního ředitele.

(53) Rozpočet letiště na rok 2009 byl schválen rozhodnutím Rady župy Mureș č. 37 ze dne 29. dubna 2009 o schválení rozpočtu příjmů a výdajů Autonomní regionální správy letiště „Târgu-Mureș Transilvania“ na rok 2009.

4.2 **Opatření 2 – Financování infrastruktury pro pozemní odbavení v roce 2011**

(54) V rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2015 se uvádí, že správce letiště obdržel veřejnou podporu na financování infrastruktury pro pozemní odbavení v celkové výši 3 038 362 RON (716 747 EUR). Podle Rumunska byly tyto platby schváleny Radou župy Mureș před přijetím regionálního rozhodnutí Rady župy Mureș č. 107/2011 ze dne 18. srpna 2011, kterým, jak je vysvětleno ve 42. bodě odůvodnění, bylo letiště TMA pověřeno poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu.

(55) Rumunsko vysvětlilo, že aby mohlo plnit své povinnosti poskytovatele služeb obecného hospodářského zájmu, má každé letiště povinnost poskytovat minimální úroveň infrastruktury pro pozemní odbavení, která je nezbytná pro zajištění pohybu letadel, jež jsou ze zákona osvobozena od letištních poplatků ([23]) . Rumunské orgány dále vysvětlily, že financování infrastruktury pro pozemní odbavení bylo omezeno na skutečné náklady na vybavení, jak je uvedeno v následující tabulce.

([21]) Směnný kurz v tomto rozhodnutí je vypočten jako roční průměr oficiálního směnného kurzu EUR/RON podle hodnot poskytovaných Evropskou centrální bankou (ECB). V tomto ohledu byly použity následující směnné kurzy: 3,34 (2007), 3,68 (2008) a 4,24 (2009).
([22]) Úř. věst. L 312, 29.11.2005, s. 67, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2005/842/oj.
([23]) Viz 143. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2015.

Tabulka 3

Veřejné financování infrastruktury pro pozemní odbavení v roce 2011 (v RON)

	Odhadované náklady včetně DPH	Odhadované náklady bez DPH	Hodnota DPH (sazba 24 %)	Hodnota poskytované veřejné podpory včetně DPH
Autobusy pro přepravu cestujících k letadlu	205 823	165 986	39 836	205 823
Vůz pro přepravu zavazadel	59 163	47 712	11 451	59 163
Pozemní napájecí jednotka (500 kVA)	179 676	144 900	34 776	179 676
Samohybné schody	919 823	741 800	178 023	919 823
Odmrazovací jednotka	1 673 876	1 349 900	323 976	1 673 876
CELKEM	**3 038 362**	**2 450 299**	**588 062**	**3 038 362**
CELKEM EUR	**716 747**	**578 023**	**138 723**	**716 747**

(56) V roce 2011 letiště TMA v rámci opatření 2 obdrželo celkem 2 450 299 RON (578 023 EUR) ([24]).

(57) Rumunsko vysvětlilo, že podle údajů z účetní evidence správy nebyla částka 588 062 RON představující odpočitatelnou DPH zahrnuta do nákladů na infrastrukturu pro pozemní odbavení pořízenou v roce 2011, přičemž tato částka byla odečtena od daně z přidané hodnoty dlužné státnímu rozpočtu a následně byla řídicím orgánem veřejné moci Rady župy Mures vrácena.

4.3 Opatření 3 – Financování letiště TMA v rámci pověření poskytováním služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 v období od srpna 2011 do října 2014

(58) Podle čl. 1 odst. 2 regionálního rozhodnutí ze srpna 2011 představují službu obecného hospodářského zájmu tyto činnosti vykonávané letištěm:

a) výstavba letištní infrastruktury a vybavení: vzletové a přistávací dráhy, terminály, rampy, věže pro řízení provozu nebo zařízení, která je přímo podporují: hasicí zařízení, bezpečnostní a ochranné vybavení;

b) provoz infrastruktury, vybavení a zařízení, která je přímo podporují, včetně údržby, oprav, modernizace nebo správy letištní infrastruktury;

c) poskytování doplňkových služeb v letecké dopravě, s výjimkou služeb pozemního odbavení;

d) poskytování služeb řízení letového provozu, hasičských záchranných služeb, pohotovostních služeb, služeb v oblasti bezpečnosti;

e) zajištění (v souladu s právními předpisy) existence prostor a zařízení nezbytných pro orgány veřejné moci, které na letišti vykonávají zvláštní kontrolní činnosti;

([24]) Směnný kurz v tomto rozhodnutí je vypočten jako roční průměr oficiálního směnného kurzu EUR/RON podle hodnot poskytovaných ECB. V tomto ohledu se pro rok 2011 použil směnný kurz 4,2391.

f) odbavení letů letadel, která jsou ze zákona osvobozena od letištních poplatků ([25]), včetně odbavení cestujících těchto letů;

g) pořízení a údržba nezbytného vybavení pozemních služeb pro letadla, která jsou ze zákona osvobozena od letištních poplatků, a

h) ochrana letištní infrastruktury.

(59) Podle rumunských orgánů nemají činnosti uvedené v písm. d) až h) hospodářskou povahu a spadají do působnosti orgánů veřejné moci.

(60) Pokud jde o písm. f) a g), rumunské orgány uvádějí, že určité kategorie letadel jsou na všech rumunských letištích ze zákona osvobozeny od veškerých letištních daní a poplatků, včetně poplatků za pozemní odbavení.

(61) V souladu s čl. 1 odst. 3 regionálního rozhodnutí ze srpna 2011 nelze poskytovat podporu na komerční činnosti, které nejsou přímo spojeny s činností letiště ([26]). Článek 4 regionálního rozhodnutí ze srpna 2011 navíc obsahuje mechanismus přezkumu vyrovnávací platby za plnění závazků veřejné služby a pro zamezení nadměrné vyrovnávací platbě. Při výpočtu vyrovnávací platby se zohledňují veškeré náklady vzniklé při výkonu činností souvisejících se službou obecného hospodářského zájmu a odpovídající podíl na společných nákladech. Příjmy, které se zohledňují při stanovení vyrovnávací platby, zahrnují veškeré příjmy z činností spadajících pod služby obecného hospodářského zájmu a veškerý zisk z činností jiných než činnosti související se službou obecného hospodářského zájmu.

(62) Rumunské orgány zdůraznily, že správce letiště byl povinen vést oddělené účetnictví pro činnosti související se službami obecného hospodářského zájmu a pro komerční činnosti a navrátit jakoukoli nadměrnou vyrovnávací platbu zjištěnou jakýmkoli kontrolním orgánem, a to i specializovaným odborem orgánu veřejné moci v zemi. Správce letiště potvrzuje, že účetní závěrka za rok 2011 a následné účetní závěrky byly sestaveny v souladu se zásadami oddělení příjmů a výdajů týkajících se služby obecného hospodářského zájmu od příjmů a výdajů souvisejících s komerčními činnostmi.

(63) V souladu s rozhodnutím Rady župy č. 158/2012, kterým se schvaluje rozpočet příjmů a výdajů správce letiště, byla Rada župy Mureș pověřena prováděním kontrol a schvalováním finančních výkazů předkládaných správcem letiště s cílem zamezit nadměrné vyrovnávací platbě a ověřit, že správce letiště plní své závazky veřejné služby. S ohledem na zjištění vyplývající z těchto kontrol požádá Rada župy Mureș ředitele letiště o navrácení jakékoli nadměrné vyrovnávací platby nebo v případě nutnosti navrhne přezkoumání činností souvisejících se službou obecného hospodářského zájmu.

(64) Podle ročních finančních výkazů vypracovaných letištěm TMA a ověřených rumunskými orgány je provozní výsledek letiště TMA za období, kdy trvalo pověření poskytováním službou obecného hospodářského zájmu z roku 2011, uveden v tabulce Tabulka 4. Jak je patrné z níže uvedené tabulky, ačkoli v prvním roce byla vyrovnávací platba v kladné výši, nevykompenzovala celkovou úroveň ztrát za roky, po které byla služba obecného hospodářského zájmu poskytována.

([25]) Podle čl. 3 odst. 2 rumunského leteckého zákona jsou na letištích otevřených pro veřejnou obchodní dopravu osvobozeny od poplatku za cestující, přistávacího poplatku, poplatku za parkování a signalizaci a poplatku za letové navigační služby tyto typy letadel: a) rumunská vojenská letadla; b) zahraniční vojenská letadla na základě dvoustranných dohod uzavřených na žádost ministerstva obrany; c) letadla přepravující zástupce státu v rámci jejich funkce; d) letadla létající v zájmu OSN, Červeného kříže nebo Červeného půlměsíce; e) letadla provádějící pátrací a záchranné mise; f) letadla provádějící humanitární a pomocné mise; g) letadla, která musí přistát z důvodu technických potíží, meteorologických podmínek nebo jiných mimořádných situací; h) letadla přistávající na pokyn ministerstva dopravy a/nebo ministerstva obrany; i) ostatní typy letadel stanovené zákonem. Podle čl. 31 odst. 4 se výjimky stanovené v písm. a) až c) vztahují pouze na letiště, kde je většinovým akcionářem rumunský stát;

([26]) Přestože pověření poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu z roku 2011 umožňovalo rovněž investiční podporu, oblast působnosti tohoto rozhodnutí je omezena na posouzení provozní podpory do výše stanovené v tabulce 4.

Tabulka 4

Provozní výsledek letiště TMA a veřejné financování v průběhu pověření poskytováním služby obecného hospodářského zájmu v roce 2011 (v RON)

Období	2011	2012	2013	leden–říjen 2014	Celkem
Provozní náklady	7 924 410	10 517 504	11 605 800	9 115 644	39 163 358
Provozní příjmy	3 064 460	5 012 189	5 939 214	5 030 556	19 046 419
Výsledek provozu / ztráta	(4 859 950)	(5 505 315)	(5 666 586)	(4 085 088)	(20 116 939)
Výše vyrovnávací platby	4 951 625	5 367 648	5 606 274	3 592 570	19 518 117
Schodek financování, který není pokryt vyrovnávací platbou	91 675	(137 667)	(60 312)	(492 518)	(598 822)
Schodek financování, který není pokryt vyrovnávací platbou (v EUR)	21 626	(30 871)	(13 648)	(110 977)	(134 699)

(65) V období od roku 2011 do října 2014 získalo letiště TMA v rámci opatření 3 celkem 19 518 117 RON (4 449 930 EUR) ([27]).

4.4 Opatření 4 – Financování letiště TMA v rámci pověření poskytováním služby obecného hospodářského zájmu z roku 2014 v období od 30. října 2014 do 9. května 2019

(66) Podle čl. 1 odst. 2 regionálního rozhodnutí z října 2014 představují služby obecného hospodářského zájmu v případě letiště TMA tyto činnosti:

a) správa, běžná údržba, opravy, modernizace, rozšiřování a výstavba pohybových ploch pro letadla (vzletové a přistávací dráhy, odbavovací plochy, nástupiště), řídicích věží, terminálů a elektrocentrál, které jsou spravovány státem, a souvisejícího vybavení, jímž jsou: bezpečnostní a zabezpečovací systémy a zařízení, elektrické systémy, osvětlení vzletové a přistávací dráhy, sítě veřejných služeb, protipožární systémy, řídicí a monitorovací systém;

b) organizace, vybavení, údržba a obsluha toků cestujících v letištních terminálech, poskytování služeb v oblasti ochrany a bezpečnosti;

c) pozemní odbavovací služby pro letadla ve vlastnictví státu, včetně nákupu souvisejícího vybavení ([28]);

d) ochrana letištní infrastruktury;

e) pátrací a záchranné operace v prostorách letiště;

f) zařízení pro dozor a bezpečnost pro případ mimořádných událostí, prevence a hašení požárů;

g) zajištění prostor, zařízení a infrastruktury nezbytných k tomu, aby celní správa, pohraniční policie, letecká dopravní policie, ministerstvo vnitra a rumunská zpravodajská služba mohly vykonávat své zvláštní činnosti, a

h) bezplatný provoz v případě letů pro účely státu, vojenských letů v rámci některých ministerstev a vládních služeb, nouzových letů a dalších zákonem upravených situacích.

([27]) Směnný kurz v tomto rozhodnutí je vypočten jako roční průměr oficiálního směnného kurzu EUR/RON podle hodnot poskytovaných ECB. V tomto ohledu byly použity následující směnné kurzy: 4,24 (2011), 4,46 (2012), 4,42 (2013) a 4,44 (2014).

([28]) Pokud jde o pozemní odbavení, Rumunsko tvrdilo, že neexistuje žádné právní ustanovení, které by výslovně zakazovalo zahrnout pozemní odbavení do kategorie služeb obecného hospodářského zájmu. Činnost pozemního odbavování je pomocnou letištní službou pro leteckou dopravu a bez této služby by letiště Târgu-Mureș nebylo schopno plnit své závazky veřejné služby, jimiž jej pověřila Rada župy Mureș;

(67) Podle rumunských orgánů byla služba obecného hospodářského zájmu z roku 2014 sestavena v souladu se sdělením Komise o použití pravidel Evropské unie v oblasti státní podpory na vyrovnávací platbu udělenou za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu ([29]), a s rámcem Evropské unie pro státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby (dále jen „rámec pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2012“) ([30]), přičemž byly zohledněny rovněž pokyny ke státní podpoře letišť a leteckých společností z roku 2014 (dále jen „pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014“) ([31]). Regionální rozhodnutí z října 2014 umožňuje poskytovat dotace na investiční i provozní náklady jako vyrovnávací platbu za poskytování služby obecného hospodářského zájmu.

a) Podle čl. 4 odst. 2 regionálního rozhodnutí z října 2014 jsou investiční náklady související se službou obecného hospodářského zájmu kompenzovány na základě schodku financování v souladu s obchodním plánem správce letiště až do výše 75 % způsobilých nákladů.

b) Podle čl. 4 odst. 4 regionálního rozhodnutí z října 2014 se veřejné financování provozních nákladů stanovuje každý rok na základě schodku provozního financování činností v rámci služby obecného hospodářského zájmu podle obchodního plánu správce letiště. Podle čl. 4 odst. 5 nesmí vyrovnávací platba za provozní náklady v prvních pěti letech překročit 80 % provozního schodku v pěti předchozích letech a 50 % tohoto provozního schodku v následujících pěti letech.

c) Podle čl. 4 odst. 7 regionálního rozhodnutí z října 2014 nesmí výše vyrovnávací platby (za provozní i investiční náklady) překročit částku nezbytnou k pokrytí nákladů vzniklých při plnění závazků veřejné služby. Podle čl. 4 odst. 9 jsou zohledněny pouze náklady související se službou obecného hospodářského zájmu a poměrný příspěvek na společné náklady. Podle čl. 4 odst. 10 příjmy, které je třeba zohlednit při stanovení vyrovnávací platby, sestávají ze všech příjmů souvisejících se službou obecného hospodářského zájmu, ale také ze zisku z jiných nesouvisejících činností letiště. A konečně, podle čl. 4 odst. 11 nesmí vyrovnávací platba překročit rozdíl mezi výše uvedenými náklady a příjmy s cílem zamezit možné nadměrné vyrovnávací platbě.

(68) Podle čl. 2 odst. 2 a 3 by se služba obecného hospodářského zájmu z roku 2014 původně vztahovala na dobu deseti let, tj. do 4. dubna 2024, aby se shodovala s takzvaným „přechodným obdobím“ pro provozní podporu podle pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014, přičemž se předpokládal případný přezkum podle těchto scénářů: i) po čtyřech letech od prvního pověření, ii) v případě, že objem provozu na letišti překročí 700 000 cestujících ročně, nebo iii) kdykoli to vyžadují příslušné právní předpisy. Jak však bylo uvedeno, regionální rozhodnutí z října 2014 zůstalo v platnosti pouze do 9. května 2019.

(69) Rumunské orgány poskytly informace o obchodním plánu letiště TMA na období 2014–2024 (dále jen „obchodní plán“).

Tabulka 5

Předběžně očekávané ekonomické ukazatele předpokládané v obchodním plánu (v RON)

	listopad–prosinec 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Očekávané příjmy na základě informací dostupných před 30. říjnem 2014	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
Očekávané náklady na základě informací dostupných před 30. říjnem 2014	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]) Sdělení Komise o použití pravidel Evropské unie v oblasti státní podpory na vyrovnávací platbu udělenou za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu (Úř. věst. C 8, 11.1.2012, s. 4).

([30]) Sdělení Komise o rámci Evropské unie pro státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby (Úř. věst. C 8, 11.1.2012, s. 15).

([31]) Sdělení Komise o pokynech ke státní podpoře letišť a leteckých společností (2014) (Úř. věst. C 99, 4.4.2014, s. 3).

	listopad–prosinec 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Očekávaný schodek provozního financování na základě informací dostupných před 30. říjnem 2014	(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
Odhadovaná vyrovnávací platba	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
Odhadovaná vyrovnávací platba (v EUR)	547 818	1 281 859	849 025	618 862	495 105	338 450	256 266	194 335	88 120	0	0

(70) Částky skutečně poskytnuté rumunskými orgány v rámci pověření z roku 2014 uvádí následují tabulka.

Tabulka 6

Financování v rámci pověření poskytováním služby obecného hospodářského zájmu z roku 2014

Vyrovnávací platba	listopad – prosinec 2014	2015	2016	2017	2018	leden–duben 2019	Celkem
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) V období od listopadu 2014 do dubna 2019 získalo letiště TMA v rámci opatření 4 celkem 21 719 661 RON (4 795 362 EUR) ([32]).

(72) Rumunské orgány vysvětlily, že hlavním důvodem, proč byla skutečná vyrovnávací platba vyšší než předběžně odhadovaná vyrovnávací platba v období 2017–2018, bylo omezení letů a úplné pozastavení letů v době od listopadu 2016 do června 2018, kdy byla dráha v technicky nevyhovujícím stavu, po čemž následovala její rekonstrukce. Provozní činnost letiště byla obnovena dne 25. června 2018 po dvanácti měsících omezeného letového provozu (17. listopadu 2016 až 4. října 2017) a osmi měsících přerušení letecké dopravy (4. října 2017 až 25. června 2018).

4.5 Opatření 5 – Letištní poplatky pro letecké společnosti působící na letišti TMA v období od 21. března 2013 do 16. února 2019

(73) Rumunské orgány uvádějí, že:

a) Rumunský stát stanovil rozhodnutím vlády č. 455 ze dne 4. května 2011 společné zásady pro vybírání letištních poplatků na letištích v Rumunsku. Podle tohoto právního předpisu se letištní poplatky uplatňují nediskriminačním způsobem na všechny uživatele letiště. Kromě toho mají správci letišť právo přizpůsobit letištní poplatky určitým aspektům veřejného a obecného zájmu, včetně environmentálních hledisek, na základě příslušných, objektivních a transparentních kritérií ([33]) . Nakonec byl rozhodnutím vlády ustanoven *Regia Autonomă „Autoritatea Aeronautică Civilă Română"* (tj. Rumunský úřad pro civilní letectví) jako nezávislý kontrolní orgán, který je odpovědný za dohled nad uplatňováním ustanovení rozhodnutí vlády č. 455 ([34]).

([32]) Směnný kurz v tomto rozhodnutí je vypočten jako roční průměr oficiálního směnného kurzu EUR/RON podle hodnot poskytovaných ECB. V tomto ohledu byly použity následující směnné kurzy: 4,44 (2014), 4,46 (2015), 4,49 (2016), 4,57 (2017), 4,65 (2018), 4,75 (2019), 4,84 (2020), 4,92 (2021) a 4,93 (2022).

([33]) Článek 5 rozhodnutí vlády č. 455 ze dne 4. května 2011.

([34]) Článek 14 rozhodnutí vlády č. 455 ze dne 4. května 2011.

b) Vyhláška rumunského ministerstva dopravy a infrastruktury č. 744/2011 ze dne 23. září 2011 (dále jen „vyhláška ministerstva dopravy z roku 2011“) se vztahuje na tyto letištní poplatky: i) přistávací poplatek ([35]), ii) poplatek za signalizaci ([36]), iii) poplatek za parkování ([37]), iv) poplatek za služby cestujícím ([38]), v) rozvojový poplatek ([39]), vi) poplatek za tranzit ([40]) a vii) poplatek za přestup. ([41]) Vyhláška upřesňuje, že o uplatnění jakéhokoli z výše uvedených letištních poplatků rozhoduje správce letiště ([42]). V neposlední řadě vyhláška uvádí, že správce letiště může zavést letištní poplatky za určitých podmínek ([43]), přičemž by měly být uplatňovány nediskriminačním způsobem a bez narušení hospodářské soutěže mezi uživateli.

c) Vyhláška ministerstva dopravy z roku 2011 byla pro letiště TMA provedena rozhodnutím Rady župy Mureș č. 25/2012 ze dne 29. února 2012 (dále jen „regionální rozhodnutí z února 2012“). Podle tohoto rozhodnutí se letištní poplatky uplatňují transparentním a nediskriminačním způsobem vůči všem uživatelům letištní infrastruktury a schvaluje je Rada župy Mureș ([44]).

d) Výše letištních poplatků na letišti TMA byla stanovena rozhodnutím Rady župy Mureș č. 83/2012 ze dne 6. července 2012 (dále jen „regionální rozhodnutí z července 2012“), schvalujícím rozhodnutí představenstva letiště TMA č. 7/2012 ze dne 26. června 2012. Vztahovala se pouze na letecké společnosti působící na letišti TMA. Toto rozhodnutí nahradilo předchozí rozhodnutí Rady župy Mureș č. 26/2011 ze dne 24. března 2011 (dále jen „regionální rozhodnutí z března 2011“).

([35]) Příloha 1 nařízení ministerstva dopravy z roku 2011 stanoví tyto podmínky týkající se přistávacího poplatku:
   a) Poplatek se vypočítává z maximální schválené vzletové hmotnosti letadla.
   b) Hmotnost v desetinách tuny menší než 500 kg se nebere v úvahu a hmotnost v desetinách tuny větší než 500 kg se považuje za jednu tunu; pro letadla s maximální vzletovou hmotností nižší než 500 kg se stanoví poplatek za jednu tunu.
   c) Poplatek se vybírá za jedno přistání a jeden vzlet a opravňuje vlastníka k:
      — používání letištních zařízení a instalací, s výjimkou osvětlení,
      — používání prostor a zařízení terminálu, s výjimkou těch, které jsou zpoplatněny samostatně,
      — parkování letadla, nejdéle však dvě hodiny po přistání.
   d) Poplatek případně zahrnuje také náklady letiště na kapitálové investice a údržbu související s pohybovými plochami pro letadla.
   e) S cílem podpořit vyšší četnost operací může řídicí orgán letiště uplatnit slevy z přistávacího poplatku až do výše 50 % v závislosti na počtu pohybů, a to postupně vždy o 5 %.

([36]) Příloha 1 vyhlášky ministerstva dopravy z roku 2011 stanoví tyto podmínky týkající se poplatku za signalizaci:
   a) Poplatek se vypočítá na základě maximální schválené vzletové hmotnosti letadla.
   b) Hmotnost v desetinách tuny menší než 500 kg se nebere v úvahu a hmotnost v desetinách tuny větší než 500 kg se považuje za jednu tunu; pro letadla s maximální vzletovou hmotností nižší než 500 kg se stanoví poplatek za jednu tunu.
   c) Poplatek se vybírá za každé přistání a za každý vzlet s použitím letištního zařízení pro osvětlení a/nebo světelných zařízení.

([37]) Příloha 1 vyhlášky ministerstva dopravy z roku 2011 stanoví tyto podmínky týkající se poplatku za parkování:
   a) Poplatek se vypočítá na základě maximální schválené vzletové hmotnosti letadla a doby stání.
   b) Hmotnost v desetinách tuny menší než 500 kg se nebere v úvahu a hmotnost v desetinách tuny větší než 500 kg se považuje za jednu tunu; pro letadla s maximální vzletovou hmotností nižší než 500 kg se stanoví poplatek za jednu tunu.

([38]) Příloha 1 vyhlášky ministerstva dopravy z roku 2011 stanoví tyto podmínky týkající se poplatku za služby cestujícím:
   a) Poplatek se vybírá za každého cestujícího, který nastupuje na letišti a odlétá z letiště.
   b) Poplatek se nevztahuje na tranzitní cestující, přestupující cestující a děti mladší dvou let.

([39]) Příloha 1 vyhlášky ministerstva dopravy z roku 2011 stanoví tyto podmínky týkající se rozvojového poplatku:
   a) Poplatek se vybírá za každého cestujícího, který nastupuje na letišti a odlétá z letiště, a zveřejňuje se spolu s obdobím uplatňování.
   b) Poplatek se vybírá po dobu trvání investičních cílů, pro které je uplatňován.
   c) Poplatek musí být stanoven transparentním způsobem a musí informovat uživatele letiště o investičních cílech, které mají být z poplatku financovány, a o období uplatňování poplatku.

([40]) Příloha 1 vyhlášky ministerstva dopravy z roku 2011 stanoví tyto podmínky týkající se poplatku za tranzit:
   a) Poplatek se vybírá za každého cestujícího, který nastupuje na letišti a přestupuje na tomto letišti.
   b) Poplatek se nevztahuje na děti mladší 2 let.
   c) Poplatek případně zahrnuje také náklady letiště na investiční účely související s tranzitním činnostmi a náklady na bezpečnost letiště související s přestupujícími cestujícími.

([41]) Příloha 1 vyhlášky ministerstva dopravy z roku 2011 stanoví tyto podmínky týkající se poplatku za přestup:
   a) Poplatek se vybírá za každého cestujícího, který nastupuje na letišti a přestupuje na tomto letišti.
   b) Poplatek se nevztahuje na děti mladší dvou let.
   c) Poplatek případně zahrnuje také náklady letiště na investiční účely související s přestupními činnostmi, s výhradou požadavků stanovených v bodě 5 písm. b) a c), jakož i náklady na ochranu letiště související s přestupujícími cestujícími.

([42]) Ustanovení čl. 1 odst. 3 vyhlášky ministerstva dopravy z roku 2011.

([43]) Ustanovení čl. 4 odst. 1 vyhlášky ministerstva dopravy z roku 2011 a její příloha 1.

([44]) Ustanovení čl. 10 odst. 8 regionálního rozhodnutí z února 2012.

e) Regionální rozhodnutí z července 2012 bylo předloženo ke kontrole zákonnosti ministerstvu vnitra, jak to vyžadují právní předpisy. Ministerstvo nevzneslo žádné námitky týkající se jeho zákonnosti. Letištní poplatky podle regionálního rozhodnutí z července 2012 byly zveřejněny v rumunské letecké informační příručce (dále jen „AIP“) dne 20. září 2012. Vstoupily v platnost šest měsíců po zveřejnění, tj. 21. března 2013, v souladu s platnými právními předpisy.

(74) Podle regionálního rozhodnutí z července 2012 byla výše letištních poplatků taková, jaká je uvedena v Tabulka 7.

Tabulka 7

Letištní poplatky na letišti TMA na základě regionálního rozhodnutí z července 2012

Poplatek	Náklady (v EUR)
Přistání	1,25/tuna
Osvětlení plochy	0,40/tuna
Parkování	0,15/tuna/hod
Poplatky za služby cestujícím	1,00/cestující

(75) Rumunské orgány uvedly, že správce letiště neobdržel celý poplatek za služby pro cestující ve výši 1 EUR za každého cestujícího. Z této částky bylo 0,275 EUR za každého cestujícího převedeno na Centrum pro vyšetřování a analýzu bezpečnosti civilního letectví a 0,05 EUR za každého nastoupivšího cestujícího bylo převedeno Rumunskému úřadu pro civilní letectví (tj. za každého nastoupivšího cestujícího odvádí správce letiště těmto organizacím celkem 0,325 EUR).

(76) Podle regionálního rozhodnutí z července 2012 může být přistávací poplatek uvedený v Tabulka 7 snížen, pokud letecká společnost realizuje na letišti více než tři přistání měsíčně. Slevy byly nabízeny bez ohledu na typ letadla podle této stupnice:

Tabulka 8

Slevy z přistávacího poplatku na letišti TMA na základě regionálního rozhodnutí z července 2012

Počet přistání za měsíc	Sleva
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 %
Více než 46	50 %

(77) Rumunsko poskytlo dokument s hospodářskou prognózou, který podrobně popisuje příjmy z letištních poplatků v období 2011–2015 na základě následných skutečných údajů za rok 2011 a předběžných odhadů na období 2012–2015 ([45]). Tyto odhady byly vypracovány před přijetím regionálního rozhodnutí z července 2012. V době vypracování hospodářské prognózy byla hlavním mezinárodním provozovatelem pravidelných linek společnost Wizz Air, která provozovala letadla Airbus 320 do osmi destinací: Madrid, Barcelona, Milán (Bergamo), Řím, Paříž, Budapešť, Dortmund a Londýn. Společnost Tarom provozovala pravidelné lety do Bukurešti.

(78) Plán řízení obsažený v dokumentu s hospodářskou prognózou předpokládal zvýšení počtu letů společnosti Wizz Air, doplnění spojů o Mnichov, Frankfurt a Boloňu (Forli) a zavedení čtyř destinací obsluhovaných společností Ryanair. Kromě toho oznámila svůj záměr zahájit od ledna 2013 lety z letiště TMA do Bukurešti, Vídně a Istanbulu další letecká společnost, Air Patriot ([46]).

Tabulka 9

Průměrné očekávané příjmy na základě regionálního rozhodnutí z července 2012 ([47])

Rok	Obrátky Wizz Air	Obrátky ostatní	Celkem Příjmy Wizz Air (v EUR)	Celkem Příjmy ostatní (v EUR)	Celkem Příjmy Wizz Air (v RON)	Příjmy celkem ostatní (v RON)
2011	884	130	419 356	61 880	1 811 492,11	358 555,46
2012	936	250	445 536	130 000	1 966 595,90	573 820,00
2013	1 001	350	476 476	182 000	2 102 212,11	808 298,40
2014	1 334	555	634 984	316 350	2 870 127,68	1 429 902,00
2015	1 666	700	999 600	490 000	4 558 176,00	2 234 400,00

5. DŮVODY, KTERÉ VEDLY K ZAHÁJENÍ FORMÁLNÍHO VYŠETŘOVACÍHO ŘÍZENÍ

(79) V rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2011 Komise vyjádřila pochybnosti, zda lze opatření 1 (45. až 50. bod odůvodnění) považovat za slučitelné s vnitřním trhem.

(80) V rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2015 Komise vyjádřila pochybnosti, zda lze opatření 2 až 5 (54. až 78. bod odůvodnění) považovat za slučitelná s vnitřním trhem.

5.1 Opatření 1 – Financování letiště TMA v období 2007–2009

(81) V rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2011 byly vyjádřeny pochybnosti o hodnocení hospodářské činnosti rumunských regionálních letišť, včetně letiště TMA, v období 2007–2009 jako služby obecného hospodářského zájmu.

(82) Komise vyjádřila pochybnosti, zda byla splněna kritéria slučitelnosti stanovená v rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005. Komise se zejména obávala případného zjevného pochybení v definici služby obecného hospodářského zájmu, jelikož nebylo jasné, že bez těchto letišť by dotčené regiony byly nedostatečně propojeny se zbytkem země a EU, pokud by to bylo ponecháno pouze na tržních silách ([48]).

([45]) Rumunské orgány vysvětlily, že dokument se týkal pouze čtyř let, jelikož byl spojen s funkčním obdobím představenstva. Rumunsko vysvětlilo, že je to v souladu s čl. 8 odst. 1 mimořádného nařízení vlády č. 109/2011, které omezuje funkční období správní rady na čtyři roky.

([46]) Společnost Air Patriot se jednostranně rozhodla neprovozovat lety z letiště TMA. Důvody tohoto rozhodnutí nejsou rumunským orgánům známy.

([47]) Tabulka obsahuje skutečné údaje za rok 2011 a odhad na období 2012–2015.

([48]) Body 107 a 108 rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2011.

(83) Šetření zahájené rozhodnutím o zahájení řízení z roku 2011 bylo ukončeno konečným rozhodnutím z roku 2016, které se týkalo financování poskytnutého rumunskými orgány v letech 2007 až 2009 letištím Arad, Bacău, Baia Mare, Craiova, Iaşi, Oradea, Satu Mare, Sibiu, Suceava, Tulcea a Constanta.

(84) Konečné rozhodnutí z roku 2016 dospělo k závěru, že veřejné financování výše uvedených letišť představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU, která byla poskytnuta v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování EU. Šetření Komise zjistilo, že veřejné financování rumunských letišť nebylo v souladu ani s rozhodnutím o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005, ani s rozhodnutím o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2012 ([49]), ani s rámcem pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2012, jelikož Rumunsko neprokázalo, že správci letišť byli pověřeni plněním jasně vymezených závazků veřejné služby prostřednictvím údajných aktů pověření, na které se odvolávalo. ([50]) Financování bylo naopak shledáno slučitelným s ohledem na pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014 ([51]). Podporu lze tudíž prohlásit za slučitelnou s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy o fungování EU.

(85) Šetření týkající se veřejného financování poskytnutého letištím CNIA a TMA v letech 2007 až 2009 zůstalo otevřené, neboť se Komise domnívala, že předmětné opatření bude lépe posouzeno v samostatných konečných rozhodnutích, která by se vztahovala i na opatření, která jsou předmětem šetření v rámci rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2015 ([52]).

5.2 Opatření 2 – Financování infrastruktury pro pozemní odbavení v roce 2011

(86) Rumunsko se domnívalo, že financování služeb pozemního odbavení souvisí s úkoly letiště TMA v oblasti služeb obecného hospodářského zájmu. V tomto ohledu se zdá, že dotyčná infrastruktura pro pozemní odbavení byla využívána při každém letu na letiště TMA a z něj a byla spojena s celkovým provozem letiště.

(87) V rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2015 Komise vyjádřila své pochybnosti o tom, zda bylo letiště TMA pověřeno poskytováním skutečné veřejné služby, a předběžně dospěla k závěru, že veřejné financování služeb pozemního odbavení pak nemůže představovat vyrovnávací platbu za službu obecného hospodářského zájmu.

(88) Komise dále posoudila financování služeb pozemního odbavení podle pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005. Komise zaujala předběžné stanovisko, že financování infrastruktury pro pozemní odbavení nepředstavuje způsobilý náklad pro účely posouzení slučitelnosti investiční podpory ([53]), a dospěla k závěru, že financování je *prima facie* neslučitelné s pokyny pro leteckou dopravu z roku 2005.

5.3 Opatření 3 – Financování letiště TMA v rámci pověření poskytováním služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 v období od srpna 2011 do října 2014

(89) Rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2015 vzneslo pochybnosti, pokud jde o soulad služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 s rozsudkem ve věci Altmark ([54]), neboť správce letiště nebyl vybrán na základě výběrového řízení a neexistovaly žádné důkazy o tom, že by vyrovnávací platba byla založena na nákladech průměrného, dobře řízeného provozovatele letiště.

(90) Na základě výše uvedených skutečností se Komise domnívala, že čtyři kritéria uvedená v rozsudku ve věci Altmark nebyla kumulativně splněna, a dospěla k předběžnému závěru, že existenci výhody nelze vyloučit.

([49]) Rozhodnutí Komise 2012/21/EU ze dne 20. prosince 2011 o použití čl. 106 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie na státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby udělené určitým podnikům pověřeným poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu (Úř. věst. L 7, 11.1.2012, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2012/21(1)/oj).
([50]) Viz 111. až 113. a 121. bod odůvodnění rozhodnutí z roku 2016.
([51]) Opatření byla prohlášena za slučitelná s ohledem na body 113, 129, 137 a 172 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.
([52]) Viz 69. bod odůvodnění rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2016.
([53]) Bod 53 písm. iii) a bod 55 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005.
([54]) Rozsudek ze dne 24. července 2003, Altmark Trans a Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415.

(91) Ačkoli Rumunsko tvrdilo, že veřejné financování poskytnuté letišti TMA v období 2011–2014 představuje vyrovnávací platbu za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu, na které se vztahuje rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005, Komise vyjádřila pochybnosti o tom, zda byla vyrovnávací platba předem jasně stanovena transparentním a objektivním způsobem a zda byla úměrná nákladům na tyto služby. Ze stejných důvodů Komise vyjádřila pochybnosti o tom, zda opatření splňuje kritéria stanovená v rámci pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2012, a zaujala předběžné stanovisko, že podporu nelze považovat za slučitelnou podle rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2012 ([55]).

(92) Komise rovněž posoudila slučitelnost opatření s ustanoveními pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 ([56]) ohledně provozní podpory, která byla poskytnuta před vstupem těchto pokynů v platnost. Komise vyjádřila pochybnosti o tom, zda provozní podpora poskytnutá letišti TMA byla vhodná k dosažení cíle společného zájmu vzhledem k blízkosti letišť CNIA a TMA. Komise rovněž vyjádřila pochybnosti o tom, zda byla daná provozní podpora omezena na nezbytné minimum, a zaujala předběžné stanovisko, že opatření nesplňuje podmínky slučitelnosti stanovené v pokynech pro leteckou dopravu z roku 2014.

5.4 Opatření 4 – Financování letiště TMA v rámci pověření poskytováním služby obecného hospodářského zájmu z roku 2014 v období od 30. října 2014 do 9. května 2019

(93) Komise konstatovala, že počet cestujících na letišti TMA v letech, která předcházela vstupu služby obecného hospodářského zájmu v roce 2014 v platnost, přesáhl 200 000, a proto se na něj nevztahuje rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2012 podle čl. 2 odst. 1 tohoto rozhodnutí.

(94) Komise se domnívala, že její stanovisko k vyrovnávací platbě za službu obecného hospodářského zájmu z roku 2011 se obdobně vztahuje i na vyrovnávací platbu za službu obecného hospodářského zájmu z roku 2014. Na základě informací, které byly v té době k dispozici, Komise vyjádřila zejména pochybnosti o tom, zda služba obecného hospodářského zájmu z roku 2014 jasně a transparentně stanovuje závazky veřejné služby, ukazatele pro výpočet vyrovnávací platby a ujednání, která vyloučí vyplacení jakékoli nadměrné vyrovnávací platby, a zda je v souladu s body 17 a 18 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2012.

(95) Komise posoudila slučitelnost opatření s pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014 a v této fázi usoudila, že není zajištěn plný soulad s požadavky pokynů, pokud jde o investiční i provozní podporu.

5.5 Opatření 5 – Letištní poplatky pro letecké společnosti působící na letišti TMA v období od 21. března 2013 do 16. února 2019

(96) Pokud jde o výši letištních poplatků zavedených v rámci opatření 5, Komise v rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2015 zaujala předběžné stanovisko, že nebyla splněna zásada tržně jednajícího hospodářského subjektu, což vedlo k poskytnutí hospodářského zvýhodnění.

(97) Komise dospěla k předběžnému názoru, že hospodářské zvýhodnění poskytnuté na základě regionálního rozhodnutí z roku 2012 bylo selektivní, protože bylo poskytnuto pouze společnostem náležícím do jedné části odvětví letecké dopravy, a to leteckým společnostem létajícím z letiště TMA. Takový přístup nebyl odůvodněn povahou a obecnou logikou systému letištních poplatků. Komise považovala výši poplatku za cestujícího ve výši 1 EUR na cestujícího za velmi nízkou. Kromě toho se předběžně domnívala, že slevy založené na počtu přistání za měsíc zjevně zvýhodňují letecké společnosti s několika spoji nebo s vysokou četností letů. Předběžný závěr Komise uvedený v rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2015 byl založen na argumentaci v souladu s tehdejší ustálenou judikaturou.

([55]) 218. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2015.
([56]) Bod 137 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.

6. **PŘIPOMÍNKY RUMUNSKA**

6.1 **Připomínky Rumunska k rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2011 *(Opatření 1)***

(98) Připomínky Rumunska k rozhodnutí o zahájení řízení se vztahovaly především na pochybnosti, které Komise vyslovila ohledně režimu státní podpory k financování infrastruktury na letištích s ročním objemem přepravy menším než 1 milion cestujících, jehož oznámení bylo staženo.

(99) Co se týká veřejného financování rumunských regionálních letišť, v reakci na názor Komise, podle něhož může rozvoji dotyčných letišť bránit zjevný nadbytek letišť v určitých regionech, Rumunsko uvedlo, že situace regionálních letišť (s nízkým objemem přepravy, jenž jim neumožňuje dosáhnout úrovně ziskovosti) byla způsobena především stavem rozvoje regionů, v nichž se tato letiště nacházejí, a nikoli vzdáleností od sousedních letišť.

(100) Rumunsko rovněž objasnilo, že částky byly poskytnuty v okamžiku, kdy byly činnosti provedeny na základě podkladů a v rámci schváleného rozpočtu.

6.2 **Připomínky Rumunska k rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2015**

6.2.1 *Financování infrastruktury pro pozemní odbavení v roce 2011 (opatření 2)*

(101) Rumunské orgány tvrdí, že náklady na infrastrukturu pro pozemní odbavení jsou přímo způsobilé k vyrovnávací platbě za služby obecného hospodářského zájmu. Rumunsko uvádí, že k tomu, aby mohlo poskytovat služby obecného hospodářského zájmu, musí každé letiště zajistit minimální objem infrastruktury pro pozemní odbavení, který mu umožní odbavovat letadla, jež jsou ze zákona osvobozena od letištních daní. Letiště, která tak neučiní, nebudou moci bezpečně a spolehlivě vykonávat svou činnost.

(102) Rumunské orgány během formálního šetření objasnily, že infrastruktura byla využívána pro komerční činnosti letiště, ale že cílem takového využití nebylo zvýšit hospodářské činnosti, ale zachovat stávající činnosti na uspokojivé úrovni v souladu se specifickými podmínkami pro leteckou dopravu.

6.2.2 *Akty pověření poskytováním služby obecného hospodářského zájmu (opatření 3 a 4)*

(103) Rumunské orgány tvrdí, že jak služba obecného hospodářského zájmu z roku 2011, tak služba obecného hospodářského zájmu z roku 2014 splňují všechna kritéria uvedená v rozsudku ve věci Altmark a není pravděpodobné, že by letišti TMA poskytly jakékoli zvýhodnění. Podle Rumunska byly v obou případech závazky veřejné služby předem jasně vymezeny v dokumentech o pověření veřejnou službou a byly předem stanoveny mechanismy pro výpočet vyrovnávací platby, aby se zamezilo nadměrné vyrovnávací platbě.

(104) Pokud jde o služby obecného hospodářského zájmu za rok 2011, Rumunsko objasnilo, že letiště TMA je povinno vést oddělené účetnictví pro příjmy a výdaje související se službou obecného hospodářského zájmu a odůvodnit požadovanou vyrovnávací platbu. Podle rumunských orgánů navíc činnosti letiště TMA podléhají pravidelnému přezkumu s cílem ověřit základ pro náklady a dodržování závazků.

(105) Co se týče služby obecného hospodářského zájmu z roku 2014, Rumunsko tvrdilo, že akt pověření vyžaduje přípravu víceletého obchodního plánu, který vykazuje postupné snižování vyrovnávací platby.

(106) S ohledem na blízkost letišť TMA a CNIA Rumunsko uvedlo, že vzdálenost mezi oběma letišti se sice zdá být relativně malá (103 km), ale že cesta na tuto vzdálenost trvá vzhledem k zastaralým silnicím a k vyšší hustotě provozu dvě hodiny. Železniční doprava není dobře rozvinutá a chybí zde vysokorychlostní spojení.

6.2.3 *Výše letištních poplatků (opatření 5)*

(107) Podle rumunských orgánů byla výše poplatků stanovena na základě předběžné analýzy ziskovosti, která vzala v úvahu celou řadu hypotetických srovnávacích scénářů, jak by to udělal obezřetný soukromý investor.

(108) Rumunské orgány objasnily, že výše poplatků byla uplatňována nediskriminačním způsobem na všechny letecké společnosti, byla zveřejněna v rumunském leteckém věstníku a zohledňovala akt pověření z roku 2011.

6.2.4 *Financování podle regionálního rozhodnutí č. 47/2013 Rady župy Mureș*

(109) V rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2015 byly rumunské orgány vyzvány, aby objasnily financování poskytnuté na základě regionálního rozhodnutí č. 47/2013 Rady župy Mureș, a zejména to, zda do něj byla zahrnuta parkovací nebo jiná infrastruktura na letišti TMA.

(110) Rumunské orgány objasnily, že činnost parkovišť na letiště není zahrnuta do leteckých činností svěřených správci letiště, a proto Rada župy Mureș nikdy nepřidělila veřejné prostředky na financování činnosti parkovišť, a to ani na investice, ani na pokrytí provozních nákladů.

6.3 **Připomínky zúčastněných stran**

6.3.1 *Připomínky zúčastněných stran k rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2011*

6.3.1.1 Carpatair

(111) Společnost Carpatair uvedla, že se provozní podpora obvykle pokládá za protiprávní a v rozporu se zájmem EU a měla by být poskytnuta pouze výjimečně. Poskytnutí provozní podpory letištím podle názoru společnosti Carpatair odvětví narušuje, a to z těchto důvodů ([57]):

1) mezi letišti v EU vytváří nekalou hospodářskou soutěž a umožňuje letišti využít státní podporu k přilákání leteckých dopravců tím, že nabízí slevy z letištních poplatků. Letiště, která podporu nevyužívají, nemohou účinně soutěžit o letecké dopravce;

2) opatření letiště, která obdržela podporu, pobízí k poskytování vysokých slev z letištních poplatků, přičemž by tyto slevy poskytnuty nebyly, pokud by letiště působila za tržních podmínek.

(112) Společnost Carpatair podotkla, že provozní podpora má negativní dopad na trhy letecké dopravy a letištních služeb, jelikož vede k nekalé hospodářské soutěži mezi letišti a v konečném důsledku k nekalé hospodářské soutěži mezi leteckými společnostmi vykonávajícími činnost z těchto letišť. Provozní podpora jako taková způsobuje nekalou hospodářskou soutěž mezi letišti v Rumunsku a má negativní dopad také na letiště v sousedních zemích, například v Maďarsku ([58]).

6.3.1.2 Rumunská asociace letišť

(113) Rumunská asociace letišť (RAA) je sdružení zaměstnavatelů, nezisková právnická osoba zastupující rumunská civilní letiště.

(114) Připomínky asociace RAA k rozhodnutí o zahájení řízení se vztahovaly především na pochybnosti, které Komise vyslovila ohledně režimu státní podpory k financování infrastruktury na letištích s ročním objemem přepravy menším než 1 milion cestujících, jehož oznámení bylo staženo.

([57]) 57. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2011.
([58]) 58. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2011.

6.3.2 *Připomínky zúčastněných stran k rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2015*

6.3.2.1 Letiště Kluž

6.3.2.1.1 Výše letištních poplatků

(115) Letiště CNIA uvedlo, že letištní poplatek ve výši 1 EUR na cestujícího je příliš nízký na to, aby pokryl provozní náklady letiště TMA. Částka 0,325 EUR za odlétajícího cestujícího navíc pokrývá náklady na bezpečnost, které si správce letiště neponechává, a ve skutečnosti tak tedy za každého odlétajícího cestujícího získává pouze 0,675 EUR. Takto nízké poplatky brání letišti Kluž vést účinná jednání s leteckými společnostmi, a narušují tak hospodářskou soutěž.

6.3.2.1.2 Akty pověření poskytováním služby obecného hospodářského zájmu

(116) Letiště CNIA uvedlo, že státní podpora poskytnutá letišti TMA na vyrovnávací platbu za služby obecného hospodářského zájmu ve skutečnosti pokrývala náklady na poskytování služeb leteckým společnostem. Podle letiště CNIA byla nadměrná vyrovnávací platba za službu obecného hospodářského zájmu na letišti TMA umožněna převody rozpočtových prostředků ze strany Rady župy Mureș, aniž by byly příjmy a výdaje související se službami obecného hospodářského zájmu odděleny od příjmů a výdajů souvisejících s komerčními činnostmi.

6.3.2.1.3 Financování na základě regionálního rozhodnutí č. 47/2013 Rady župy Mureș

(117) Letiště CNIA uvedlo, že o existenci možné státní podpory poskytnuté protiprávně na základě regionálního rozhodnutí č. 47/2013 svědčí skutečnost, že toto rozhodnutí bylo vnitrostátními soudy zrušeno.

6.3.2.1.4 Wizz Air

(118) Společnost Wizz Air tvrdí, že letištní poplatky nejsou selektivní, jelikož byly zpřístupněny stávajícím nebo potenciálním uživatelům letiště TMA.

7. VYJÁDŘENÍ RUMUNSKA K PŘIPOMÍNKÁM ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

7.1 Vyjádření Rumunska k připomínkám zúčastněných stran k rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2011 (opatření 1)

(119) Rumunsko uvedlo, že většina rumunských regionálních letišť má roční objem přepravy menší než 50 000 cestujících a na žádném z těchto letišť do roku 2015 nepřekročí 300 000 cestujících. Na tomto základě se Rumunsko domnívá, že veřejná podpora těchto letišť pravděpodobně neovlivní hospodářskou soutěž a nenaruší obchod mezi členskými státy ([59]).

7.2 Vyjádření Rumunska k připomínkám zúčastněných stran k rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2015

7.2.1 *Výše letištních poplatků (opatření 5)*

(120) Rumunské orgány tvrdily, že letištní poplatky podle regionálního rozhodnutí č. 83/2012 byly stanoveny v souladu s příslušnými vnitrostátními právními předpisy platnými v dané době.

(121) Rumunské orgány rovněž uvedly, že uplatňované slevy Rada župy Mureș a letiště TMA nevytvořily speciálně ve prospěch společnosti Wizz Air, ale že se na základě zásady nediskriminace a rovných příležitostí vztahují na všechny letecké společnosti na letišti.

([59]) Viz 66. bod odůvodnění rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2016.

(122) Slevy byly součástí strategie snižování rizik a závislosti na omezeném počtu malých leteckých společností, jakož i politiky udržitelného růstu příjmů letiště, včetně zisků z letištních činností, spojených s nárůstem počtu cestujících.

(123) Rumunsko dále tvrdilo, že letiště TMA neuplatňuje velmi nízké letištní poplatky.

7.2.2 *Akty pověření poskytováním služby obecného hospodářského zájmu (opatření 3 a 4)*

(124) Rumunsko zopakovalo, že finanční situace regionálních letišť (s nízkým objemem přepravy, který jim neumožňuje dosáhnout úrovně ziskovosti) je způsobena především stavem nízkého hospodářského rozvoje regionů, v nichž se tato letiště nacházejí, a nikoli vzdáleností od sousedních letišť.

(125) Rumunské orgány dále zpochybňují údajné tvrzení týkající se nadměrné vyrovnávací platby, které předložilo letiště CNIA, a potvrdily, že účetní závěrka letiště TMA za rok 2011 byla po pověření službou obecného hospodářského zájmu v roce 2011 sestavena v souladu se zásadami oddělení nákladů a příjmů služby obecného hospodářského zájmu od ostatních obchodních činností.

8. POSOUZENÍ OPATŘENÍ 1 – FINANCOVÁNÍ LETIŠTĚ TMA V OBDOBÍ 2007–2009

8.1 Existence podpory

(126) Podle čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU „podpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, jsou, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné s vnitřním trhem."

(127) K tomu, aby bylo určité opatření klasifikováno jako státní podpora ve smyslu tohoto ustanovení, tedy musí být kumulativně splněny tyto podmínky:

a) příjemce je podnikem;

b) opatření je financováno ze státních prostředků a lze je přičíst státu;

c) poskytuje příjemci hospodářské zvýhodnění;

d) toto zvýhodnění je selektivní a

e) opatření musí nebo může narušit hospodářskou soutěž a může ovlivnit obchod mezi členskými státy.

8.1.1 *Hospodářská činnost a pojem podnik*

(128) Komise musí nejprve zjistit, zda se opatření 1 vztahuje na podniky ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU. Pojem „podnik" označuje jakoukoli jednotku, která vykonává hospodářskou činnost, nezávisle na právním postavení této jednotky a způsobu jejího financování ([60]). Hospodářskou činnost představuje jakákoli činnost spočívající v nabízení zboží nebo služeb na daném trhu ([61]).

([60]) Rozsudek ze dne 18. června 1998, Komise v. Itálie, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303; rozsudek ze dne 23. dubna 1991, Höfner a Elser, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161.

([61]) Rozsudek ze dne 16. června 1987, Komise v. Itálie, 118/85, ECLI:EU:C:1987:283; Rozsudek ze dne 18. června 1998, Komise v. Itálie, 35/96, ECLI:EU:C:1998:303.

(129) Je ustálenou judikaturou, že provozování a výstavba letištní infrastruktury musí být považovány za hospodářskou činnost podléhající systému kontroly státní podpory ([62]). Jakmile provozovatel letiště vykonává hospodářskou činnost tím, že nabízí letištní služby za úplatu, bez ohledu na svůj právní status nebo způsob financování, představuje podnik ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU.

(130) Ačkoli provozovatelé letišť musí být považováni za podniky ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU, je třeba připomenout, že ne všechny činnosti správce letiště jsou nutně hospodářské povahy ([63]).

(131) Soudní dvůr uvedl, že činnosti, které obvykle spadají do odpovědnosti státu při výkonu jeho pravomocí jakožto orgánu veřejné moci, nejsou hospodářské povahy a nespadají do oblasti působnosti pravidel o státní podpoře ([64]).

(132) Proto financování činností, které spadají do výkonu veřejné správy, nebo financování infrastruktury přímo související s těmito činnostmi nepředstavují státní podporu ([65]). V kontextu letiště se má obecně za to, že činnosti jako řízení letového provozu, policie, celní odbavení, hasičská záchranná služba, činnosti nezbytné k ochraně civilního letectví před protiprávními činy a investice do infrastruktury a vybavení potřebných k výkonu těchto činností jsou neekonomické povahy ([66]).

(133) Financování nehospodářských činností z veřejných zdrojů však nesmí vést k neoprávněné diskriminaci mezi letišti. Z ustálené judikatury vyplývá, že pokud orgány veřejné moci uleví podnikům od nákladů spjatých s jejich hospodářskými činnostmi, dochází tak ke vzniku zvýhodnění ([67]). Jestliže je tudíž v daném právním řádu obvyklé, že letecké společnosti nebo správci letišť musí nést určité náklady spjaté s některými službami, zatímco jiné letecké společnosti nebo správci letišť poskytující stejné služby jménem týchž orgánů veřejné moci je nést nemusí, může tak posledně jmenovaným subjektům vzniknout zvýhodnění, a to bez ohledu na to, zda se uvedené služby považují za služby neekonomické povahy ([68]).

(134) Jak je vysvětleno ve 41. bodě odůvodnění, správce letiště se zabýval a zabývá výstavbou, údržbou a provozováním letištní infrastruktury. Poskytuje letištní služby a uživatelům – provozovatelům komerční letecké dopravy i uživatelům nekomerčního všeobecného letectví – účtuje za používání letištní infrastruktury poplatky, infrastrukturu tudíž využívá komerčně. Správce letiště proto vykonával v posuzovaném období hospodářskou činnost, a tudíž představuje podnik ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU.

(135) Rumunsko ani správce letiště netvrdili, že část finančních prostředků na období 2007–2009 byla výslovně vyčleněna jako vyrovnávací platba za náklady na výkon veřejné správy pro správce letiště na letišti TMA. Mechanismus vyrovnávací platby zavedený pro financování správce letiště v období 2007–2009 byl totiž navržen tak, aby pokryl rozdíl mezi příjmy a ztrátami správce letiště, aniž by se rozlišovalo mezi náklady na výkon veřejné služby a jinými druhy nákladů.

([62]) Rozsudek ze dne 12. prosince 2000, Aéroports de Paris v. Komise, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, potvrzený rozsudkem ze dne 24. října 2002, Aéroports de Paris v. Komise, C-82/01, ECLI:EU:C:2002:617, body 75–79. To bylo potvrzeno rozsudkem ze dne 24. března 2011, Mitteldeutsche Flughafen AG a Flughafen Leipzig Halle GmbH v. Komise (dále jen „rozsudek ve věci letiště Lipsko-Halle“), ve věcech T-443/08 a T-455/08, ECLI:EU:T:2011:117, zejména body 93 a 94; potvrzeno rozsudkem ze dne 19. prosince 2012, Leipzig-Halle, věc C-288/11 P, nezveřejněno, ECLI:EU:C:2012:821.

([63]) Bod 34 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014. Rozsudek ze dne 19. ledna 1994, SAT Fluggesellschaft v. Eurocontrol, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7.

([64]) Rozsudek ze dne 16. června 1987, Komise v. Itálie, 118/85, ECLI:EU:C:1987:283, body 7 a 8, a rozsudek ze dne 4. května 1988, Bodson v. Pompes funèbres des régions libérées, 30/87, ECLI:EU:C:1988:225, bod 1.

([65]) Rozhodnutí Komise ze dne 19. března 2003 ve věci N 309/2002, Bezpečnost letectví – kompenzace nákladů po útocích 11. září 2001 (Úř. věst. C 148, 25.6.2003, s. 7).

([66]) Viz bod 35 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014. Viz také rozsudek ze dne 19. ledna 1994, SAT Fluggesellschaft v. Eurocontrol, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7, bod 30, a rozsudek ze dne 26. března 2009, Selex Sistemi Integrati v. Komise, C-113/07 P, EU:C:2009:191, bod 71.

([67]) Viz rozsudek ze dne 3. března 2005, Heiser, C-172/03, ECLI:EU:C:2005:130, bod 36 a citovaná judikatura.

([68]) Bod 37 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.

(136) Komise proto dospěla k závěru, že opatření 1 nepředstavuje vyrovnávací platbu za náklady na výkon veřejné správy, a proto se na podnik vztahuje.

8.1.2 *Státní prostředky a přičitatelnost státu*

(137) Aby bylo opatření kvalifikováno jako státní podpora ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU, musí být financováno ze státních prostředků a musí být přičitatelné státu, tj. musí být poskytnuto státem samotným nebo zprostředkujícím subjektem jednajícím na základě jemu svěřených pravomocí ([69]). Zdroje místních orgánů představují pro účely použití článku 107 Smlouvy o fungování EU státní prostředky ([70]).

(138) Veřejné financování v období 2007–2009 poskytovala přímo Rada župy Mureș na základě rozhodnutí vlády z roku 1997, tj. místní samospráva z vlastních zdrojů.

(139) Komise se proto domnívá, že veřejné financování v období 2007–2009 bylo poskytnuto ze státních zdrojů a bylo přičitatelné státu.

8.1.3 *Selektivita*

(140) Aby opatření státu spadalo do oblasti působnosti čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU, musí zvýhodňovat „*určité podniky nebo určitá odvětví výroby*“. Pojem „státní podpora“ se tudíž vztahuje pouze na opatření, která selektivně zvýhodňují určité podniky.

(141) V daném případě je finanční podpora na základě rozhodnutí z roku 1997 selektivní, jelikož podpora byla poskytnuta pouze některým podnikům, konkrétně správci letiště TMA. Jedná se o individuální opatření. Opatření 1 je tedy z podstaty věci selektivní ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU.

8.1.4 *Hospodářské zvýhodnění*

(142) Veřejné financování poskytnuté správci letiště mělo vyrovnat ztráty vzniklé při vykonávání jeho běžné činnosti. Nic ve věcných důkazech, které má Komise k dispozici, ani v připomínkách Rumunska či třetích stran nenaznačuje, že orgán poskytující podporu mohl v době, kdy rozhodl o provedení těchto finančních opatření, v jejich důsledku očekávat finanční výnosy. Předmětné veřejné financování proto není v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu.

(143) Rumunsko rovněž tvrdilo, že sporné veřejné financování představovalo vyrovnávací platbu za poskytnutí služby obecného hospodářského zájmu. V případě podniků pověřených poskytováním služby obecného hospodářského zájmu musí Komise za účelem vyvození závěru, zda předmětné opatření představuje výhodu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU, ověřit, zda byly dodrženy čtyři kumulativní podmínky, které Soudní dvůr stanovil ve svém rozsudku ve věci Altmark. Tyto podmínky lze shrnout takto:

a) za prvé, příjemce musí být skutečně pověřen závazky veřejné služby a tyto závazky musí být jasně vymezeny (dále jen „první kritérium stanovené v rozsudku ve věci Atlmark“);

b) za druhé, ukazatele pro výpočet vyrovnávací platby musí být stanoveny předem objektivním a transparentním způsobem (dále jen „druhé kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark“);

([69]) Rozsudek ve věci Stardust Marine, citované body 53–56. Rozsudek Tribunálu ze dne 12. května 2011, spojené věci Region Nord-Pas-de-Calais, T-267/08, ECLI:EU:T:2011:209 a Communauté d'agglomération du Douaisis v. Evropská komise, T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, bod 108. Rozsudek Soudního dvora ze dne 24. ledna 1978, Van Tiggele, 82/77, ECLI:EU:C:1978:10, body 25 a 26. Rozsudek ze dne 12. prosince 1996, Air France v. Komise (dále jen „Air France“), T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, bod 63.

([70]) Rozsudek ze dne 12. května 2011, Nord-Pas-de-Calais, spojené věci T-267/08 a T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, bod 108.

c) za třetí, výše vyrovnávací platby je omezena rozsahem nezbytným k pokrytí veškerých nákladů vynaložených při plnění závazků veřejné služby nebo jejich části, přičemž je třeba zohlednit příslušné příjmy a přiměřený zisk (dále jen „třetí kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark“);

d) za čtvrté, není-li výběr podniku pověřeného plněním závazků veřejné služby v konkrétním případě učiněn v rámci řízení o zadání veřejné zakázky umožňujícího vybrat zájemce schopného poskytovat tyto služby s nejnižšími náklady pro územně správní celek, musí být výše vyrovnávací platby určena na základě analýzy nákladů, které by průměrný podnik, správně řízený a přiměřeně vybavený nezbytnými prostředky, vynaložil na plnění těchto závazků se zohledněním příjmů, které se k nim vztahují, jakož i zisku, který je přiměřený k plnění těchto závazků (dále jen „čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark“).

8.1.4.1 Čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark

(144) Čtvrté kritérium podle rozsudku ve věci Altmark stanoví, že vyrovnávací platba musí představovat nezbytné minimum, aby se nepovažovala za podporu. Toto kritérium je splněno, pokud byl příjemce vyrovnávací platby vybrán prostřednictvím zadávacího řízení, které by umožnilo vybrat uchazeče schopného poskytovat předmětné služby obecného hospodářského zájmu s nejnižšími náklady pro územně správní celek, nebo případně pokud byla výše vyrovnávací platby vypočítána s odkazem na náklady efektivního podniku.

(145) V daném případě nebyl příjemce vybrán prostřednictvím zadávacího řízení. Nebyly rovněž předloženy žádné doklady o tom, že výše vyrovnávací platby byla určena na základě analýzy nákladů, které by průměrnému, řádně řízenému podniku disponujícímu prostředky potřebnými k plnění nezbytných závazků veřejné služby vznikly při plnění těchto povinností, přičemž je třeba zohlednit příslušné příjmy a příslušný zisk. Komise se proto domnívá, že nelze mít za to, že dotyčné veřejné financování bylo stanoveno v souladu se čtvrtým kritériem stanoveným v rozsudku ve věci Altmark.

(146) Opatření, která je předmětem šetření, tudíž nesplňuje čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark.

8.1.4.2 Závěr

(147) Vzhledem k tomu, že nebylo splněno čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark, Komise konstatuje, že v tomto případě nebyla kumulativně splněna čtyři kritéria stanovená v rozsudku ve věci Altmark, aniž by bylo nutné podrobně zkoumat ostatní kritéria stanovená v rozsudku ve věci Altmark. Vzhledem k tomu, že není dodržena ani zásada tržně jednajícího hospodářského subjektu, posuzované opatření 1 neposkytlo správci letiště hospodářské zvýhodnění.

8.1.5 *Narušení hospodářské soutěže a ovlivnění obchodu mezi členskými státy*

(148) Opatření poskytnuté státem je považováno za opatření, které narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž, pokud může posílit soutěžní postavení příjemce v porovnání s jinými podniky, s nimiž soutěží, což se obecně považuje za případ, kdy je finanční výhoda poskytnuta podniku v liberalizovaném odvětví, kde existuje nebo by mohla existovat hospodářská soutěž.

(149) Pokud podpora poskytnutá členským státem posiluje postavení určitého podniku vůči ostatním podnikům, které soutěží v obchodě uvnitř Unie, je nutno mít za to, že tyto podniky jsou dotyčnou podporou ovlivněny ([71]).

(150) Vzhledem k tomu, že provozování letiště představuje hospodářskou činnost, existuje na jedné straně konkurence mezi letišti, která se snaží přilákat letecké společnosti a s nimi související letecký provoz (přepravu cestujících a nákladu), a na straně druhé existuje konkurence i mezi správci letišť, kteří mohou vzájemně soutěžit o to, aby byli pověřeni správou daného letiště. Zejména v případě nízkonákladových a charterových leteckých společností si navíc mohou konkurovat také letiště, která se nenacházejí ve stejné spádové oblasti, či dokonce leží v různých členských státech, a která se snaží tyto letecké společnosti přilákat.

([71]) Rozsudek ze dne 30. dubna 1998, Het Vlaamse Gewest v. Komise, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77, a rozsudek ze dne 17. září 1980, Philip Morris v. Komise, C-730/79, ECLI:EU:C:1980:209, bod 11.

(151) Soutěž mezi letišti může být hodnocena s ohledem na kritéria výběru leteckých společností, a zejména srovnáním ukazatelů, jako jsou např. druh poskytovaných letištních služeb a dotyčných zákazníků, obyvatelstvo nebo hospodářská činnost, přetížení, existence přístupu po zemi a výše poplatků za používání letištní infrastruktury a služeb ([72]). Z působnosti čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU nelze vyloučit ani malá letiště ([73]).

(152) Vzhledem k tomu, že opatření 1 podporuje regionální letiště TMA, je třeba mít za to, že může narušit hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod mezi členskými státy.

8.1.6 *Závěr ohledně existence státní podpory*

(153) Na základě výše uvedeného Komise vyvozuje závěr, že opatření 1 představuje státní podporu správci letiště ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU.

8.2 **Zákonnost podpory**

(154) Opatření 1 bylo realizováno před jeho formálním schválením ze strany Komise. Představuje proto protiprávní podporu, pokud nesplňuje příslušné podmínky aktu Unie o blokové výjimce z oznamovací povinnosti podle článku 108 Smlouvy o fungování EU pro určité kategorie podpory.

(155) V tomto případě Rumunsko tvrdilo, že veřejné financování poskytnuté několika letištím včetně letiště TMA v období 2007–2009 představovalo vyrovnávací platbu za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu a bylo v souladu s podmínkami rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005. Rumunsko uvedlo, že rozhodnutí vlády z roku 1997 stanovilo jasně a transparentně závazky veřejné služby, ukazatele pro výpočet vyrovnávací platby a opatření směřující k vyloučení jakékoli nadměrné vyrovnávací platby.

(156) Jak je však uvedeno v 84. bodě odůvodnění, Komise zjistila, že rozhodnutí vlády z roku 1997 neukládá žádnému ze správců letiště jasné závazky veřejné služby.

(157) Jak již bylo uvedeno, Komise v konečném rozhodnutí z roku 2016 dospěla k závěru, že Rumunsko neprokázalo, že veřejné financování na základě rozhodnutí vlády z roku 1997 pověřilo správce letišť plněním jasně vymezených závazků veřejné služby.

(158) Podpora tedy nebyla v souladu s rozhodnutím o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005, a byla tudíž poskytnuta v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování EU ([74]). Stejný závěr platí i pro opatření 1, které je předmětem tohoto rozhodnutí, tj. státní podporu poskytnutou na základě rozhodnutí vlády z roku 1997 ve prospěch letiště TMA, která rovněž nebyla v souladu s rozhodnutím o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005, a byla tedy poskytnuta v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování EU.

8.3 **Slučitelnost s vnitřním trhem**

(159) Ze stejného důvodu, který je uveden ve 157. bodě odůvodnění, tj. z důvodu nejasně vymezených služeb obecného hospodářského zájmu, nelze opatření 1 považovat za slučitelné s rozhodnutím o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2012 ani s rámcem pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2012.

(160) Komise proto musí ověřit, zda je opatření slučitelné s obecným nařízením o blokových výjimkách ([75]), které obsahuje ustanovení o provozní podpoře regionálních letišť za určitých podmínek.

([72]) Bod 43 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.
([73]) Bod 45 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.
([74]) Body 111 až 113 a 121 odůvodnění konečného rozhodnutí z roku 2016.
([75]) Nařízení Komise (EU) č. 651/2014 ze dne 17. června 2014, kterým se v souladu s články 107 a 108 Smlouvy prohlašují určité kategorie podpory za slučitelné s vnitřním trhem (Úř. věst. L 187, 26.6.2014, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/oj).

8.3.1 *Použití obecného nařízení o blokových výjimkách*

(161) Přechodná ustanovení obecného nařízení o blokových výjimkách stanoví, že se toto nařízení použije na jednotlivou podporu poskytnutou před vstupem nařízení v platnost, pokud tato jednotlivá podpora splňuje podmínky stanovené v tomto nařízení, s výjimkou článku 9 ([76]).

(162) Podle čl. 1 odst. 1 písm. m) obecného nařízení o blokových výjimkách se nařízení vztahuje na podporu pro regionální letiště. Provozní podpora letišti je slučitelná s vnitřním trhem ve smyslu čl. 107 odst. 2 nebo 3 Smlouvy, pokud tato podpora splňuje podmínky stanovené v čl. 56 písm. a) odst. 3, 4, 10 a 15 až 18 a v kapitole I obecného nařízení o blokových výjimkách ([77]).

(163) Posuzované opatření se týká veřejného financování poskytnutého letišti TMA v období 2007–2009 na pokrytí jeho provozních ztrát, a tudíž spadá do oblasti působnosti obecného nařízení o blokových výjimkách.

(164) Komise proto dospěla k závěru, že obecné nařízení o blokových výjimkách je použitelné na opatření 1 jako základ slučitelnosti z důvodu přechodných ustanovení. Slučitelnost opatření s příslušnými ustanoveními obecného nařízení o blokových výjimkách

8.3.1.1 Slučitelnost s kapitolou I obecného nařízení o blokových výjimkách

(165) *Požadavky na transparentnost*. Obecné nařízení o blokových výjimkách se použije pouze na podporu, u níž lze předem přesně vypočítat hrubý grantový ekvivalent bez nutnosti provádět hodnocení rizik ([78]). Tato podmínka je splněna, protože, jak je vysvětleno v 50. až 53. bodě odůvodnění, veřejné financování je poskytováno ve formě ročních grantů, přičemž maximální limit je stanoven na částku nezbytnou pro provoz letiště bez dosažení zisku. Tento limit je stanoven každoročně *ex ante* na základě rozpočtů příjmů a výdajů předložených ředitelem letiště a schválených rozhodnutími Rady župy Mureș.

(166) *Motivační účinek* ([79]) V období 2007–2009 letiště TMA vykonávalo činnost pod vedením Rady župy Mureș. Na základě usnesení Rady župy Mureș uvedených v 51. až 53. bodu odůvodnění byly orgánu veřejného dohledu předloženy žádosti o poskytnutí veřejných prostředků na pokrytí finančního schodku letiště TMA podle ročních rozpočtů příjmů a výdajů.

(167) *Výpočet intenzity podpory a způsobilých nákladů* ([80]) Rumunské orgány potvrdily, že veřejné financování uvedené ve 46. a 47. bodu odůvodnění bylo poskytnuto na základě podkladů ve veřejných účetních záznamech, které byly vedeny odděleně pro náklady související s činností letiště. Daň z přidané hodnoty nebyla při výpočtu provozních nákladů zohledněna.

(168) *Kumulace* ([81]). Rumunské orgány potvrdily, že v období 2007–2009 letiště TMA nemělo prospěch z žádného jiného druhu podpory.

(169) *Zveřejňování a informování*. ([82]) Ustanovení čl. 58 odst. 1 obecného nařízení o blokových výjimkách stanoví, že podpora poskytnutá před vstupem obecného nařízení o blokových výjimkách v platnost nemusí splňovat požadavky na zveřejnění podle článku 9, aby byla považována za slučitelnou.

([76]) Ustanovení čl. 58 odst. 1 obecného nařízení o blokových výjimkách.
([77]) Článek 3 ve spojení s čl. 56a odst. 2 obecného nařízení o blokových výjimkách.
([78]) Ustanovení čl. 5 odst. 1 obecného nařízení o blokových výjimkách.
([79]) Článek 6 obecného nařízení o blokových výjimkách.
([80]) Článek 7 obecného nařízení o blokových výjimkách.
([81]) Článek 8 obecného nařízení o blokových výjimkách.
([82]) Článek 9 obecného nařízení o blokových výjimkách.

8.3.1.2 Slučitelnost s podmínkami stanovenými v článku 56a obecného nařízení o blokových výjimkách

(170) *Letiště musí být otevřené všem potenciálním uživatelům.* ([83]) Letiště TMA bylo otevřeno všem potenciálním uživatelům, tj. všem leteckým společnostem, které požádaly o využití letištní infrastruktury a které jsou uvedeny v 30. až 36. bodě odůvodnění, přičemž byly akceptovány letištní sazby zveřejněné v letecké informační příručce a tyto sazby byly uplatňovány jednotným, transparentním a nediskriminačním způsobem.

(171) Rumunské orgány potvrdily, že všechny letecké společnosti, které si přejí působit na letišti, tak mohou činit s ohledem na výše popsaný regulační rámec. V průběhu období 2007–2009 tedy na letišti působilo několik leteckých společností: TAROM, Carpatair, Malev, Wizz Air, Cimberair.

(172) *Podpora se neposkytne na přemístění stávajících letišť či na vytvoření nového letiště pro přepravu cestujících.* ([84]) Během referenčního období nedošlo k přemístění letiště TMA ani k jeho přeměně na letiště pro osobní dopravu; letištní infrastruktura existuje a je provozována na stejném místě od roku 1967.

(173) Podpora se neposkytne letištím s průměrným ročním objemem nákladní dopravy větším než 200 000 tun během dvou účetních období předcházejících roku, v němž je podpora skutečně poskytnuta. Od podpory se neočekává, že povede ke zvýšení průměrného ročního objemu nákladní dopravy na letišti nad 200 000 tun během dvou účetních období následujících po poskytnutí podpory ([85]). Během dvou let předcházejících období 2007–2009 a v následujících dvou letech 2010–2011 nebyly na letišti TMA provozovány žádné nákladní lety a nákladní doprava nepřesáhla 200 000 tun (37. bod odůvodnění). Tato podmínka je tedy splněna.

(174) Provozní podpora se neposkytne letištím s průměrným ročním pohybem větším než 200 000 cestujících během dvou účetních období předcházejících roku, v němž je podpora skutečně poskytnuta ([86]). Počet cestujících na letišti TMA v letech 2005, 2006, 2007 a 2008 nepřekročil prahovou hodnotu (viz tabulka 1), a tato podmínka je tudíž splněna.

(175) Výše provozní podpory nesmí přesáhnout částku, která je nezbytná k pokrytí provozních ztrát a vygenerování přiměřeného zisku za příslušné období. Podpora se poskytne buď ve formě předem stanovených pravidelných splátek, které se během období, pro které je podpora poskytována, nesmí zvyšovat, nebo ve formě následně stanovených částek vycházejících ze zjištěných provozních ztrát ([87]). Tabulka 5 uvádí veřejné financování letiště TMA v rámci opatření 1 v období 2007–2009. Po celé období 2007–2009 trval schodek financování, který nebyl pokryt z veřejných zdrojů. Výše podpory tudíž nepřesáhla částku, která je nezbytná k pokrytí provozních ztrát a vygenerování přiměřeného zisku. Rumunské orgány potvrdily, že částky byly poskytnuty v měsíčních splátkách na základě ročního rozpočtu sestaveného *ex ante* a následně vyrovnány na základě plnění, jak je uvedeno v roční účetní závěrce, s cílem pokrýt provozní ztrátu, aniž by byl vykázán zisk.

(176) Provozní podpora nesmí být vyplacena za žádný kalendářní rok, během něhož roční pohyb letiště přesáhne 200 000 cestujících ([88]). Počet cestujících na letišti TMA dosáhl 156 929 v roce 2007, 69 945 v roce 2008 a 84 062 v roce 2009 (viz tabulka 1). Tato podmínka je tedy splněna.

(177) Poskytnutí provozní podpory nesmí být podmíněno uzavřením dohod s konkrétními leteckými společnostmi týkajících se letištních poplatků, plateb za marketing nebo jiných finančních aspektů činností těchto leteckých společností na uvedeném letišti ([89]). Rumunské orgány potvrdily, že poskytnutí podpory nebylo podmíněno uzavřením zvláštních dohod s konkrétními leteckými společnostmi a že letištní poplatky byly pro všechny letecké společnosti stejné. Tato podmínka je tedy splněna.

([83]) Ustanovení čl. 56a odst. 3 obecného nařízení o blokových výjimkách.
([84]) Ustanovení čl. 56a odst. 4 obecného nařízení o blokových výjimkách.
([85]) Ustanovení čl. 56a odst. 10 obecného nařízení o blokových výjimkách.
([86]) Ustanovení čl. 56a odst. 15 obecného nařízení o blokových výjimkách.
([87]) Ustanovení čl. 56a odst. 16 obecného nařízení o blokových výjimkách.
([88]) Ustanovení čl. 56a odst. 17 obecného nařízení o blokových výjimkách.
([89]) Ustanovení čl. 56a odst. 18 obecného nařízení o blokových výjimkách.

8.3.1.3 Závěr o slučitelnosti s podmínkami obecného nařízení o blokových výjimkách

(178) Opatření 1 je v souladu s podmínkami obecného nařízení o blokových výjimkách, a je tedy slučitelné s vnitřním trhem.

8.3.2 *Závěr o slučitelnosti opatření 1*

(179) Z důvodů uvedených výše ve 165. až 177. bodě odůvodnění se Komise domnívá, že provozní podpora letišti TMA v období 2007–2009 je slučitelná s vnitřním trhem na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy o fungování EU.

9. POSOUZENÍ OPATŘENÍ 2 – FINANCOVÁNÍ INFRASTRUKTURY PRO POZEMNÍ ODBAVENÍ V ROCE 2011

9.1 Existence podpory

(180) Zásady týkající se existence podpory uvedené ve 126. až 133., 137., 140., 143. a 148. bodě odůvodnění se vztahují i na opatření 2.

9.1.1 *Hospodářská činnost a pojem podnik*

(181) Komise musí nejprve zjistit, zda se opatření 2 vztahuje na podniky ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU.

(182) Jak je uvedeno v 41. bodě odůvodnění, správce letiště se zabýval výstavbou, údržbou a provozováním letištní infrastruktury, nabízel letištní služby a účtoval uživatelům – provozovatelům komerční letecké dopravy a uživatelům nekomerčního všeobecného letectví – poplatky za používání letištní infrastruktury, infrastrukturu tudíž komerčně využíval. Správce letiště proto v době uskutečnění investice vykonával hospodářskou činnost, a v době poskytnutí podpory tudíž představoval podnik ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU.

(183) Kromě toho Rumunsko během formálního šetření, jak je uvedeno ve 102. bodě odůvodnění, potvrdilo, že vybavení, které bylo financováno z opatření 2, bylo používáno pro obecné činnosti letiště. Komise proto dospěla k závěru, že opatření 2 nepředstavuje vyrovnávací platbu za náklady na výkon veřejné správy, a proto se na podnik vztahuje.

9.1.2 *Státní prostředky a přičitatelnost státu*

(184) Rumunské orgány potvrdily, že všechny investice uvedené v Tabulka 3 byly uhrazeny z rozpočtu Rady župy Mureș, konkrétně: regionálním rozhodnutím č. 15 ze dne 10. února 2011 byl financován autobus pro přepravu cestujících k letadlu, regionálním rozhodnutím č. 94 ze dne 28. července 2011 vůz pro přepravu zavazadel a napájecí jednotka, regionálním rozhodnutím č. 84 ze dne 22. června 2011 schody a odmrazovací zařízení.

(185) Proto se Komise domnívá, že financování infrastruktury pro pozemní odbavení v roce 2011 bylo poskytnuto ze státních prostředků a bylo přičitatelné státu.

9.1.3 *Selektivita*

(186) Finanční podpora na základě regionálních rozhodnutí uvedených ve 184. bodě odůvodnění je selektivní, neboť podpora bude poskytnuta pouze jedinému podniku, konkrétně správci letiště TMA. Jedná se o individuální opatření. Opatření 2 je proto z podstaty věci selektivní ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU.

9.1.4 *Hospodářské zvýhodnění*

(187) Rumunské orgány během formálního vyšetřovacího řízení uvedly, že i kdyby letiště působilo na volném trhu, nízká úroveň činnosti by letišti TMA znemožnila poskytovat služby pozemního odbavení tak, aby bylo dosaženo zisku. V době financování proto rumunské orgány považovaly investici za ztracené náklady a neočekávaly se žádné finanční výnosy. Předmětné veřejné financování tedy není v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu.

(188) Rumunsko rovněž tvrdilo, že veřejné financování představovalo vyrovnávací platbu za poskytování služby obecného hospodářského zájmu. V případě podniku pověřeného poskytováním služby obecného hospodářského zájmu musí Komise za účelem stanovení, zda předmětné opatření představuje hospodářské zvýhodnění ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU, jak je vysvětleno výše ve 143. bodě odůvodnění, kumulativně posoudit, zda byly dodrženy čtyři podmínky stanovené v rozsudku ve věci Altmark.

(189) Jak je vysvětleno ve 144. bodě odůvodnění, čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark je splněno, pokud byl příjemce vyrovnávací platby vybrán prostřednictvím zadávacího řízení, který by umožnilo vybrat uchazeče schopného poskytovat předmětné služby obecného hospodářského zájmu s nejnižšími náklady pro územně správní celek, nebo případně pokud byla výše vyrovnávací platby vypočítána s odkazem na náklady efektivního podniku.

(190) V tomto případě nebyl příjemce vybrán prostřednictvím zadávacího řízení. Rumunské orgány navíc nepředložily žádný důkaz o tom, že výše vyrovnávací platby byla stanovena na základě analýzy nákladů, které by průměrný, řádně řízený podnik disponující odpovídajícími dopravními prostředky vynaložil na plnění nezbytných závazků veřejné služby. Komise proto dospěla k závěru, že předmětné veřejné financování nesplňuje čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark.

(191) Opatření 2 tedy nesplňuje čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark, a proto v tomto případě nejsou kumulativně splněny podmínky stanovené v rozsudku ve věci Altmark, aniž by bylo nutné podrobně zkoumat ostatní podmínky stanovené v rozsudku ve věci Altmark. Jelikož, jak je vysvětleno ve 187. bodě odůvodnění, opatření 2 není v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu, poskytlo správci letiště hospodářské zvýhodnění.

9.1.5 *Narušení hospodářské soutěže a ovlivnění obchodu mezi členskými státy*

(192) Na opatření 2 se vztahují body odůvodnění 148 až 152. Vzhledem k tomu, že opatření 2 podporuje regionální letiště TMA, je třeba mít za to, že může narušit hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod mezi členskými státy.

9.1.6 *Závěr ohledně existence státní podpory*

(193) Na základě výše uvedeného Komise vyvozuje závěr, že opatření 2 představuje státní podporu správci letiště ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU.

9.2 **Zákonnost podpory**

(194) Opatření 2 bylo realizováno před jeho formálním schválením ze strany Komise. Představuje proto protiprávní podporu, pokud nesplňuje příslušné podmínky aktu Unie o blokové výjimce z oznamovací povinnosti podle článku 108 Smlouvy o fungování EU pro určité kategorie podpory.

(195) V tomto případě Rumunsko tvrdilo, že investice byla provedena v souladu s rozhodnutím vlády z roku 1997 a že investice byla spojena s vyrovnávací platbou za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu. Jak je uvedeno ve 156(156). a 157. bodě odůvodnění, Rumunsko neprokázalo, že veřejné financování na základě rozhodnutí vlády z roku 1997 pověřilo správce letišť plněním jasně vymezených závazků veřejné služby, a proto podpora nebyla v souladu s rozhodnutím o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005, a byla tedy poskytnuta v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování EU.

9.3 **Slučitelnost s vnitřním trhem**

(196) Z důvodů uvedených ve 157. a 159. bodě odůvodnění nelze opatření 2 považovat za slučitelné s rozhodnutím o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2012 ani s rámcem pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2012.

(197) Komise proto musí posoudit, zda je opatření slučitelné s obecným nařízením o blokových výjimkách, které obsahuje ustanovení o investiční podpoře regionálních letišť za určitých podmínek.

9.3.1 *Použití obecného nařízení o blokových výjimkách*

(198) Přechodná ustanovení obecného nařízení o blokových výjimkách stanoví, že se toto nařízení použije na jednotlivou podporu poskytnutou před vstupem nařízení v platnost, pokud tato jednotlivá podpora splňuje podmínky stanovené v tomto nařízení, s výjimkou článku 9 ([90]).

(199) Podle čl. 1 odst. 1 písm. m) obecného nařízení o blokových výjimkách se nařízení vztahuje na podporu pro regionální letiště. Investiční podpora letišti je slučitelná s vnitřním trhem ve smyslu čl. 107 odst. 3 Smlouvy, pokud tato podpora splňuje podmínky stanovené v čl. 56 písm. a) odst. 3 až 14 a v kapitole I obecného nařízení o blokových výjimkách ([91]).

(200) V čl. 2 odst. 144 obecného nařízení o blokových výjimkách je letištní infrastruktura definována jako „infrastruktura a vybavení, jejichž prostřednictvím letiště poskytuje letištní služby leteckým společnostem a různým poskytovatelům služeb, včetně přistávacích a vzletových drah, terminálů, odbavovacích ploch, pojezdových drah, centralizované infrastruktury pro pozemní odbavování a jakýchkoli dalších zařízení, která přímo podporují letecké služby, vyjma infrastruktury a vybavení, které jsou nutné především pro provádění jiných než leteckých činností“. Posuzované opatření se týká veřejného financování infrastruktury pro pozemní odbavení v roce 2011, a proto spadá do oblasti působnosti obecného nařízení o blokových výjimkách.

(201) Komise proto dospěla k závěru, že na základě přechodných ustanovení je obecné nařízení o blokových výjimkách použitelné na opatření 2 jako základ pro posouzení slučitelnosti.

9.3.2 *Slučitelnost opatření s příslušnými ustanoveními obecného nařízení o blokových výjimkách*

9.3.2.1 Slučitelnost s kapitolou I obecného nařízení o blokových výjimkách

(202) *Požadavek na transparentnost* ([92]). Tato podmínka je splněna, jelikož veřejné financování je poskytováno ve formě ročních dotací, jejichž maximální výše je stanovena na částku nezbytnou k provozu letiště bez dosažení zisku. Tento limit je stanoven každoročně *ex ante* na základě rozpočtů příjmů a výdajů předložených ředitelem letiště a schválených rozhodnutím Rady župy Mureș (viz 56. bod odůvodnění).

(203) *Motivační účinek* ([93]) Rumunské orgány vysvětlily, že tato investice byla nutná pro splnění povinného plánu krizového řízení v souladu s rozhodnutím vlády č. 443/2005, kterým se schvaluje národní bezpečnostní program. Rumunské orgány vysvětlily, že vybavení, které bylo v době investice na letišti k dispozici, představovalo riziko pro provoz letiště a bezpečnost letů. Jelikož letiště TMA nebylo schopno realizovat investici samo a bez investice by letiště nemohlo provozovat lety za bezpečných podmínek, je podmínka motivačního účinku splněna.

([90]) Ustanovení čl. 58 odst. 1 obecného nařízení o blokových výjimkách.
([91]) Článek 3 ve spojení s čl. 56a odst. 1 obecného nařízení o blokových výjimkách.
([92]) Ustanovení čl. 5 odst. 1 obecného nařízení o blokových výjimkách.
([93]) Článek 6 obecného nařízení o blokových výjimkách.

(204) *Výpočet intenzity podpory a způsobilých nákladů* ([94]). Rumunské orgány předložily doklady o úhradě zařízení a potvrdily, že částka 588 062 RON představující odpočitatelnou DPH nebyla zahrnuta do nákladů na infrastrukturu pro pozemní odbavení pořízenou v roce 2011.

(205) *Kumulace* ([95]). Rumunské orgány potvrdily, že letiště TMA na nákup těchto položek neobdrželo žádnou jinou podporu.

(206) *Zveřejňování a informování.* ([96]) Ustanovení čl. 58 odst. 1 stanoví, že podpora poskytnutá před vstupem obecného nařízení o blokových výjimkách v platnost nemusí splňovat požadavky na zveřejnění podle článku 9, aby byla považována za slučitelnou.

9.3.2.2 Slučitelnost s podmínkami stanovenými v článku 56a obecného nařízení o blokových výjimkách

(207) *Letiště musí být otevřené všem potenciálním uživatelům.* ([97]) Letiště TMA bylo otevřeno všem potenciálním uživatelům, tj. všem leteckým společnostem, které požádaly o využití letištní infrastruktury a které jsou uvedeny v 30. až 36. bodě odůvodnění, přičemž byly akceptovány letištní sazby zveřejněné v letecké informační příručce a tyto sazby byly uplatňovány jednotným, transparentním a nediskriminačním způsobem.

(208) Rumunské orgány potvrdily, že všechny letecké společnosti, které si přejí působit na letišti, tak mohou činit s ohledem na výše popsaný regulační rámec. Jak je vysvětleno v 31., 33. a 34. bodě odůvodnění, v době poskytnutí investice provozovaly pravidelné lety na letišti letecké společnosti Wizz Air, Malev a Tarom.

(209) *Podpora se neposkytne na přemístění stávajících letišť či na vytvoření nového letiště pro přepravu cestujících.* ([98]) Během referenčního období nedošlo k přemístění letiště TMA ani k jeho přeměně na letiště pro osobní dopravu; letištní infrastruktura existuje a je provozována na stejném místě od roku 1967.

(210) Podpora se neposkytne letištím s průměrným ročním objemem nákladní dopravy větším než 200 000 tun během dvou účetních období předcházejících roku, v němž je podpora skutečně poskytnuta. Od podpory se neočekává, že povede ke zvýšení průměrného ročního objemu nákladní dopravy na letišti nad 200 000 tun během dvou účetních období následujících po poskytnutí podpory ([99]) . V období 2009–2010 a 2012–2013 nebyly na letišti TMA provozovány žádné nákladní lety a nákladní doprava nepřesáhla 200 000 tun (37. bod odůvodnění). Tato podmínka je tedy splněna.

(211) Dotčená investice nesmí přesáhnout rámec toho, co je na základě přiměřených odhadů objemu provozu nutné pro splnění střednědobého očekávaného objemu provozu ([100]). Rumunské orgány objasnily, že investice měla splňovat nezbytné bezpečnostní normy, aby bylo možné provozovat lety za optimálních bezpečnostních podmínek (55. bod odůvodnění). Tento požadavek je tedy tímto opatřením splněn.

(212) Investiční podpora se neposkytne letišti, jež se nachází ve vzdálenosti do 100 km, tedy 60 minut jízdy autem, autobusem, vlakem nebo vysokorychlostním vlakem od stávajícího letiště, z něhož jsou provozovány pravidelné letecké služby ve smyslu čl. 2 bodu 16 nařízení (ES) č. 1008/2008 ([101]). Jak je vysvětleno v 29. bodě odůvodnění, letištěm, které se nachází neblíže letišti TMA, je letiště CNIA, které je vzdáleno více než 100 km, tedy 1 hodinu a 30 minut jízdy autem, a mezinárodní letiště Sibiu, které je vzdáleno přibližně 120 km, tedy 1 hodinu a 50 minut jízdy autem. Všechna ostatní hlavní letiště jsou vzdálená více než 2 hodiny jízdy autem. Tato podmínka je tedy v tomto případě splněna.

([94]) Článek 7 obecného nařízení o blokových výjimkách.
([95]) Článek 8 obecného nařízení o blokových výjimkách.
([96]) Článek 9 obecného nařízení o blokových výjimkách.
([97]) Ustanovení čl. 56a odst. 3 obecného nařízení o blokových výjimkách.
([98]) Ustanovení čl. 56a odst. 4 obecného nařízení o blokových výjimkách.
([99]) Ustanovení čl. 56a odst. 10 obecného nařízení o blokových výjimkách.
([100]) Ustanovení čl. 56a odst. 5 obecného nařízení o blokových výjimkách.
([101]) Ustanovení čl. 56a odst. 6 obecného nařízení o blokových výjimkách.

(213) Odstavce 5 a 6 se nepoužijí na letiště s průměrným ročním pohybem do 200 000 cestujících během dvou účetních období předcházejících roku, v němž je podpora skutečně poskytnuta, pokud se nepředpokládá, že investiční podpora do uplynutí dvou účetních období po poskytnutí podpory povede ke zvýšení průměrného ročního pohybu nad 200 000 cestujících. Investiční podpora poskytovaná těmto letištím musí být buď v souladu s odstavcem 11, nebo s odstavci 13 a 14 ([102]). Jak je uvedeno v Tabulka 1, v období 2009–2010 byl pohyb menší než 200 000 cestujících. Přestože v letech 2012 a 2013 objem přepravy přesáhl 200 000 cestujících, jak je uvedeno výše v 203. bodě odůvodnění, typ zařízení, který byl financován v rámci opatření 2, nebyl určen ke zvýšení objemu přepravy na letišti, ani za něj nebyl odpovědný, ale pouze umožňoval provoz letiště za bezpečných podmínek. Komise se proto domnívá, že tento požadavek je v tomto případě splněn. Vzhledem k tomu, že letiště TMA splňuje podmínky požadované tímto bodem odůvodnění, měla by Komise nyní pouze prokázat, že je v tomto případě splněn 11. bod odůvodnění tohoto článku. Komise proto nemusí prokazovat, že jsou v tomto případě splněny 13. a 14. bod odůvodnění.

(214) Investiční podpora se neposkytne letištím s průměrným ročním pohybem nad 3 miliony cestujících během dvou účetních období předcházejících roku, v němž je podpora skutečně poskytnuta. Od investiční podpory se neočekává, že povede ke zvýšení průměrného ročního pohybu na letišti nad 3 miliony cestujících během dvou účetních období následujících po poskytnutí podpory. ([103]) Jak je vidět v Tabulka 1, historický objem cestujících na letišti TMA je po celé hodnocené období výrazně nižší než tři miliony cestujících. Tato podmínka tedy není v tomto případě splněna.

(215) Podpora se neposkytne letištím s průměrným ročním objemem nákladní dopravy větším než 200 000 tun během dvou účetních období předcházejících roku, v němž je podpora skutečně poskytnuta. Od podpory se neočekává, že povede ke zvýšení průměrného ročního objemu nákladní dopravy na letišti nad 200 000 tun během dvou účetních období následujících po poskytnutí podpory ([104]). V období 2009–2010 a v následujících dvou letech 2012–2013 nebyly na letišti TMA provozovány žádné nákladní lety a nákladní doprava nepřesáhla 200 000 tun (37. bod odůvodnění). Tato podmínka je tedy splněna.

(216) Výše investiční podpory nepřesáhne výši rozdílu mezi způsobilými náklady a provozním ziskem z investice. Od způsobilých nákladů se odečte provozní zisk, a to buď *ex ante* na základě odůvodněných odhadů, nebo uplatněním mechanismu zpětného vymáhání podpory ([105]). V čl. 2 bodě 39 obecného nařízení o blokových výjimkách je provozní zisk definován jako „kladný rozdíl mezi diskontovanými výnosy a diskontovanými provozními náklady za dobu ekonomické životnosti investice. Mezi provozní náklady patří takové náklady, jako např. osobní náklady, náklady na materiál, smluvní služby, komunikaci, energii, údržbu, nájemné, správní náklady, ale nepatří k nim odpisy a finanční náklady, pokud se na ně vztahovala investiční podpora. Diskontováním výnosů a provozních nákladů s použitím vhodné diskontní sazby se umožní dosažení přiměřeného zisku.“

(217) TMA je letiště, které bylo po celé posuzované období ztrátové. Jak je vysvětleno v Tabulka 9, prognózy rumunských orgánů předpokládaly, že letiště TMA bude ziskové nejdříve v roce 2023. V roce 2011, kdy byla investice uskutečněna, se proto nepředpokládalo, že by se mohla v krátkodobém až střednědobém horizontu navrátit. V krátkodobém až střednědobém horizontu po uskutečnění investice tedy neexistuje vyhlídka na provozní zisk, a proto se Komise domnívá, že tento bod odůvodnění není v tomto případě použitelný.

(218) *Způsobilými náklady jsou náklady související s investicemi do letištní infrastruktury, včetně nákladů na plánování.* ([106]) Jelikož se jedná o investici do vybavení ve smyslu čl. 2 odst. 144 obecného nařízení o blokových výjimkách, odpovídají způsobilé náklady celkové částce vyplacené rumunskými orgány, která je uvedena v Tabulka 3. Komise se domnívá, že tento požadavek není v tomto případě splněn.

([102]) Ustanovení čl. 56a odst. 7 obecného nařízení o blokových výjimkách.
([103]) Ustanovení čl. 56a odst. 9 obecného nařízení o blokových výjimkách.
([104]) Ustanovení čl. 56a odst. 10 obecného nařízení o blokových výjimkách.
([105]) Ustanovení čl. 56a odst. 11 obecného nařízení o blokových výjimkách.
([106]) Ustanovení čl. 56a odst. 12 obecného nařízení o blokových výjimkách.

9.3.2.3 Závěr o slučitelnosti s podmínkami obecného nařízení o blokových výjimkách

(219) S ohledem na výše uvedené je opatření 2 v souladu s podmínkami obecného nařízení o blokových výjimkách.

9.3.3 *Závěr o slučitelnosti opatření 2*

(220) Z důvodů uvedených ve 198. až 218. bodě odůvodnění se Komise domnívá, že investiční podpora poskytnutá letišti TMA v roce 2011 je slučitelná s vnitřním trhem na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy o fungování EU.

10. POSOUZENÍ OPATŘENÍ 3 – FINANCOVÁNÍ LETIŠTĚ TMA V RÁMCI POVĚŘENÍ K POSKYTOVÁNÍ SLUŽEB OBECNÉHO HOSPODÁŘSKÉHO ZÁJMU Z ROKU 2011 V OBDOBÍ OD SRPNA 2011 DO ŘÍJNA 2014

10.1 Existence podpory

(221) Zásady čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU uvedené ve 126. až 133., 137., 140., 143. a 148. bodě odůvodnění se použijí rovněž na posouzení opatření 3.

10.1.1 *Hospodářská činnost a pojem podnik*

(222) Jak je uvedeno ve 41. bodě odůvodnění, správce letiště vykonával v posuzovaném období hospodářskou činnost, a tudíž představuje podnik ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU.

(223) Rumunské orgány tvrdily, že činnosti související s bezpečností a ochranou letadel, jakož i servis letadel osvobozený od letištních poplatků uvedených v čl. 1 odst. 2 písm. d) až h) pověření poskytováním služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 (58. bod odůvodnění) nemají hospodářskou povahu a spadají do působnosti orgánu veřejné moci.

(224) Pokud jde o činnosti uvedené v čl. 1 odst. 2 pověření poskytováním služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 (58. bod odůvodnění) v písm. d), e) a h), Komise připomíná, že řízení letového provozu, policie, celní odbavení, hasičská záchranná služba, činnosti nezbytné k ochraně civilního letectví před protiprávními činy a investice do infrastruktury a vybavení potřebných k výkonu těchto činností jsou obecně považovány za činnosti neekonomické povahy (132. bod odůvodnění). Komise proto považuje poskytování služeb řízení letového provozu, hasičské záchranné služby, pohotovostních služeb, zajištění bezpečnosti, jakož i prostor a zařízení nezbytných pro orgány veřejné moci vykonávající na letišti zvláštní kontrolní činnosti a ochranu letištní infrastruktury, které jsou uvedeny v čl. 1 odst. 2 pověření poskytováním služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 v písm. d), e) a h), za služby neekonomické povahy. Jak již bylo uvedeno v 39. bodě odůvodnění, regulační rámec upravující činnost správců letišť v Rumunsku byl pro všechna letiště jednotný.

(225) Komise se domnívá, že financování činností uvedených v čl. 1 odst. 2 pověření poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu z roku 2011 v písm. d), e) a h) spadá do výkonu veřejné správy, a proto nepředstavuje státní podporu.

(226) Pokud jde o financování činností uvedených v čl. 1 odst. 2 písm. f) a g) pověření poskytováním služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 (viz 58. bod odůvodnění), Rumunsko uvedlo, že infrastruktura a vybavení byly pořízeny za účelem odbavení letů letadel, která jsou ze zákona osvobozena od platby letištních poplatků podle čl. 31 odst. 2 nařízení vlády č. 29/1997 o kodexu civilního letectví. Rumunsko například uvedlo, že v době financování používalo letiště TMA metodu nástupu a výstupu cestujících. Pořízení autobusu bylo nezbytné, aby bylo možné splnit požadavky na přepravu cestujících v případě nouze nebo letadla v tísni (například v důsledku terorismu).

(227) Odbavování letů osvobozených od letištních poplatků uvedených v čl. 1 odst. 2 písm. f) pověření poskytováním služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 ani pořízení a údržba vybavení nezbytného k odbavování těchto letů uvedených v písm. g) však nejsou funkcemi, které by byly obecně vyhrazeny státu.

(228) Komise dále připomíná, že jestliže se určitá infrastruktura využívá k hospodářským i nehospodářským činnostem, spadá veřejné financování do oblasti působnosti pravidel státní podpory pouze do té míry, do jaké toto financování pokrývá náklady spojené s hospodářskými činnostmi ([107]).

([107]) Body 34 a 35 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 a tam citovaná judikatura.

(229) Rumunsko v průběhu formálního šetření v daném případě potvrdilo, že základní infrastruktura byla využívána i pro hospodářskou činnost letiště.

10.1.2 *Státní prostředky a přičitatelnost státu*

(230) Vyrovnávací platba poskytnutá letišti TMA v rámci služby obecného hospodářského zájmu v roce 2011 byla schválena regionálním rozhodnutím ze srpna 2011 (58. bod odůvodnění) a vyplacena z rozpočtu Rady župy Mureș. Toto rozhodnutí přijala přímo Rada župy Mureș, tedy místní župa, která je součástí rumunského státu.

(231) Komise se tudíž domnívá, že toto financování představuje státní prostředky a lze je přičíst státu.

10.1.3 *Selektivita*

(232) V daném případě stát nabídl a poskytl finanční podporu jedinému podniku, správci letiště. Jedná se o individuální opatření. Opatření 3 je proto z podstaty věci selektivní ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU.

10.1.4 *Hospodářské zvýhodnění*

(233) Veřejné financování poskytnuté správci letiště mělo vyrovnat ztráty vzniklé při vykonávání běžné činnosti nebo pokrýt investiční náklady. Nic ve věcných důkazech, které má Komise k dispozici, ani v připomínkách Rumunska či třetích stran nenaznačuje, že orgány poskytující podporu mohly v době, kdy rozhodly o provedení těchto finančních opatření, v jejich důsledku očekávat finanční výnosy.

(234) Komise rovněž podotýká, že Rumunsko netvrdilo, že financování bylo v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu. Jak je vidět v Tabulka 4, letiště TMA bylo po celé období šetření ztrátové, bez vyhlídky na to, aby se ve střednědobém horizontu stalo ziskovým (Tabulka 5). Komise proto dospěla k závěru, že posuzované financování nebylo v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu.

(235) V průběhu šetření Rumunsko rovněž tvrdilo, že sporné veřejné financování představovalo vyrovnávací platbu za poskytnutí služby obecného hospodářského zájmu, která je v souladu s podmínkami rozsudku ve věci Altmark.

(236) V tomto případě nebyla splněna čtvrtá podmínka stanovená v rozsudku ve věci Altmark, jelikož příjemce nebyl vybrán na základě procesu zadávání veřejných zakázek. Nebyly rovněž předloženy žádné doklady o tom, že výše vyrovnávací platby byla určena na základě analýzy nákladů, které by průměrnému, řádně řízenému podniku disponujícímu prostředky potřebnými k plnění nezbytných závazků veřejné služby vznikly při plnění těchto povinností, přičemž je třeba zohlednit příslušné příjmy a příslušný zisk. Komise se proto domnívá, že nelze mít za to, že dotyčné financování z veřejných zdrojů bylo určeno na základě nákladů efektivního podniku. Vzhledem k tomu, že nebylo splněno čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark, Komise konstatuje, že v tomto případě nebyla kumulativně splněna čtyři kritéria stanovená v rozsudku ve věci Altmark.

(237) Na základě výše uvedených skutečností dospěla Komise k závěru, že posuzované opatření 3 poskytlo správci letiště hospodářské zvýhodnění.

10.1.5 *Narušení hospodářské soutěže a ovlivnění obchodu mezi členskými státy*

(238) Posouzení uvedené ve 152. bodě odůvodnění se vztahuje i na veřejné financování poskytnuté správci letiště v rámci pověření poskytováním služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011, a je tedy třeba mít za to, že toto financování může narušit hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod mezi členskými státy.

10.1.6 *Závěr ohledně existence státní podpory*

(239) Na základě výše uvedených skutečností dospěla Komise k závěru, že veřejné financování poskytnuté správci letiště na základě pověření poskytováním služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 představuje státní podporu správci letiště ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU, s výjimkou financování činností spadajících do výkonu veřejné správy, jak je uvedeno ve 225. bodě odůvodnění.

10.2 **Zákonnost podpory**

(240) Opatření 3 bylo realizováno před jeho formálním schválením ze strany Komise. Představuje proto protiprávní podporu, pokud nesplňuje příslušné podmínky aktu Unie o blokové výjimce z oznamovací povinnosti podle článku 108 Smlouvy o fungování EU pro určité kategorie podpory.

(241) V tomto případě Rumunsko tvrdilo, že opatření 2 je v souladu s podmínkami rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005.

10.2.1 *Soulad pověření poskytováním služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 s rozhodnutím o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005*

(242) Rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005 vyžaduje především existenci skutečných služeb obecného hospodářského zájmu. V této souvislosti Komise připomíná, že členské státy mají při vymezení služeb obecného hospodářského zájmu široký prostor pro uvážení. Kontrola Komise se omezuje na posouzení, zda nedošlo ke zjevné chybě při vymezení rozsahu závazků veřejné služby ([108]).

(243) Pokud jde o to, zda celková správa letiště představuje službu obecného hospodářského zájmu, jak v tomto případě tvrdily rumunské orgány, Komise obvykle posuzuje, zda by oblast, která by byla letištěm obsluhována, byla bez letiště izolována od zbytku Unie v takové míře, že by to narušovalo její sociální a hospodářský rozvoj. Tato analýza by měla být prováděna případ od případu ([109]).

(244) V tomto případě Komise zohledňuje tyto body:

a) Letiště TMA se nachází ve vzdálenosti 103 km od letiště CNIA. Rumunské orgány vysvětlily, že v době zveřejnění regionálního rozhodnutí ze srpna 2011 byla doba cesty mezi oběma letišti vzhledem k okolnostem vysvětleným ve 23. až 26. bodě odůvodnění delší než dvě hodiny, a to z důvodu špatného stavu silnice, která umožňovala nejvyšší průměrnou rychlost 65 km/h, a hustého provozu. V případě autobusové dopravy by byla tato doba delší, přičemž minimální délka cesty by činila 3 hodiny a 10 minut (včetně cesty z autobusového nádraží v Kluži na letiště CNIA).

b) Dále rumunské orgány objasnily, že v době přijetí regionálního rozhodnutí ze srpna 2011 by byly župy na sever, východ a jih od župy Târgu Mureş (tj. župy Harghita, Covasna, část župy Bistrita, Sibiu, Neamt a Brašov) bez letiště izolovány od zbytku Unie, neboť neexistovala dálnice spojující župy Mureş, Harghita, Covasna, Bistrita, Neamt, Brašov a Sibiu a letiště CNIA (viz 23. až 26. bod odůvodnění).

c) Rumunské orgány kromě toho vysvětlily, že kvůli Karpatům, které obklopují župu Harghita (s přibližně 300 000 obyvateli), je jediné jednoduché spojení po silnici ve směru na západ (k župě Mureș) a že letiště TMA je jedinou leteckou bránou, díky které mají obyvatelé této župy přístup do ostatních regionů Evropy. Během šetření rumunské orgány rovněž upozornily na vliv povětrnostních podmínek na dobu trvání dopravy po silnici mezi župou Mureș a sousedními župami. Počet dnů s výskytem sněhových srážek v Târgu Mureș může dosáhnout až 190 dní za rok. Nejčastěji se dny se sněhovou pokrývkou (dny, kdy je silniční provoz omezen) vyskytují v prosinci (14,4 dne), lednu (23,2 dne) a únoru (17,5 dne), tedy celkem 55,1 dne za rok. V některých případech může sněhová pokrývka v zimních měsících přetrvávat po celý měsíc, tj. 31 dní v prosinci a lednu a 28 až 29 dní v únoru. Další příčinou přetížení silnic je mráz. První podzimní mráz v Târgu Mureș přichází v průměru 13. října, zatímco poslední jarní mráz je zaznamenán 21. dubna. To znamená, že průměrný počet dnů bez mrazu za rok je 174 dní.

d) V té době navíc nebyla nedostatečně rozvinutá železniční doprava a neexistovaly žádné vysokorychlostní spoje.

([108]) Rozsudek Tribunálu ze dne 1. března 2017, SNCM v. Komise, T-454/13, bod 111, rozsudky ze dne 15. června 2005, Olsen v. Komise, T-17/02, EU:T:2005:218, bod 216 a citovaná judikatura, a ze dne 22. října 2008, TV2/Danmark a další v. Komise, T-309/04, T-317/04, T-329/04 a T-336/04, EU:T:2008:457, bod 101 a citovaná judikatura.

([109]) Bod 72 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.

e) Během šetření se rumunské orgány odvolávaly na rumunský hlavní plán dopravy z roku 2015 ([110]) s cílem prokázat, že ve střednědobém horizontu by se letiště CNIA ani letiště Sibiu nebylo schopno vypořádat s vlastním provozem bez dalších významných investic (letiště CNIA by muselo vybudovat další odbavovací plochy pro letadla o rozloze 23 265 metrů a prostory terminálů pro cestující o rozloze 29 066 metrů čtverečních a letiště Sibiu prostory terminálů pro cestující o rozloze 460 metrů čtverečních terminálů, jen aby byly uspokojeny jejich vlastní potřeby). Tato dvě letiště by tudíž nemohla převzít objem dopravy na letišti TMA, pokud by letiště TMA přestalo existovat.

f) Jak je uvedeno ve 21. bodě odůvodnění, župa Mureș zaznamenala v posledních desetiletích výrazný pokles počtu obyvatel, přičemž tento trend bude podle očekávání pokračovat i v nadcházejících letech. Jak je uvedeno ve 22. bodě odůvodnění, župa Mureș navíc z rozšíření EU těžila méně než sousední župy, natož pak metropolitní oblast Bukurešti. Rumunské orgány si uvědomují význam infrastruktury pro regionální rozvoj a letiště považují za klíčový přínos. V důsledku toho byla jeho rekonstrukce zařazena do Operačního programu pro rozsáhlou infrastrukturu na období 2014–2020. V rámci strategie rozvoje župy Mureș naplánovala Rada župy zřízení průmyslového parku v blízkosti letiště, známého jako Mureș Industrial Park. ([111]) Rumunské úřady potvrdily, že park úspěšně přilákal výrobní podniky a zahraniční investice, a přispěl tak k hospodářskému růstu regionu. V neposlední řadě je cílem vybudovat intermodální dopravní uzel, který by dále podpořil propojení a rozvoj oblasti.

g) Rumunské úřady zdůrazňují význam cestovního ruchu jako ekonomické aktivity pro dynamiku župy. Cestovní ruch v župě v období 2010–2015 výrazně vzrostl a župa Mureș se tak s celkovým počtem 492 181 návštěvníků v Rumunsku umístila na 4. místě z hlediska počtu turistů. ([112]) Nejnavštěvovanějšími turistickými atrakcemi zahraničních turistů byly v roce 2015 Sighișoara, Târgu Mureș a lázeňské středisko Sovata. Zahraniční turisté pocházejí především ze zemí EU, ale také ze zemí mimo Evropskou unii (např. z Izraele). Rumunské úřady uvedly, že rozhodující roli v nárůstu počtu turistů sehrálo letiště Târgu Mureș, které má přímé spojení s několika velkými městy EU.

h) V neposlední řadě rumunské úřady uvedly, že Târgu Mureș je významným centrem transplantací srdce a urgentní medicíny. Rychlý převoz orgánů mezi národními centry je klíčovým aspektem transplantace orgánů. Cílem klinické nemocnice pro urgentní medicínu v župě Mureș je rozšířit její přední postavení, které má v oblasti transplantací srdce, na oblast transplantace srdce a plic, transplantace ledvin nebo jakékoli jiné transplantace orgánů a tkání. To je v souladu se strategií rumunského ministerstva zdravotnictví, která zahrnuje zřízení tkáňové banky v Târgu Mureș. Nemocnice zdůraznila, že převoz pacientů vrtulníkem z jiného letiště, které se nachází ve větší vzdálenosti, do nemocnice není vzhledem k meteorologickým nebo technickým omezením trvale možný, neboť tato omezení často znemožňují převoz, což má důsledky pro pacienty.

(245) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem se Komise domnívá, že se Rumunsko nedopustilo zjevně nesprávného posouzení, když konstatovalo, že by některé oblasti centrálního regionu Rumunska bez letiště TMA byly izolovány od zbytku Unie v takové míře, která by poškodila jejich sociální a hospodářský rozvoj.

(246) Za těchto okolností se Komise domnívá, že údaje sdělené rumunskými orgány jsou dostačující pro podporu jejich rozhodnutí pověřit letiště TMA poskytováním služby obecného hospodářského zájmu a že se Rumunsko nedopustilo zjevné chyby.

(247) Rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005 (čl. 2 odst. 1 písm. d)) se rovněž vztahuje pouze na letiště, která během dvou účetních období předcházejících roku, v němž byly služby obecného hospodářského zájmu přiděleny, přepravila méně než 1 000 000 cestujících.

(248) V letech 2009 a 2010, tj. v letech předcházejících pověření poskytováním služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011, přepravilo letiště TMA méně než 1 000 000 cestujících ročně (viz tabulka 1). Proto se na opatření 2 vztahovalo rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005.

([110]) master-planul-general-de-transport_iulie_2015_vol-i.pdf.
([111]) Plán rozvoje župy Mureș na období 2014–2020.
K dispozici na adrese: anexa_hot107_2014.pdf.
([112]) https://mures.insse.ro/wp-content/uploads/2023/03/Mures_Anuar_statistic_2015.pdf.

(249) V neposlední řadě je v rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005 stanovena řada podmínek slučitelnosti pro vyrovnávací platbu za službu obecného hospodářského zájmu pro regionální letiště, jak je uvedeno níže.

(250) *Pověření*. Aby se na závazek veřejné služby vztahovalo rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005, musí být odpovědnost za provozování služeb obecného hospodářského zájmu udělena jedním nebo několika úředními akty. ([113]) V daném případě bylo pověření službou obecného hospodářského zájmu uděleno regionálním rozhodnutím ze srpna 2011.

(251) Článek 4 rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005 dále uvádí řadu prvků, které by měl akt pověření splňovat, konkrétně:

1) *Povaha a délka trvání závazků veřejné služby*. Povaha závazku veřejné služby je stanovena v čl. 1 odst. 2 regionálního aktu ze srpna 2011. Doba poskytování služeb veřejné služby je omezena do 1. ledna roku následujícího po roce, v němž letiště TMA překročí hranici 1 000 000 cestujících, nejpozději však do 31. prosince 2016 ([114]). Regionální rozhodnutí ze srpna 2011 dále stanoví, že po tomto datu bude pověření službou obecného hospodářského zájmu revidováno ([115]).

2) *Označení dotčeného podniku a území*. Poskytováním služby obecného hospodářského zájmu byl pověřen správce letiště a dotčené území je vymezeno jako zeměpisná oblast o rozloze 24 000 km^2 s přibližně 1,5 milionu obyvatel, která zahrnuje čtyři župy: Mureș, Bistrita, Harghita a Covasna ([116]).

3) *Povaha případných výhradních nebo zvláštních práv udělených dotčeným podnikům*. Výhradní právo poskytovat službu obecného hospodářského zájmu má správce letiště ([117]).

4) Ukazatele pro výpočet, kontrolu a hodnocení vyrovnávací platby.

i) Výpočet vyrovnávací platby. Náklady, které je třeba zohlednit při stanovení výše vyrovnávací platby, zahrnují veškeré fixní a variabilní, běžné a kapitálové náklady vzniklé při poskytování činností souvisejících se službami obecného hospodářského zájmu a podíl těchto činností na společných nákladech správce letiště. Investiční náklady budou brány v potaz, pokud jsou úzce spojeny s poskytováním činností souvisejících se službou obecného hospodářského zájmu ([118]). Příjmy, které je třeba zohlednit pro účely stanovení vyrovnávací platby, zahrnují veškeré příjmy získané z činností spadajících pod služby obecného hospodářského zájmu a veškerý zisk z činností provozovatele jiných než činnosti související se službami obecného hospodářského zájmu. ([119])

ii) *Kontrola vyrovnávací platby* Správce letiště odůvodní výši požadované vyrovnávací platby a vypracuje zprávu o opodstatnění a odůvodnění obdrženou z místního rozpočtu. Ekonomický odbor Rady župy Mureș je pak odpovědný za ověření informací obsažených v této zprávě a finančních výkazů předložených správcem letiště. Tyto kontroly se provádějí nejméně jednou ročně, v případě potřeby i častěji ([120]).

iii) Hodnocení vyrovnávací platby a opatření směřující k vyloučení a vrácení jakékoli nadměrné vyrovnávací platby. Na základě pravidelných kontrol požádá ekonomický odbor Rady župy Mureș správce letiště o vrácení jakékoli nadměrné vyrovnávací platby a případně předloží odůvodněný návrh na revizi činností souvisejících se službami obecného hospodářského zájmu ([121]).

(252) Komise proto dospěla k závěru, že podmínky stanovené v článku 4 rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005 jsou regionálním rozhodnutím ze srpna 2011 splněny.

([113]) Článek 4 rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005.
([114]) Ustanovení čl. 2 odst. 2 regionálního rozhodnutí ze srpna 2011.
([115]) Ustanovení čl. 2 odst. 3 regionálního rozhodnutí ze srpna 2011.
([116]) Ustanovení čl. 1 odst. 1 regionálního rozhodnutí ze srpna 2011.
([117]) Článek 3 regionálního rozhodnutí ze srpna 2011.
([118]) Ustanovení čl. 4 odst. 4 regionálního rozhodnutí ze srpna 2011.
([119]) Ustanovení čl. 4 odst. 5 regionálního rozhodnutí ze srpna 2011.
([120]) Článek 5 regionálního rozhodnutí ze srpna 2011.
([121]) Ustanovení čl. 5 odst. 4 regionálního rozhodnutí ze srpna 2011.

(253) *Vyrovnávací platba* ([122]). Článek 5 rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005 stanoví ukazatele, které musí vyrovnávací platba splňovat, aby byla považována za slučitelnou s uvedeným rozhodnutím.

(254) Výše vyrovnávací platby nesmí přesáhnout částku nezbytnou k pokrytí nákladů vzniklých při plnění závazku veřejné služby a přiměřeného zisku z vlastního kapitálu nezbytného k plnění těchto závazků. Jak dokládá Tabulka 3, letišti během celého období pověření (2011–2014) vznikaly ztráty. Vyrovnávací platba, kterou správce letiště obdržel, nepostačovala k pokrytí nákladů na plnění jeho závazků v rámci služby obecného hospodářského zájmu. S ohledem na výše uvedené je třeba mít za to, že tato podmínka je v daném případě splněna.

(255) Náklady a příjmy, které je třeba zohlednit, zahrnují veškeré náklady vzniklé při poskytování služby obecného hospodářského zájmu a vypočtené na základě obecně uznávaných zásad analytického účetnictví. Komise má za to, že z důvodů vysvětlených v 251. bodě odůvodnění byly výpočty nákladů a příjmů stanoveny v souladu s čl. 4 odst. 4 a 5 regionálního rozhodnutí ze srpna 2011, a proto je toto kritérium splněno.

(256) *Oddělení účtů nákladů a příjmů spojených se službami obecného hospodářského zájmu od ostatních služeb*. Jak je vysvětleno v 62. bodě odůvodnění, pověření z roku 2011 ukládá povinnost jasného oddělení účtů. Toto oddělení bylo prováděno po celou dobu trvání pověření.

(257) Komise proto dospěla k závěru, že podmínky stanovené v článku 5 rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005 jsou v daném případě splněny.

(258) *Kontrola nadměrných vyrovnávacích plateb*. Článek 6 rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005 stanoví několik mechanismů, které mají zajistit, aby správce letiště nedostával nadměrné vyrovnávací platby, konkrétně existenci pravidelných kontrol a existenci mechanismů, které zajistí vrácení jakékoli nadměrné vyrovnávací platby, a ustanovení, která mají zamezit nadměrné vyrovnávací platbě v budoucnu.

(259) Jak je vysvětleno v bodě 251 odst. 4 písm. ii) a iii), Rada župy Mureș zavedla mechanismy s cílem zamezit nadměrné vyrovnávací platbě. Rada župy Mureș navíc v souboru pravidel stanovila, že budoucí vyrovnávací platba se bude vypočítávat podle výsledků z předchozích let. Jinými slovy, pokud by správce letiště v roce 2012 obdržel nadměrnou vyrovnávací platbu, přeplatek by se převedl za účelem pokrytí vyrovnávací platby v roce 2013 ([123]).

(260) Komise proto dospěla k závěru, že podmínky stanovené v článku 6 rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005 jsou v daném případě splněny.

10.2.2 *Závěr*

(261) Komise dospěla k závěru, že podpora poskytnutá na základě pověření poskytováním služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 je slučitelná s vnitřním trhem na základě čl. 106 odst. 2 Smlouvy o fungování EU a byla vyňata z povinnosti předchozího oznámení podle čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování EU.

11. **POSOUZENÍ OPATŘENÍ 4 – FINANCOVÁNÍ LETIŠTĚ TMA V RÁMCI POVĚŘENÍ POSKYTOVÁNÍM SLUŽBY OBECNÉHO HOSPODÁŘSKÉHO ZÁJMU Z ROKU 2014 V OBDOBÍ OD 30. ŘÍJNA 2014 DO 9. KVĚTNA 2019**

11.1 **Existence podpory**

(262) Zásady čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU uvedené ve 126. až 133., 137., 140., 143., 148. a 149. bodě odůvodnění se použijí rovněž na posouzení opatření 4.

([122]) Správci letiště byla v posuzovaném období poskytována vyrovnávací platba v nižší částce, než byly jeho skutečné náklady (Tabulka 4). Komise proto nebude analyzovat ustanovení článku 6 rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu týkající se přiměřeného zisku.

([123]) Viz např. regionální rozhodnutí Rady župy Mureș č. 158 ze dne 20. prosince 2012, kde se uvádí, že odhad vyrovnávací platby na roky 2013 a 2014 v návrhu rozpočtu vychází z výsledků za rok 2012.

11.1.1 *Hospodářská činnost a pojem podnik*

(263) Jak je uvedeno ve 41. bodě odůvodnění, správce letiště vykonával v posuzovaném období hospodářskou činnost, a tudíž představuje podnik ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU.

(264) Rumunské orgány tvrdily, že správce letiště vykonával určité činnosti v působnosti pověření poskytováním služby obecného hospodářského zájmu z roku 2014, které spadají do výkonu veřejné správy. Rumunsko zejména uvedlo, že náklady vzniklé správci letiště jménem státních subjektů působících v prostorách letiště, jakož i náklady vzniklé při obsluze letů osvobozených od letištních poplatků je třeba považovat za náklady spadající do výkonu veřejné správy.

(265) Komise připomíná, že je-li infrastruktura využívána pro hospodářské i nehospodářské činnosti, spadá veřejné financování do oblasti působnosti pravidel státní podpory pouze do té míry, do jaké toto financování pokrývá náklady spojené s hospodářskými činnostmi.

(266) Pokud jde o veřejnou podporu použitou na činnosti podle čl. 1 odst. 2 písm. d) až g) pověření poskytováním služby obecného hospodářského zájmu z roku 2014 (66. bod odůvodnění), Komise připomíná, že činnosti jako policie, celní odbavení, hasičská záchranná služba, činnosti nezbytné k ochraně civilního letectví před protiprávními činy a investice a údržba týkající se infrastruktury a vybavení potřebných k výkonu těchto činností jsou obecně považovány za činnosti neekonomické povahy.

(267) Komise proto považuje ochranu letištní infrastruktury uvedenou v čl. 1 odst. 2 písm. d) pověření poskytováním služby obecného hospodářského zájmu z roku 2014; pátrací a záchranné operace v prostorách letiště podle písm. e) uvedeného pověření; zařízení pro dozor a bezpečnost pro případ mimořádných událostí, prevence a hašení požárů podle písm. f) uvedeného pověření; a zajištění prostor, zařízení a infrastruktury nezbytných k tomu, aby celní správa, pohraniční policie, letecká dopravní policie, ministerstvo vnitra a rumunská zpravodajská služba mohly vykonávat své zvláštní činnost které potřebují celní správa, pohraniční policie, letecká policie, ministerstvo vnitra a rumunská zpravodajská služba pro výkon svých specifických činností podle písm. g) uvedeného pověření, za opatření spadající do běžného výkonu výsadních pravomocí státu, pokud spadají do kategorií uvedených ve 132. bodě odůvodnění ([124]). Jak již bylo uvedeno v 39. bodě odůvodnění, regulační rámec upravující činnost správců letišť v Rumunsku byl pro všechna letiště jednotný.

(268) Veřejná podpora na tyto činnosti podle čl. 1 odst. 2 písm. d) až g) pověření poskytováním služby obecného hospodářského zájmu z roku 2014 proto spadá do výkonu veřejné správy a nepředstavuje podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU.

(269) Nicméně ani poskytování bezplatného provozování státních letů, vojenských letů v rámci některých ministerstev a státních služeb, nouzových letů a v jiných zákonem upravených situacích uvedených v čl. 1 odst. 2 písm. h) pověření poskytováním služby obecného hospodářského zájmu z roku 2014, ani služby pozemního odbavení poskytované letadlům ve vlastnictví státu, včetně pořizování souvisejícího vybavení uvedeného v písm. c), nejsou funkcemi obecně vyhrazenými státu.

11.1.2 *Státní prostředky a přičitatelnost státu*

(270) Vyrovnávací platba poskytnutá letišti TMA v rámci služby obecného hospodářského zájmu v roce 2014 byla schválena regionálním rozhodnutím z října 2014 (43. bod odůvodnění) a vyplacena z rozpočtu Rady župy Mureș. Toto rozhodnutí přijala přímo Rada župy Mureș, tedy místní župa v Rumunsku, která je součástí rumunského státu.

(271) Komise se proto domnívá, že financování poskytnuté na základě regionálního rozhodnutí z října 2014 představuje státní prostředky a lze je rovněž přičíst státu.

([124]) Rozhodnutí Komise (EU) 2015/1226 ze dne 23. července 2014 o státní podpoře SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN) poskytnuté Francií ve prospěch Obchodní a průmyslové komory města Angoulême (Chambre de Commerce et d'Industrie d'Angoulême) a společností SNC-Lavalin, Ryanair a Airport Marketing Services (Úř. věst. L 201, 30.7.2015, s. 48, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2015/1226/oj).

11.1.3 *Selektivita*

(272) V daném případě stát nabídl a poskytl finanční podporu jedinému podniku, správci letiště. Jedná se o individuální opatření. Opatření 4 je proto z podstaty věci selektivní ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU.

11.1.4 *Hospodářské zvýhodnění*

(273) Veřejné financování poskytnuté správci letiště mělo vyrovnat ztráty vzniklé při vykonávání běžné činnosti nebo pokrýt investiční náklady. Nic ve věcných důkazech, které má Komise k dispozici, ani v připomínkách Rumunska či třetích stran nenaznačuje, že orgány poskytující podporu mohly v době, kdy rozhodly o provedení těchto finančních opatření, v jejich důsledku očekávat finanční výnosy.

(274) Komise rovněž podotýká, že Rumunsko netvrdilo, že financování bylo v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu. Jak je vidět v Tabulka 6, letiště TMA bylo po celé období šetření ztrátové, bez vyhlídky na to, aby se ve střednědobém horizontu stalo ziskovým (Tabulka 5). Komise proto dospěla k závěru, že posuzované financování nebylo v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu.

(275) V průběhu šetření Rumunsko rovněž tvrdilo, že opatření 4 představuje vyrovnávací platbu za poskytnutí služby obecného hospodářského zájmu, která je v souladu s kritérii rozsudku ve věci Altmark.

(276) V tomto případě nebyla splněna čtvrtá podmínka stanovená v rozsudku ve věci Altmark, jelikož příjemce nebyl vybrán na základě procesu zadávání veřejných zakázek. Nebyly rovněž předloženy žádné doklady o tom, že výše vyrovnávací platby byla určena na základě analýzy nákladů, které by průměrnému, řádně řízenému podniku disponujícímu prostředky potřebnými k plnění nezbytných závazků veřejné služby vznikly při plnění těchto povinností, přičemž je třeba zohlednit příslušné příjmy a příslušný zisk. Komise se proto domnívá, že nelze mít za to, že dotyčné financování z veřejných zdrojů bylo určeno na základě nákladů efektivního podniku. Vzhledem k tomu, že nebylo splněno čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark, Komise konstatuje, že v tomto případě nebyla kumulativně splněna čtyři kritéria stanovená v rozsudku ve věci Altmark.

(277) Na základě výše uvedených skutečností dospěla Komise k závěru, že opatření 4 poskytlo správci letiště hospodářskou výhodu.

11.1.5 *Narušení hospodářské soutěže a ovlivnění obchodu mezi členskými státy*

(278) Posouzení uvedené ve 152. bodě odůvodnění se vztahuje i na veřejné financování poskytnuté správci letiště v rámci pověření poskytováním služby obecného hospodářského zájmu z roku 2014, a je tedy třeba mít za to, že toto financování může narušit hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod mezi členskými státy.

11.1.6 *Závěr ohledně existence státní podpory*

(279) Na základě výše uvedených skutečností dospěla Komise k závěru, že veřejné financování poskytnuté správci letiště na základě pověření poskytováním služby obecného hospodářského zájmu z roku 2014 představuje státní podporu správci letiště ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU, s výjimkou financování činností spadajících do výkonu veřejné správy, jak je uvedeno ve 268. bodě odůvodnění.

11.2 **Zákonnost podpory**

(280) Opatření 4 bylo realizováno před jeho formálním schválením ze strany Komise. Představuje proto protiprávní podporu, pokud nesplňuje příslušné podmínky aktu Unie o blokové výjimce z oznamovací povinnosti podle článku 108 Smlouvy o fungování EU pro určité kategorie podpory.

(281) Rumunsko tvrdilo, že opatření 4 je v souladu s podmínkami rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2012.

(282) Rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2012 se vztahuje na vyrovnávací platbu za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu, pokud jde o letiště, u nichž průměrný roční objem přepravy během dvou účetních období předcházejících roku, v němž byla služba obecného hospodářského zájmu přidělena, nepřesáhl 200 000 cestujících. Jak je uvedeno v rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2015, v letech 2012 a 2013, tj. v letech předcházejících pověření poskytováním služby obecného hospodářského zájmu z roku 2014, přepravilo letiště TMA více než 200 000 cestujících ročně (viz tabulka 1). Proto se na opatření 4 nevztahovalo rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2012.

(283) Opatření 4 tudíž bylo provedeno v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování EU.

11.3 **Slučitelnost s vnitřním trhem**

(284) V souladu s pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014 lze vyrovnávací platbu za provozování letiště jako služby obecného hospodářského zájmu považovat za slučitelnou podle čl. 106 odst. 2 Smlouvy o fungování EU, pokud jsou splněna kritéria stanovená v oddíle 4 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014, zejména pokud je provozování kvalifikováno jako skutečná služba obecného hospodářského zájmu ve smyslu bodů 69 a 72 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 a pokud splňuje kritéria slučitelnosti stanovená v oddíle 4.2 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 ve spojení s příslušnými pravidly rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2012.

(285) Bod 75 písm. a) pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 stanoví, že pro posouzení slučitelnosti podpory letišť s průměrným ročním objemem přepravy přesahujícím 200 000 cestujících za dobu trvání pověření poskytováním služby obecného hospodářského zájmu se použije rámec pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2012, což byl případ letiště TMA (Tabulka 1). Komise proto posoudí slučitelnost opatření 4 na základě kritérií stanovených v rámci pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2012 a v pokynech pro leteckou dopravu z roku 2014.

(286) Rámec pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2012 stanoví pro služby obecného hospodářského zájmu řadu podmínek slučitelnosti, včetně těch, které se týkají letišť, zejména existenci aktu pověření, výpočtu vyrovnávací platby a existenci mechanismů pro kontrolu nadměrných vyrovnávacích plateb.

11.3.1 *Skutečná služba obecného hospodářského zájmu, jak je uvedeno v článku 106 Smlouvy o fungování EU*

(287) První podmínkou slučitelnosti vyrovnávací platby za službu řízení letiště s pravidly státní podpory je, že poskytovatel služeb musí být pověřen skutečnou a správně vymezenou službou obecného hospodářského zájmu. Tento požadavek je stanoven v bodě 69 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 ve spojení s oddílem 2.2 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2012.

(288) Podle bodu 69 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 služba obecného hospodářského zájmu „musí vykazovat zvláštní rysy ve srovnání s běžnými hospodářskými činnostmi, aby mohla být považována za službu obecného hospodářského zájmu, a že cílem obecného zájmu, který orgány veřejné moci sledují, nemůže být pouhý rozvoj určitých hospodářských činností nebo hospodářských oblastí, jak je stanoveno v čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy“.

(289) V bodě 72 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 Komise stanoví, že celkový provoz letiště představuje v řádně odůvodněných případech službu obecného hospodářského zájmu, pokud by část oblasti, která by byla letištěm obsluhována, byla bez letiště od zbytku Unie izolována v takové míře, že by to narušovalo její sociální a hospodářský rozvoj. Toto posouzení musí vzít v úvahu jiné druhy dopravy, a zejména vysokorychlostní železniční spoje nebo lodní spoje zajišťované trajektem. V takových případech mohou orgány veřejné moci uložit letišti povinnost veřejné služby, aby zajistily, že letiště zůstane otevřené pro obchodní provoz.

(290) Stejná argumentace uvedená v 243. až 245. bodě odůvodnění pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 platí obdobně i pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2014, neboť situace v této oblasti z hlediska dopravních prostředků se od roku 2011 nijak výrazně nevyvíjela. Komise se proto domnívá, že letiště TMA je pověřeno rovněž poskytováním skutečné služby obecného hospodářského zájmu na základě pověření poskytováním služby obecného hospodářského zájmu z roku 2014.

(291) Ze všech výše uvedených důvodů se Komise domnívá, že podpora poskytnutá v rámci pověření poskytováním služby obecného hospodářského zájmu z roku 2014 má být poskytnuta na skutečnou a správně vymezenou službu obecného hospodářského zájmu v souladu s oddílem 2.2 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2012 a body 69 a 72 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.

11.3.2 *Nutnost existence pověřujícího aktu, který stanoví závazky veřejné služby a způsoby výpočtu vyrovnávací platby*

(292) Podle bodů 15 a 16 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2012 musí být odpovědnost za poskytování služby obecného hospodářského zájmu svěřena prostřednictvím jednoho nebo více aktů, jejichž formu si může určit členský stát. Akt nebo série aktů musí obsahovat: a) náplň a délku trvání závazků veřejné služby; b) o který podnik a případně o které území se jedná; c) povahu veškerých výhradních nebo zvláštních práv udělených podniku orgánem poskytujícím vyrovnávací platbu; d) popis vyrovnávacího mechanismu a ukazatele pro výpočet, sledování a přezkum vyrovnávací platby a e) ustanovení pro vyloučení vyplacení nadměrného vyrovnání a její vrácení.

(293) Podobným způsobem by podle bodu 69 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 měly být služby obecného hospodářského zájmu v odvětví letišť jasně vymezeny a měly by být svěřeny aktem orgánu veřejné moci.

(294) Pověření výkonem služeb obecného hospodářského zájmu z roku 2014 bylo uděleno regionálním rozhodnutí z října 2014, které bylo vypracováno v souladu s ustanoveními rámce služeb obecného hospodářského zájmu z roku 2012 a pokynů pro letectví z roku 2014. Jak je uvedeno v 66. bodě odůvodnění, čl. 1 odst. 2 regionálního rozhodnutí z října 2014 specifikuje činnosti, které představují službu obecného hospodářského zájmu v případě letiště TMA. Jak je uvedeno v 268. bodě odůvodnění, některé činnosti spadají do výkonu veřejné správy, a tudíž spadají mimo kontrolu státní podpory. Zbývající převážně ekonomické činnosti jsou jasně stanoveny v čl. 1 odst. 2 písm. a), b), c) a h) regionálního rozhodnutí z října 2014 a označeny jako činnosti v rámci služby obecného hospodářského zájmu. Kromě toho, jak je uvedeno v 68. bodě odůvodnění, byla jasně uvedena doba trvání závazku veřejné služby. Dále, jak je uvedeno v 43. bodě odůvodnění, pověření poskytováním služby obecného hospodářského zájmu z roku 2014 rovněž určovalo dotčený podnik, a to správce letiště. V neposlední řadě bylo správci letiště uděleno výhradní právo poskytovat službu obecného hospodářského zájmu ([125]). Na základě výše uvedeného se Komise domnívá, že služba obecného hospodářského zájmu z roku 2014 je v souladu s bodem 16 písm. a) a b) rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2012 a bodem 69 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.

(295) Kromě toho, jak je uvedeno v 67. bodě odůvodnění, čl. 4 odst. 2 až 11 regionálního rozhodnutí z října 2014 podrobně stanoví výpočet vyrovnávací platby za službu obecného hospodářského zájmu za rok 2014. Tato ustanovení stanoví: limity způsobilých provozních a investičních nákladů souvisejících se službou obecného hospodářského zájmu, které mají být pokryty vyrovnávací platbou; zahrnutí pouze nákladů souvisejících se službou obecného hospodářského zájmu a poměrné částky společných nákladů; omezení, že vyrovnávací platba nesmí překročit náklady nezbytné k plnění závazku veřejné služby. Důležité je, že tato ustanovení rovněž stanoví, že vyrovnávací platba nesmí překročit rozdíl mezi těmito náklady na jedné straně a příjmy souvisejícími se službami obecného hospodářského zájmu a zisky letiště nesouvisejícími se službami obecného hospodářského zájmu na straně druhé. Jinými slovy, příjmy ze služeb obecného hospodářského zájmu, a dokonce i zisky z činností nesouvisejících se službami obecného hospodářského zájmu snižují výši vyrovnávací platby poskytnuté v rámci služby obecného hospodářského zájmu z roku 2014, aby se zamezilo možné nadměrné vyrovnávací platbě. Kromě toho, jak je uvedeno v 62. bodě odůvodnění, bylo vedeno oddělené účetnictví pro činnosti letiště TMA týkající se služby obecného hospodářského zájmu a jiných služeb. S ohledem na výše uvedené se Komise domnívá, že služba obecného hospodářského zájmu z roku 2014 je v souladu s bodem 16 písm. d) a e) rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2012.

11.3.3 *Doba trvání pověření*

(296) Bod 17 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2012 vyžaduje, aby doba trvání pověření poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu byla odůvodněna objektivními kritérii, jako jsou odpisy. Komise konstatuje, že doba odpisování a amortizace nejvýznamnějších dlouhodobých aktiv, jako jsou budovy a zařízení pro provoz letiště v souvislosti s uvedenými činnostmi v rámci služby obecného hospodářského zájmu, obvykle přesahuje deset let ([126]). V každém případě, jak již bylo uvedeno, poskytování služby obecného hospodářského zájmu z roku 2014 skončilo v roce 2019 mnohem dříve, než bylo zamýšleno.

(297) Z výše uvedených důvodů se Komise domnívá, že bod 17 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2012 je splněn.

([125]) Článek 2 regionálního rozhodnutí z října 2014.

([126]) Viz 73. bod odůvodnění rozhodnutí Komise ze dne 24. listopadu 2023 ve věci SA.106193 (2023/N) – Švédsko, letiště Skellefteå – Pověření službou obecného hospodářského zájmu.

11.3.4 *Soulad se směrnicí 2006/111/ES*

(298) Bod 18 rámce pro služby obecného hospodářského významu z roku 2012 vyžaduje, aby daný podnik v příslušném případě splňoval požadavky směrnice Komise 2006/111/ES ([127]). Podle článku 5 uvedené směrnice se však příslušné požadavky na transparentnost podle článku 1 této směrnice nevztahují na veřejné podniky, jejichž roční čistý obrat nedosáhl celkové výše 40 milionů EUR během dvou finančních let předcházejících roku, kdy byly poskytnuty veřejné prostředky nebo bylo uděleno pověření službami obecného hospodářského zájmu. Vzhledem k tomu, že roční příjmy společnosti TMA v letech 2012 a 2013 byly velmi omezené, jak je vidět v Tabulka 4, se směrnice 2006/111/ES na tento případ nepoužije, a proto posouzení podle bodu 18 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2012 není v tomto případě relevantní.

11.3.5 *Dodržování pravidel Unie v oblasti zadávání veřejných zakázek*

(299) Bod 19 rámce pro služby obecného hospodářského významu z roku 2012 vyžaduje, aby podnik dodržoval platná pravidla Unie v oblasti zadávání veřejných zakázek, včetně požadavků na transparentnost, rovné zacházení a nediskriminaci, které vyplývají přímo ze Smlouvy a případně ze sekundárních právních předpisů.

(300) Podle čl. 32 odst. 2 písm. b) směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/24/EU ([128]) může být jednacího řízení bez uveřejnění použito pro služby, které může dodat konkrétní hospodářský subjekt, kdy z technických důvodů neexistuje hospodářská soutěž.

(301) Komise konstatuje, že letiště TMA je jediným hospodářským subjektem, který může poskytovat služby obecného hospodářského zájmu, na něž se vztahuje akt pověření. Jak bylo uvedeno výše (244. bod odůvodnění písm. a) až 245. bod odůvodnění), neexistuje žádné jiné letiště, které by mohlo představovat skutečnou alternativu k letišti TMA, pokud jde o přístup do Târgu Mureș a sousedních žup. Vzhledem k tomu, že kromě letiště TMA neexistuje žádné jiné letiště, které by mohlo vykonávat služby obecného hospodářského zájmu svěřené prostřednictvím koncese na služby, není v tomto případě zveřejnění oznámení o koncesi nutné k zajištění hospodářské soutěže mezi letišti.

(302) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem se Komise domnívá, že bod 19 rámce služeb obecného hospodářského zájmu z roku 2012 je v tomto případě splněn.

11.3.6 *Vyloučení diskriminace*

(303) Bod 20 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2012 vyžaduje, že pokud určitý orgán pověří poskytováním stejné služby obecného hospodářského zájmu několik podniků, měla by se vyrovnávací platba počítat pro každý podnik podle stejné metody.

(304) Vzhledem k tomu, že celková správa letiště byla svěřena jedinému podniku, bod 20 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2012 se v tomto případě nepoužije.

11.3.7 *Výše vyrovnávací platby*

(305) Body 21 až 50 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2012 se týkají výše vyrovnávací platby.

(306) Podle bodu 24 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2012 by měly být čisté náklady ke splnění závazků veřejné služby vypočteny za použití metodiky čistých ušetřených nákladů. ([129]) V bodě 27 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2012 Komise umožňuje použít alternativní metody výpočtu čistých nákladů nezbytných k plnění závazků veřejné služby v případech, kdy je použití metodiky čistých ušetřených nákladů neproveditelné nebo nevhodné.

([127]) Směrnice Komise 2006/111/ES ze dne 16. listopadu 2006 o zprůhlednění finančních vztahů mezi členskými státy a veřejnými podniky a o finanční průhlednosti uvnitř jednotlivých podniků (Úř. věst. L 318, 17.11.2006, s. 17, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/111/oj).

([128]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/24/EU ze dne 26. února 2014 o zadávání veřejných zakázek a o zrušení směrnice 2004/18/ES (Úř. věst. L 94, 28.3.2014, s. 65, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/24/oj).

([129]) Metodika čistých ušetřených nákladů je shrnuta v bodech 25 a 26 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2012.

(307) Metodika čistých ušetřených nákladů vyžaduje stanovení nákladů a příjmů společnosti v hypotetickém scénáři, v němž neexistuje žádná služba obecného hospodářského zájmu. V daném případě jsou všechny služby, na které se nevztahuje akt pověření, závislé na existenci služby obecného hospodářského zájmu. Proto nelze použít žádný relevantní hypotetický scénář, v němž by se prováděly pouze ostatní činnosti, což znamená, že metodu čistých ušetřených nákladů nelze použít.

(308) Z tohoto důvodu akt pověření vyžaduje, aby letiště TMA vykazovalo své čisté náklady k plnění závazků veřejné služby s použitím metody přidělování nákladů – alternativní metody vymezené v bodech 28–31 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2012. To se odráží v pověření poskytováním služby obecného hospodářského zájmu z roku 2014, které vyžaduje dodržování metody založené na přidělování nákladů vymezené v rámci pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2012. Ověření neexistence nadměrné vyrovnávací platby požadovaná bodem 21 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2012 je provedeno níže.

(309) Výše vyrovnávací platby může být stanovena buď na základě očekávaných nákladů a příjmů, nebo na základě skutečně vynaložených nákladů a příjmů, případně na základě kombinace obojího. ([130]) Náklady, které je třeba zohlednit, zahrnují veškeré náklady vzniklé při poskytování služby obecného hospodářského zájmu, které se vypočítají na základě obecně uznávaných zásad analytického účetnictví. Správce letiště zohlední pouze náklady spojené se službou obecného hospodářského zájmu, které mohou zahrnovat veškeré přímé náklady vzniklé při poskytování služby obecného hospodářského zájmu a poměrný příspěvek na náklady, které jsou společné pro službu obecného hospodářského zájmu i pro ostatní činnosti. Investiční náklady budou brány v potaz, pokud jsou úzce spojeny s poskytováním činností souvisejících se službou obecného hospodářského zájmu ([131]). Náklady související s činnostmi, které nespadají do oblasti působnosti služby obecného hospodářského zájmu, nebudou způsobilé pro vyrovnávací platbu pokrývající veškeré přímé náklady, přiměřený příspěvek na společné náklady a přiměřenou návratnost vlastního kapitálu. ([132]) Vzhledem k výše uvedenému lze konstatovat, že bod 22 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2012 je dodržen.

(310) Příjmy, k nimž se přihlíží, musí zahrnovat alespoň veškeré příjmy ze služby obecného hospodářského zájmu, upřesněné v pověřovacím aktu, a nadměrné zisky ze zvláštních nebo výhradních práv, včetně práv souvisejících s dalšími činnostmi, jak je stanoveno v odstavci 45, bez ohledu, zda jsou tyto nadměrné zisky klasifikovány jako státní podpora ve významu čl. 107 odst. 1 Smlouvy ([133]). Příjmy, které je třeba zohlednit pro účely stanovení vyrovnávací platby, zahrnují veškeré příjmy z činností spadajících pod služby obecného hospodářského zájmu bez ohledu na to, zda jsou tyto příjmy klasifikovány jako státní podpora ve smyslu článku 107 Smlouvy, a jakýkoli zisk z jiných činností správce letiště, než jsou činnosti související se službami obecného hospodářského zájmu ([134]). Tento požadavek je splněn.

(311) *Přiměřený zisk* ([135]). Regionální rozhodnutí z října 2014 neumožňuje správci letiště dosáhnout přiměřeného zisku. Podle dokumentu s hospodářskou prognózou uvedeného v 77. bodě odůvodnění se navíc neočekávalo, že by letiště bylo ziskové ve střednědobém horizontu, natož v období 2014 až 2019. Body 33 až 38 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2012 jsou tedy splněny.

(312) *Pobídky ke zvyšování efektivity* ([136]). Regionální rozhodnutí z října 2014 obsahuje ustanovení, která mají zajistit, že se potřeba veřejného financování letiště TMA ve střednědobém horizontu sníží. V tomto smyslu se uvádí, že letiště TMA musí předložit víceletý obchodní plán, který by měl vést k postupnému snižování vyrovnávací platby. ([137]) Jak dokládá Tabulka 5, obchodní plán počítal s postupným snižováním vyrovnávací platby. Regionální rozhodnutí z října 2014 navíc předpokládá snížení finančních prostředků poskytovaných letišti. Tento požadavek je tedy splněn.

([130]) Bod 22 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2012.
([131]) Ustanovení čl. 4 odst. 9 regionálního rozhodnutí z října 2014.
([132]) Ustanovení čl. 4 odst. 11 regionálního rozhodnutí z října 2014.
([133]) Bod 32 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2012.
([134]) Ustanovení čl. 4 odst. 10 regionálního rozhodnutí z října 2014.
([135]) Body 33 až 38 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2012.
([136]) Body 39 až 43 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2012.
([137]) Ustanovení čl. 5 odst. 14 regionálního rozhodnutí z října 2014.

11.3.8 *Oddělení účtů*

(313) Podle bodu 44 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2012 musí vést správce letiště účty pro náklady a příjmy spojené se službami obecného hospodářského zájmu odděleně od účtů pro náklady a příjmy ostatních služeb. Regionální rozhodnutí z října 2014 stanoví, že správce letiště vede oddělené účetnictví pro činnosti v oblasti služeb obecného hospodářského zájmu ([138]). Účinné oddělení účtů potvrdily rumunské orgány během šetření. Tento požadavek je splněn.

11.3.9 *Nadměrná vyrovnávací platba*

(314) Odstavce 47 až 50 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2012 obsahují ustanovení, která mají zamezit nadměrné vyrovnávací platbě. V souladu s článkem 6 regionálního rozhodnutí z října 2014 je správce letiště povinen doložit výši požadované vyrovnávací platby a vypracovat vysvětlení. Za pravidelnou kontrolu vyrovnávací platby dále zodpovídá ekonomické ředitelství Rady župy Mureș. V případě nadměrné vyrovnávací platby může Rada župy požádat o její vrácení nebo o revizi činností souvisejících se službou obecného hospodářského zájmu ([139]). Je třeba připomenout, že kromě toho, že letiště splňovalo formální podmínky, bylo po celé analyzované období ztrátové, a nadměrnou vyrovnávací platbu tedy de facto nebylo možné poskytnout. Požadavky týkající se nadměrné vyrovnávací platby stanovené v rámci služeb obecného hospodářského zájmu z roku 2012 jsou tedy splněny.

11.3.10 *Transparentnost*

(315) Podle bodu 60 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2012 musí příslušný členský stát zveřejnit na internetu nebo jiným vhodným způsobem následující informace: výsledky veřejné konzultace nebo jiných příslušných nástrojů uvedených v bodě 14 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2012, náplň a délku trvání závazků veřejné služby, o který podnik a případně o které území se jedná, částku podpory udělenou danému podniku za rok.

(316) Jak regionální rozhodnutí z října 2014 ([140]), tak rozhodnutí o schválení ročního rozpočtu letiště TMA jsou akty Rady Târgu Mureș a jsou veřejně dostupné na jejích internetových stránkách. Články 1, 2 a 3 regionálního rozhodnutí z října 2014 vymezují náplň a délku trvání závazků veřejné služby, dotčené subjekty a dotčenou zeměpisnou oblast. Podobně jsou veřejně dostupná i regionální rozhodnutí, která nastiňují rozpočet letiště na roky 2014 ([141]), 2015 ([142]), 2016 ([143]), 2017 ([144]), 2018 ([145]) a 2019 ([146]), v nichž jsou uvedeny částky udělené podpory.

(317) Komise se proto domnívá, že požadavky na transparentnost stanovené v rámci pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2012 jsou splněny.

11.3.11 *Závěr o slučitelnosti opatření 4*

(318) Z důvodů uvedených v 286. až 298. bodě odůvodnění (v oddíle 11.3.4 výše) se Komise domnívá, že podpora letišti TMA na základě pověření poskytováním služby obecného hospodářského zájmu z roku 2014 je slučitelná s vnitřním trhem na základě čl. 106 odst. 2 Smlouvy o fungování EU.

12. POSOUZENÍ OPATŘENÍ 5 – LETIŠTNÍ POPLATKY PRO LETECKÉ SPOLEČNOSTI PŮSOBÍCÍ NA LETIŠTI TMA V OBDOBÍ OD 21. BŘEZNA 2013 DO 16. ÚNORA 2019

12.1 Existence podpory

(319) Zásady čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU uvedené ve 126. až 133., 137., 140., 143., 148. a 149. bodě odůvodnění se použijí rovněž na posouzení opatření 5.

([138]) Ustanovení čl. 4 odst. 11 regionálního rozhodnutí z října 2014.
([139]) Článek 6 regionálního rozhodnutí z října 2014.
([140]) K dispozici na adrese: PROIECT (cjmures.ro).
([141]) K dispozici na adrese: hot016_2014.pdf (cjmures.ro).
([142]) K dispozici na adrese: PROIECT (cjmures.ro).
([143]) K dispozici na adrese: HOTĂRÂREA NR (cjmures.ro).
([144]) K dispozici na adrese: cjmures.ro/Hotariri/Hot2017/hot033_2017.pdf.
([145]) K dispozici na adrese: HOTĂRÂREA NR (cjmures.ro).
([146]) K dispozici na adrese: cjmures.ro/Hotariri/Hot2019/hot049_2019.pdf.

12.2 **Selektivita**

(320) Aby opatření státu spadalo do oblasti působnosti čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU, musí zvýhodňovat „*určité podniky nebo určitá odvětví výroby*“. Pojem „státní podpora“ se tudíž vztahuje pouze na opatření, která selektivně zvýhodňují určité podniky.

(321) Z ustálené judikatury vyplývá, že při posuzování podmínky selektivity musí být určeno, zda v rámci daného právního režimu může předmětné vnitrostátní opatření zvýhodňovat určité podniky nebo určitá odvětví výroby vůči ostatním, které se s ohledem na cíl sledovaný uvedeným režimem nacházejí ve srovnatelné skutkové a právní situaci. Přezkum selektivity zahrnuje předběžné určení referenčního rámce, do kterého patří dotyčné opatření ([147]). Opatření je totiž selektivní „*pouze tehdy, když v rámci daného právního režimu zvýhodňuje některé podniky oproti jiným, jež patří do jiných odvětví nebo do téhož odvětví a nacházejí se z hlediska cíle tohoto režimu ve srovnatelné skutkové a právní situaci*.“ ([148]) Pojem státní podpora nezahrnuje státní opatření, která zavádějí rozlišení mezi podniky, pokud toto rozlišení vyplývá z povahy nebo uspořádání systému, do něhož tato opatření patří ([149]).

(322) Opatření, kterým veřejný podnik stanovil podmínky pro účely využívání jeho zboží nebo služeb, nemusí být vždy selektivním opatřením ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU ([150]). Ustanovení čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU nerozlišuje státní zásahy podle důvodů nebo cílů, ale definuje je podle jejich účinků, a tedy nezávisle na použitých prostředcích ([151]).

(323) Regionální rozhodnutí z července 2012 stanovilo systém základních sazeb letištních poplatků pro letiště TMA (Tabulka 7). Obsahovalo rovněž slevy z poplatků v závislosti na počtu přistání za dané časové období (Tabulka 8).

(324) Letištní poplatky a slevy uvedené v regionálním rozhodnutí z července 2012 byly navrženy, posouzeny a stanoveny vedoucími pracovníky správce letiště TMA a schváleny jeho představenstvem (73. bod odůvodnění). Poplatky a slevy pak schválila Rada župy Mureș.

(325) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem se Komise domnívá, že dotčený sazebník letištních poplatků vypracoval provozovatel letiště TMA v rámci výkonu své pravomoci a vztahoval se pouze na letiště TMA ([152]). Příslušným referenčním rámcem pro posouzení, zda byla leteckým společnostem poskytnuta selektivní výhoda ve smyslu zvýhodnění oproti jiným leteckým společnostem ve srovnatelné právní a faktické situaci, byl tudíž letištní řád stanovující poplatky a slevy pro letiště TMA, který byl stanoven regionálním rozhodnutím z července 2012.

(326) Systém letištních poplatků byl otevřen všem leteckým společnostem, které využívají nebo pravděpodobně budou využívat letiště TMA a které splňují podmínky popsané v regionálním rozhodnutí z července 2012. Tento systém se tedy nezdá být selektivní ani *de iure*, ani *de facto*.

(327) Obdobně byly i slevy otevřeny všem leteckým společnostem, které využívají nebo pravděpodobně budou využívat letiště TMA a které splňují podmínky popsané v regionálním rozhodnutí z července 2012. Slevy se proto nezdají být selektivní *de iure*.

(328) Komise dále provedla analýzu, zda slevy stanovené regionálním rozhodnutím z července 2012 nebyly *de facto* selektivní, neboť z pohledu *ex ante* zvýhodňovaly některé letecké společnosti využívající letiště TMA v neprospěch jiných leteckých společností, které jej využívaly.

(329) Rumunské orgány posoudily dopad výše letištních poplatků a slev na příjmy letiště TMA v rámci hospodářské prognózy, která byla vypracována na období 2011–2015 (viz 77. bod odůvodnění).

([147]) Rozsudek Soudního dvora (velkého senátu) ze dne 21. prosince 2016, Komise v. Hansestadt Lübeck (dále jen „Lübeck“), C-524/14 P, ECLI:EU:C:2016:971, body 40–67.
([148]) Rozsudek ve věci Lübeck, bod 58.
([149]) Rozsudek ve věci Lübeck, body 40-67 a tam citovaná judikatura.
([150]) Tamtéž.
([151]) Tamtéž. Rozsudek ze dne 15. listopadu 2011, Komise a Španělsko v. Government of Gibraltar a Spojené království, C-106/09 P a C-107/09 P, ECLI:EU:C:2011:732, bod 87 a tam citovaná judikatura.
([152]) Rozsudek ve věci Lübeck, bod 62.

(330) Toto posouzení provedené před přijetím regionálního rozhodnutí z července 2012 zohlednilo skutečnost, že tři letecké společnosti vyjádřily ochotu provozovat pravidelné služby z letiště TMA. Odhadovaný objem provozu, který se předpokládal v analýze trhu, pokud jde o pravidelné letecké služby, pak byl následující:

Tabulka 10

Očekávaný počet obrátek za měsíc v období 2013–2016

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

Zdroj: rumunské orgány

(331) Komise konstatuje, že v době přijetí regionálního rozhodnutí z července 2012 mohly všechny letecké společnosti, u nichž se očekávalo, že budou využívat letiště TMA, výrazně těžit ze zavedených slev (nižší výhoda představovala slevu 25 %), a dvě ze tří leteckých společností mohly dokonce využít maximální slevu ve výši 45 %. Skutečnost, že slevy rostou lineárním tempem a začínají na nízké úrovni (5 %), a to již od pouhých několika přistání (3), rovněž zajišťuje, že nedochází k žádným výrazným účinkům prahových hodnot: struktura opatření není taková, aby jeho účinky výrazně zvýhodňovaly určitou skupinu podniků. Krom toho kritérium, které se vztahuje na slevy (počet přistání), nemůže samo o sobě vést k tomu, aby byly některé letecké společnosti z výhody vyloučeny (ve srovnání s jinými kritérii, jako je velikost letadla).

(332) Komise rovněž poznamenává, že kritérium umožňující získat určitou úroveň slevy je obecné a použitelné *erga omnes*, neboť se vztahuje pouze na počet obrátek za měsíc, a nikoli na kritéria, která by mohla potenciálně zvýhodňovat určité společnosti (např. dostatečná četnost měřená dosažením určitého počtu cestujících za měsíc nebo vlastnictví leteckého parku odpovídající velikosti měřené provozováním letů s letadly přesahujícími určitou hmotnost).

(333) Na základě toho se Komise domnívá, že systém letištních poplatků a slev byl uplatňován neselektivně i z faktického hlediska.

12.2.1 *Závěr ohledně selektivity*

(334) Komise se domnívá, že nedochází k selektivitě *de iure*, neboť regionální rozhodnutí z července 2012 neukládá žádná omezení pro uplatnění slev, a to ani pokud jde o velikost letadla, které má být použito, ani pokud jde o minimální počet cestujících.

(335) Kromě toho opatření není selektivní ani *de facto*, jelikož, jak je vysvětleno v 331. bodě odůvodnění, slevu mohou ve značném rozsahu využívat až tři letecké společnosti, tj. všechny letecké společnosti, které by v nadcházejících letech provozovaly na letišti pravidelné služby, a jediné kritérium pro využití určité výše slevy nezvýhodňuje žádnou konkrétní společnost.

(336) Z výše uvedeného vyplývá, že opatření 5 nesplňuje podmínku selektivity stanovenou v čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU.

12.2.2 *Závěr ohledně existence státní podpory*

(337) Podmínky čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU jsou kumulativní. Pokud posuzované opatření nesplňuje jednu z nich, nepředstavuje toto opatření státní podporu.

(338) Komise proto dospěla k závěru, že opatření 5 nepředstavovalo státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

1) Veřejné financování poskytnuté Rumunskem správci letiště Târgu Mureș v období 2007–2009, 2011–2014 a 2014–2019 představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.

a) Veřejné financování v období 2007–2009 poskytlo Rumunsko protiprávně, přičemž porušilo čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie. Tato podpora je slučitelná s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy o fungování Evropské unie.

b) Veřejné financování v období 2011–2014 poskytnuté na základě pověření poskytováním služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 je slučitelné s vnitřním trhem na základě čl. 106 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie a bylo vyňato z povinnosti předchozího oznámení podle čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie.

c) Veřejné financování v období 2014–2019 na základě pověření poskytováním služby obecného hospodářského zájmu z roku 2014 poskytlo Rumunsko protiprávně, přičemž porušilo čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie. Tato podpora je slučitelná s vnitřním trhem podle čl. 106 odst. 2 písm. c) Smlouvy o fungování Evropské unie.

2) Veřejné financování, které Rumunsko v roce 2011 poskytlo na infrastrukturu pro pozemní odbavení letiště Târgu Mureș, představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie a Rumunsko ji poskytlo protiprávně v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie. Tato podpora je slučitelná s vnitřním trhem ve smyslu čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy o fungování Evropské unie.

3) Letištní poplatky letiště Târgu Mureș v období od 21. března 2013 do 16. února 2019 nepředstavují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno Rumunsku.

V Bruselu dne 21. února 2025

Za Komisi
Teresa RIBERA
výkonná místopředsedkyně