2025/1191

25.6.2025

KOMISJONI OTSUS (EL) 2025/1191,

21. veebruar 2025,

riigiabi SA. 33769 – C/2015 (ex NN/2015) (ex CP/2011) kohta, mida Rumeenia andis Târgu Mureş Transilvania lennujaamale

(teatavaks tehtud numbri C(2025) 1127 all)

(Ainult rumeeniakeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 108 lõike 2 esimest lõiku,

võttes arvesse Euroopa Majanduspiirkonna lepingut, eriti selle artikli 62 lõike 1 punkti a,

olles kutsunud huvitatud isikuid üles esitama märkusi vastavalt eespool nimetatud sättele ([1]) ja võttes nende märkusi arvesse

ning arvestades järgmist:

1. MENETLUS

1.1. Menetlus, mis käsitleb Târgu-Mureş Transilvania lennujaama väidetavat riiklikest vahenditest rahastamist aastatel 2007–2009

(1) 17. mail 2010 teatas Rumeenia Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „alusleping“ või „ELi toimimise leping“) artikli 108 lõike 3 kohaselt komisjonile abikavast, millega nähakse ette riigiabi väikestele piirkondlikele lennujaamadele, sealhulgas Târgu Mureş Transilvania lennujaamale (edaspidi „Târgu Mureşi lennujaam“ või „TMT lennujaam“ või „lennujaam“). Kõnealune teatis registreeriti numbri all N 185/2010.

(2) 24. mai 2011. aasta kirjaga teatas komisjon Rumeeniale, et ta on otsustanud algatada ELi toimimise lepingu artikli 108 lõikes 2 sätestatud ametliku uurimismenetluse (juhtum nr SA.30931 (2011/C), edaspidi „2011. aasta algatamisotsus“) ([2]) seoses teatatud abikavaga, mis nägi ette riiklike vahendite eraldamist väikeste piirkondlike lennujaamade taristu arendamise toetamiseks ja piirkondlike lennujaamade tegevuskahjumi katmiseks aastatel 2007–2009, millest Rumeenia teatas komisjonile teatise esialgse hindamise etapis. Komisjon võttis 23. juunil 2011 vastu selle otsuse paranduse.

(3) 25. juuli 2011. aasta kirjaga tühistas Rumeenia oma teatise. Seetõttu lõpetas komisjon 31. oktoobril 2011 teatatud meetme uurimise. Ametlik uurimismenetlus jätkus seoses Rumeenia piirkondlike lennujaamade riiklikest vahenditest rahastamisega aastatel 2007–2009 nende tegevuskahjumi katmiseks.

([1]) Komisjoni otsus SA.33769 (2015/C) (ex 2015/NN) (ex 2011/CP) – Rumeenia – Väidetav riigiabi Târgu-Mureş Transilvania lennujaamale, lennuettevõtjatele Wizz Air ja Ryanair ning teistele lennuettevõtjatele (ELT C 104, 18.3.2016, lk 45) (parandatud 23. juunil 2011 vastu võetud komisjoni parandusega) ja komisjoni otsus (EL) riigiabi SA.30931 (11/C) (ex N 185/10) kohta, mida Rumeenia andis Rumeenia piirkondlikele lennujaamadele (ELT C 207, 13.7.2011, lk 3).

([2]) ELT C 207, 13.7.2011, lk 3.

(4) Komisjon lõpetas 27. septembri 2016. aasta lõpliku positiivse otsusega (edaspidi „2016. aasta lõplik otsus“) ([3]) juhtumi SA.30931 uurimise kõigi asjaomaste lennujaamade suhtes, välja arvatud Clujis asuva Avram Iancu lennujaama (edaspidi „Cluji lennujaam“ või „CNI lennujaam“) ja TMT lennujaama suhtes.

(5) Seega jätkati aastatel 2007–2009 TMT lennujaama tegevuskahjumi katmise riiklikest vahenditest rahastamise uurimist ja seda käsitletakse käesolevas otsuses.

1.2. Menetlus, mis käsitleb Târgu Mureş Transilvania lennujaamas tegutsevate lennuettevõtjate, Târgu Mureş Transilvania lennujaama ja selle lennujaama käitaja suhtes väidetavalt kohaldatud abimeetmeid

(6) Komisjon sai 13. oktoobril 2011 ELi toimimise lepingu artikli 108 lõike 3 kohase kaebuse TMT lennujaamaga seotud väidetava ebaseadusliku riigiabi kohta. Kaebus registreeriti numbri all SA.33769. Lisaks kaebusele esitati komisjonile lisateavet 14. oktoobril 2011, 18. oktoobril 2011, 3. novembril 2011, 24. novembril 2011, 10. jaanuaril 2012 ja 8. novembril 2012.

(7) Komisjon sai 1. märtsil 2012 teise kaebuse lennuettevõtjale Wizz Air ja TMT lennujaamale antud väidetava ebaseadusliku riigiabi kohta. Teine kaebuse esitaja esitas komisjonile lisateavet 2. aprillil 2012, 20. aprillil 2012 ja 15. oktoobril 2012. Ka see kaebus ja lisateave registreeriti numbri all SA.33769.

(8) Komisjon sai 15. oktoobril 2012 kolmanda kaebuse TMT lennujaamale antud väidetava ebaseadusliku riigiabi kohta. Lisaks kaebusele esitati lisateavet 7. detsembril 2012, 26. veebruaril 2013, 27. veebruaril 2013, 18. septembril, 5. detsembril 2013, 12. veebruaril 2015 ja 18. veebruaril 2015. Ka see kaebus ja lisateave registreeriti numbri all SA.33769.

(9) Ajavahemikul 2011–2015 vahetas komisjon korduvalt teavet Rumeenia ametiasutuste ja kõigi kaebuste esitajatega.

(10) 31. juuli 2015. aasta kirjaga teavitas komisjon Rumeeniat oma otsusest algatada ELi toimimise lepingu artikli 108 lõikes 2 sätestatud ametlik uurimismenetlus seoses TMT lennujaamas tegutsevatele lennuettevõtjatele kehtestatud lennujaamatasudega, lennujaama käitajale ajavahemikeks 2011–2014 ja 2014–2019 ülesandeks tehtud üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise riiklikest vahenditest rahastamisega ning TMT lennujaama maapealse teeninduse taristu ja parkimisrajatiste ostmise riiklikest vahenditest rahastamisega 2011. aastal (edaspidi „2015. aasta algatamisotsus“) ([4]).

(11) Rumeenia ametiasutused palusid 26. augusti 2015. aasta kirjaga pikendada oma seisukoha esitamise tähtaega.

(12) Komisjon sai Rumeenia märkused lõpuks 2. oktoobril 2015.

(13) 2015. aasta algatamisotsus avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* 18. märtsil 2016. Komisjon kutsus huvitatud isikuid üles esitama kõnealuste meetmete kohta oma märkused ühe kuu jooksul pärast otsuse avaldamise kuupäeva.

(14) Komisjon sai 15. aprillil 2016 märkused lennuettevõtjalt Carpatair ja Rumeenia ametiasutustelt, 2. mail 2016 lennuettevõtjalt Wizz Air ja 3. mail 2016 Cluji lennujaamalt.

(15) Komisjon edastas kolmandate isikute märkused Rumeeniale 22. augustil 2016. 22. septembril 2016 esitas Rumeenia oma vastuse neile märkustele.

(16) Komisjon küsis 24. oktoobri 2017. aasta kirjaga Rumeenia ametiasutustelt lisateavet. Rumeenia ametiasutused vastasid 19. veebruaril 2018.

([3]) Komisjoni 27. septembri 2016. aasta otsus (EL) 2017/1149, riigiabi SA.30931 (11/C) (ex N 185/10) kohta, mida Rumeenia andis Rumeenia piirkondlikele lennujaamadele (ELT L 166, 29.6.2017, lk 36, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2017/1149/oj).

([4]) Riigiabi – Rumeenia — Riigiabi.32963 (2015/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/CP) — Riigiabi lennuettevõtjale Wizz Air ja Cluj-Napoca lennujaamale — Kutse märkuste esitamiseks vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõikele 2 (ELT C 104, 18.3.2016, lk 77).

1.3. **2011. ja 2015. aasta algatamisotsuste ühised menetlustoimingud**

(17) Komisjon sai Rumeenia ametiasutustelt lisateavet 26. veebruaril 2020. Komisjoni talitused pidasid 13. märtsil 2020 Rumeenia ametiasutustega telekonverentsi ja saatsid 5. mail 2020 päringu lisateabe saamiseks. Rumeenia ametiasutused vastasid 5. juunil 2020.

(18) Komisjon küsis 14. veebruari, 4. märtsi, 30. juuli ja 25. septembri 2024. aasta kirjaga Rumeenia ametiasutustelt lisateavet. Rumeenia ametiasutused vastasid 24. märtsil, 12. aprillil, 30. augustil ja 22. oktoobril 2024.

2. **TÂRGU MUREŞI LINN JA MUREŞI MAAKOND**

2.1. **Ülevaade**

(19) Târgu Mureş on Mureşi maakonnas asuv 116 000 elanikuga linn ([5]). Linn on maakonna halduskeskus ja seda peetakse kogu piirkonna majanduskeskuseks.

(20) Mureşi maakond kuulub Kesk-Rumeenia arengupiirkonda (rumeenia keeles „Centru“). See piirkond hõlmab ka Alba, Braşovi, Covasna, Harghita ja Sibiu maakonda. Piirkond asub Rumeenia keskosas, eri piiripunktidest võrdsel kaugusel.

2.2. **Rahvastikusuundumused ja majandustulemused**

(21) Mureşi maakonna rahvaarv on viimastel aastakümnetel pidevalt vähenenud. 1990. aastal oli maakonnas hinnangute järgi 621 445 elanikku. 2010. aastaks oli elanike arv vähenenud 580 672-ni. 2020. aastaks vähenes rahvaarv veelgi – 557 200 inimeseni – ja prognooside kohaselt väheneb see 2050. aastaks 436 600 inimeseni. Tööealiste (15–61-aastaste) inimeste arv väheneb seal eeldatavasti samuti märgatavalt, 2010. aasta 397 400-st inimesest 2050. aastaks 255 300 inimeseni, mis tähendab 35,8 %-st langust ([6]).

(22) 21. sajandi esimesel kümnendil oli Mureşi maakonna SKP kasv Kesk-Rumeenia arengupiirkonna maakondade seas eelviimasel kohal, jäädes märgatavalt maha Bukarestist ([7]).

2.3. **Maanteetaristu**

(23) 2009. aasta detsembri seisuga oli Mureşi maakonnas 2 098 kilomeetrit teid, sellest 414 kilomeetrit riigimaanteid ja 1 684 kilomeetrit maakonnateid. Kuid ainult 425 kilomeetrit liigitati tänapäevaseks taristuks ([8]).

(24) Uurimise ajal ei olnud Mureşi maakonna maanteetaristul kiiret ühendust ülejäänud riigiga. Târgu Mureşi linna läbiv kõige tähtsam Euroopa marsruut oli maantee nr E60, mis ühendab Ungari piiril asuvat Borşi selliste linnadega nagu Oradea, Cluj-Napoca, Târgu Mureş, Braşov, Ploieşti, Bukarest ja Constanţa. Mureşi maakonnal oli juurdepääs ka mitmele muule olulisele transpordikoridorile: E68 (ühendab Ungari piiri Sibiu, Braşovi ja teiste suuremate linnadega), E81 (ühendab Bulgaariat Rumeeniaga, läbides Bukaresti, Piteşti ja Cluj-Napoca linna) ning E574 ja E58, mis ühendavad piirkonna tähtsamaid linnu riigipiiriga ([9]).

([5]) 2021. aasta andmed.

([6]) Kesk-Rumeenia arengupiirkonna arenguamet. Kesk-Rumeenia arengupiirkonna demograafiline analüüs. Geodemograafilised erinevused. Suundumused ja prognoosid (2010).
Kättesaadav aadressil 31ycx_Analiza si prognoza demografica.pdf.

([7]) SKP kasvas ajavahemikul 1999–2007 vaid 39,2 %, võrreldes Alba piirkonna 102 % ja Sibiu maakonna 84,7 %-ga ning jäi alla piirkonna keskmise, mis oli 59,9 %.
Kesk-Rumeenia arengupiirkonna arenguameti andmed. Töötus Kesk-Rumeenia arengupiirkonnas – põhjused ja suundumused (2010).
Kättesaadav aadressil pqn30_somaj.pdf.

([8]) Kesk-Rumeenia arengupiirkonna arenguamet. Transporditaristu. Kesk-Rumeenia arengupiirkonna kestliku arengu põhitegurid (2011).
Kättesaadav aadressil Microsoft Word - Coperta studiu Infrastructura de transport.

([9]) Târgu Mureşi linnavalitsuse kestliku linnalise liikumiskeskkonna kava.
Kättesaadav aadressil: PMUD Târgu Mureș - versiunea finala.pdf.

(25) Taristu tulevane arendamine hõlmas sel ajal ka kavandatavat Transilvaania maanteed nr A3 (rumeenia keeles Autostrada A3), et ühendada Bukarest läbi Mureşi maakonna Braşovi, Târgu Mureşi ja Cluj-Napoca kaudu Ungari piiriga. Lisaks parandaks kavandatav Moldovasse suunduv maantee Târgu Mureşi ning selliste linnade nagu Roman ja Iaşi ühendust Moldova piiriga ([10]).

(26) Uurimise ajal ei olnud võimalik Târgu Mureş Transilvania lennujaama (edaspidi „TMT lennujaam“) tekitatud liiklusvooge Târgu Mureşi kesklinnast mööda viia, mis koos raudteeteenuste kehva kvaliteediga mõjutas negatiivselt liikuvust kogu maakonnas. Lisaks oli TMT lennujaam 2018. aasta detsembris ühendatud ainult A3 väljasõiduteega.

3. TÂRGU MUREŞI LENNUJAAM

3.1. Lennujaam

(27) Târgu Mureş Transilvania lennujaam asub Târgu Mureşist 14 km kaugusel edelas. See on Transilvaania piirkonna piirkondliku ühendatuse seisukohast oluline taristu ja toetab paljusid lennundusteenuste sektoriga seotud töökohti.

(28) TMT lennujaam asub 450 km kaugusel ulatuslikuma piirkonna peamistest pealinnadest – Belgradist, Budapestist, Bukarestist ja Chişinăust. Lennujaam teenindab piirkonda, mis hõlmab mitut maakonda, nagu Mureș, Harghita, Covasna, osa Bistriţast, Braşov, Suceava ja Sibiu, kus elab kokku umbes 2,7 miljonit inimest.

(29) Lähimad lennujaamad on Cluji lennujaam, mis on ligikaudu 103 km ehk umbes ühe tunni ja 30 minuti autosõidu kaugusel, ja Sibiu rahvusvaheline lennujaam, mis on ligikaudu 120 km ehk umbes ühe tunni ja 50 minuti autosõidu kaugusel. Kõik teised suuremad lennujaamad on rohkem kui kahetunnise autosõidu kaugusel. Aastatel 2005–2019 TMT lennujaama läbinud reisijate arv on esitatud alljärgnevas tabelis.

Tabel 1

Reisijate arv TMT lennujaamas aastatel 2005–2019 ([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) 2005.–2019. aastal pakkus mitu lennuettevõtjat lennujaamast väljuvaid regulaarlende. Järgmisena kirjeldatakse TMT lennujaamas regulaarlende pakkuvate peamiste lennuettevõtjate tegevust.

(31) Wizz Air alustas selles lennujaamas tegevust 2006. aasta juunis Budapesti suunduva lennuliiniga ning laiendas 2007. aastal oma tegevust, avades veel viis lennuliini. 2007. aasta novembris lõpetas Wizz Air oma tegevuse selles lennujaamas. 2008. aastal alustas Wizz Air selles lennujaamas uuesti tegevust viie uue lennuliiniga. 2009. ja 2010. aastal käitas Wizz Air seal ainult oma Budapesti lennuliini. 2011. aastal laiendas Wizz Air oma teenuseid kaheksa lennuliinini, avades need uuesti ja lisades uusi lennuliine. Sellest ajast alates on Wizz Air TMT lennujaamas aktiivselt tegutsenud, käitades kuni lennujaama tehnilise sulgemiseni 2017. aastal keskmiselt kaheksat kuni kümmet lennuliini. Pärast TMT lennujaamast väljuvate kommertslennuliinide taasavamist teenindas Wizz Air 2018. ja 2019. aastal nelja TMT lennujaamast väljunud lennuliini.

([10]) Târgu Mureşi linnavalitsuse kestliku linnalise liikumiskeskkonna kava.
Kättesaadav aadressil: PMUD Târgu Mureș - versiunea finala.pdf.

([11]) Aastate 2007–2009 lõplikud näitajad erinevad veidi 2016. aasta lõpliku otsuse näitajatest, mis põhinevad Rumeenia esitatud selgitustel. Reisijate arvu vähenemine 2016. aasta novembris on seotud lennujaama ajutise sulgemisega lennuraja ja perrooni renoveerimiseks ning kõikide lendude tühistamise või ümbersuunamisega Cluji lennujaama. Tööd lõpetati 2018. aasta juunis.
Allikas: https://www.aeroportultransilvania.ro/wp-content/uploads/2014/05/Raportul-anual-al-administratorilor-cu-privire-la-bilantul-31-12-2016.pdf.

(32) 2013. aastal käitas Ryanair kahte lennuliini Charleroi'sse ja Pisasse ning säilitas ainult Charleroi lennuliini kuni 2014. aasta keskpaigani, mil ta lõpetas oma tegevuse lennujaamas ega ole alates 2014. aastast seal enam ühtegi lennuliini käitanud.

(33) Malev käitas 2005. aastast kuni 2012. aastani ühte lennuliini Budapesti.

(34) TAROM käitas aastatel 2005–2014 ja 2018–2019 ühte lennuliini Bukaresti.

(35) Carpatair käitas 2005. aastast kuni 2008. aastani ühte lennuliini Timişoarasse.

(36) Lisaks pakkusid mitmed lennuettevõtjad ajavahemikul 2005–2019 tšarterlende Taani (Cimber Air ja Wideroe), Egiptusesse (Air Arabia, TAROM ja Air Bucharest), Iisraeli (Sun D'Or) ja Türki (Corendon ja TAROM).

(37) Uurimisperioodil ei tehtud TMT lennujaamast ühtegi kaubalendu. Kaubavedu toimus peamiselt transiidi korras maanteel.

3.2. **Lennujaama käitaja**

(38) Alates 1990. aastast kuni 2019. aastani on TMT lennujaama käitaja olnud Regia Autonomă „Aeroportul Transilvania" Târgu-Mureş ([12]). Nagu enamik Rumeenia lennujaamu, kuulus ka TMT lennujaam kuni 1997. aastani Rumeenia transpordiministeeriumi järelevalve all oleva Rumeenia piirkondlike lennujaamade äriühingu (Regia Autonomă Aeroportuară din România, edaspidi „RAATR)" koosseisu.

(39) Rumeenia valitsuse otsusega nr 398/1997 (edaspidi „valitsuse 1997. aasta otsus") ([13]) allutati 13 RAATRi koosseisu kuuluvat lennujaama kohalikele ametiasutustele, st Consilii Județene'le või maavalitsustele. See hõlmas ka TMT lennujaama, mis allutati Mureşi maavalitsusele. Seega tegutses lennujaama käitaja alates 6. augustist 1997 kuni 2019. aastani Mureşi maavalitsuse juhtimisel ([14]). Valitsuse 1997. aasta otsusega nähti ette, et lennujaama käitajaid rahastatakse nende omavahenditest ja lisaks sellele maavalitsuse kohalikust eelarvest eraldatavatest vahenditest selleks otstarbeks kinnitatud summade piires ([15]). Lennujaama käitajate rahastamiskord, missioon ja volitused olid kõikide lennujaamade puhul samad ([16]).

(40) Vastavalt valitsuse 1997. aasta otsusele ([17]) võttis Mureşi maakond lennujaama varad ja kohustused üle 30. juunil 1997 ([18]). Üleantud varade hulka kuulusid terminal, lennurada, ruleerimisteed ja perroonid, mis hiljem kanti Mureşi maakonna varade hulka.

(41) Lennujaama käitaja ülesanded on olnud lennujaama taristu hooldamine ja käitamine. Ta pakub lennujaamateenuseid ja võtab kasutajatelt (kommerts- ja üldlennundusettevõtjatelt) selle taristu kasutamise eest tasu.

(42) 2011. aastal tehti Mureşi maavalitsuse 18. augusti 2011. aasta otsusega nr 107/2011 (edaspidi „2011. aasta augusti maakondlik otsus" või „2011. aasta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise ülesande andmise akt") TMT lennujaamale ülesandeks osutada üldist majandushuvi pakkuvat teenust (edaspidi „2011. aasta üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise ülesanne"). Seda otsust kohaldati alates 18. augustist 2011 kuni 30. oktoobrini 2014.

([12]) See on iseseisev juriidiline isik vastavalt Rumeenia seaduse nr 15/1990 (riigi majandusüksuste autonoomseteks äriühinguteks ja kommertsettevõtjateks ümberkujundamise kohta) artiklitele 2 ja 3.
([13]) Rumeenia valitsuse otsus nr 398/1997 teatavate autonoomsete lennujaamade halduse ülemineku kohta transpordiministeeriumilt maavalitsustele.
([14]) Mureşi maavalitsuse otsus nr 37/11.9.1997.
([15]) Valitsuse 1997. aasta otsuse artikkel 3.
([16]) Valitsuse 1997. aasta otsuse artikkel 3 ja II lisa (lennujaama käitajate töökorralduse ja toimimise raammäärus).
([17]) Valitsuse 1997. aasta otsuse artikli 1 lõige 2.
([18]) Valitsuse 1997. aasta otsuse artikkel 3.

(43) Lennujaama käitajale tehti teist korda ülesandeks osutada üldist majandushuvi pakkuvat teenust (edaspidi „2014. aasta üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise ülesanne“) Mureşi maavalitsuse 30. oktoobri 2014. aasta otsusega nr 161/2014, mida on muudetud Mureşi maavalitsuse 18. juuni 2015. aasta otsusega nr 67/2015 (edaspidi „2014. aasta oktoobri maakondlik otsus“ või „2014. aasta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise ülesande andmise akt“). Otsus kehtis 9. maini 2019.

4. MEETMETE ÜKSIKASJALIK KIRJELDUS

(44) Käesolev otsus hõlmab viit meedet ([19]):

— 1. meede. TMT lennujaama rahastamine aastatel 2007–2009

— 2. meede. TMT lennujaama maapealse teeninduse taristu rahastamine 2011. aastal

— 3. meede. TMT lennujaama rahastamine vastavalt 2011. aasta üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise ülesande andmise aktile alates 2011. aasta augustist kuni 2014. aasta oktoobrini

— 4. meede. TMT lennujaama rahastamine vastavalt 2014. aasta üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise ülesande andmise aktile alates 2014. aasta oktoobrist kuni 31. juulini 2019

— 5. meede. TMT lennujaamas tegutsevate lennuettevõtjate suhtes alates 21. märtsist 2013 kuni 16. veebruarini 2019 kohaldatud lennujaamatasud

4.1. 1. meede. TMT lennujaama rahastamine aastatel 2007–2009

(45) Rumeenia ametiasutused selgitasid, et kõik Rumeenia väikesed piirkondlikud lennujaamad olid 2007.–2009. aastal üldiselt kahjumlikud ja et nende tegevuskahjumi kattis igal aastal riik ([20]).

(46) Konkreetselt TMT lennujaama puhul on võrdlusperioodi tegevustulem ja talle eraldatud riiklikud vahendid esitatud alljärgnevas tabelis.

Tabel 2

TMT lennujaama tegevustulem ja talle eraldatud riiklikud vahendid aastatel 2007–2009 (Rumeenia leudes)

Aasta	2007	2008	2009	Kokku
Tegevuskulud	4 855 746	6 143 528	7 135 784	18 135 058
Tegevustulu	2 979 561	2 016 657	2 018 773	7 014 991
Tegevuse puudujääk/kahjum	(1 876 185)	(4 126 871)	(5 117 011)	(11 120 067)
Riiklikest vahenditest makstud hüvitise summa	1 838 540	4 305 247	4 722 536	10 866 323
Riiklikest vahenditest / ülemääraste hüvitistega katmata rahastamispuudujääk	(37 645)	178 376	(394 475)	(253 744)
Riiklikest vahenditest / ülemääraste hüvitistega katmata rahastamispuudujääk (eurodes)	(11 286)	48 440	(93 056)	(152 783)

([19]) Kuna käesolev otsus on seotud kahe algatamisotsusega, on komisjon loetavuse hõlbustamiseks muutnud 2015. aasta algatamisotsuses sisalduvate meetmete numeratsiooni.

([20]) Vt 2011. aasta algatamisotsuse põhjendus 29.

(47) Kokku sai TMT lennujaam 2007.–2009. aastal 1. meetmest 10 866 323 Rumeenia leud (2 834 420 eurot ([21])). Kuigi 2008. aasta tulemus lõpetati ülemääraste hüvitiste maksmisega, oli nende kolme aasta hüvitiste kogusumma väiksem kui tegevustulem, mis tähendas 253 744 Rumeenia leu (152 783 euro) suurust rahastamispuudujääki.

(48) Rumeenia sõnul kujutasid ajavahemikul 2007–2009 igal aastal antud riiklikud vahendid endast hüvitist üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise eest, mis seisnes TMT lennujaama üldjuhtimises, ning see vastas komisjoni 28. novembri 2005. aasta otsuses 2005/842/EÜ (EÜ asutamislepingu artikli 86 lõike 2 [praegu ELi toimimise lepingu artikli 106 lõige 2] kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid osutavatele ettevõtjatele avalike teenuste eest makstava hüvitisena antava riigiabi suhtes (edaspidi „üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlev 2005. aasta otsus“) sätestatud tingimustele ([22]).

(49) Eelkõige:

a) üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamine tehti ülesandeks lennujaama käitajale valitsuse 1997. aasta otsusega, millega kehtestati avaliku teenindamise kohustused, hüvitise arvutamise parameetrid ja ülemääraste hüvitiste maksmise vältimise kord;

b) lennujaama reisijate arv ei ületanud aastas üks miljonit reisijat.

(50) Valitsuse 1997. aasta otsuses on sätestatud, et asjaomaste lennujaamade tegevus- ja kapitalikulud kaetakse omavahenditest, mida täiendatakse vajalikul määral riikliku rahastamisega. Rumeenia arvates aitab selline mehhanism vältida ülemääraste hüvitiste maksmist, kuna lennujaamadele antakse üksnes kõikide kulude katteks vajalikud summad. Need summad makstakse lennujaamadele aasta alguses kuluprognooside alusel ja eelarveaasta lõpus tagastatakse ülejääk riigile. Lennujaama kõnealuse ajavahemiku eelarve kiideti heaks Mureşi maavalitsuse otsusega.

(51) Lennujaama 2007. aasta eelarve kiideti heaks Mureşi maavalitsuse 25. jaanuari 2007. aasta otsusega nr 3, millega kiidetakse heaks Mureşi maavalitsuse 2007. aasta eelarve ja 2007. aastaks Mureşi maavalitsuse territoriaalsete haldusüksuste arenguprogrammide kaasrahastamiseks eraldatud summad.

(52) Lennujaama 2008. aasta eelarve kiideti heaks Mureşi maavalitsuse 27. märtsi 2008. aasta otsusega nr 56, mis käsitleb Târgu Mureş Transilvania autonoomse lennujaamapiirkonna administratsiooni 2008. aastaeelarvet ning piirkonna direktori eesmärke ja tulemuslikkuse kriteeriumeid.

(53) Lennujaama 2009. aasta eelarve kiideti heaks Mureşi maavalitsuse 29. aprilli 2009. aasta otsusega nr 37, millega kiidetakse heaks Târgu Mureş Transilvania autonoomse lennujaamapiirkonna administratsiooni 2009. aasta eelarve.

4.2. **2. meede. Maapealse teeninduse taristu rahastamine 2011. aastal**

(54) 2015. aasta algatamisotsuses märgiti, et lennujaama käitaja sai maapealse teeninduse taristu rahastamiseks riiklikku toetust kogusummas 3 038 362 Rumeenia leud (716 747 eurot). Rumeenia sõnul kiitis Mureşi maavalitsus need maksed heaks enne Mureşi maavalitsuse 18. augusti 2011. aasta otsuse nr 107/2011 vastuvõtmist, millega tehti TMT lennujaamale ülesandeks osutada üldist majandushuvi pakkuvat teenust, nagu on selgitatud põhjenduses 42.

(55) Rumeenia selgitas, et selleks, et täita oma kohustusi üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutajana, on iga lennujaam kohustatud pakkuma minimaalset maapealse teeninduse taristut, mis on vajalik selliste õhusõidukite liikumise teenindamiseks, mis on seadusega lennujaamatasudest vabastatud ([23]). Lisaks selgitasid Rumeenia ametiasutused, et maapealse teeninduse taristu rahastamine piirdus seadmete tegeliku maksumusega, nagu on näidatud allpool esitatud tabelis.

([21]) Käesolevas otsuses kasutatud vahetuskurss on arvutatud euro ja Rumeenia leu aasta keskmise ametliku vahetuskursi alusel vastavalt Euroopa Keskpanga (EKP) pakutud väärtustele. Sellega seoses kohaldati järgmisi vahetuskursse: 3,34 (2007), 3,68 (2008) ja 4,24 (2009).

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

([23]) Vt 2015. aasta algatamisotsuse põhjendus 143.

Tabel 3

Maapealse teeninduse taristu riiklikest vahenditest rahastamine 2011. aastal

	Eeldatav maksumus koos käibemaksuga	Eeldatav maksumus ilma käibemaksuta	Käibemaks (24 %)	Pakutud riigiabi väärtus koos käibemaksuga
Perroonibussid	205 823	165 986	39 836	205 823
Reisijate pagasikärud	59 163	47 712	11 451	59 163
Maapealse toite agregaat (500 kVA)	179 676	144 900	34 776	179 676
Lennukitrepid	919 823	741 800	178 023	919 823
Jääeemaldusseade	1 673 876	1 349 900	323 976	1 673 876
KOKKU	**3 038 362**	**2 450 299**	**588 062**	**3 038 362**
KOKKU EURODES	**716 747**	**578 023**	**138 723**	**716 747**

(56) Kokku sai TMT lennujaam 2011. aastal 2. meetmest 2 450 299 Rumeenia leud (578 023 eurot) ([24]).

(57) Rumeenia on selgitanud, et vastavalt administratsiooni raamatupidamisarvestuse andmetele ei sisaldanud 2011. aastal ostetud maapealse teeninduse taristu hind mahaarvatava käibemaksu summat 588 062 Rumeenia leud, kuna see arvati maha riigieelarvesse makstavast käibemaksust, mille Mureşi maavalitsus hiljem tagasi sai.

4.3. 3. meede. TMT lennujaama rahastamine vastavalt 2011. aasta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise ülesande andmise aktile alates 2011. aasta augustist kuni 2014. aasta oktoobrini

(58) Vastavalt 2011. aasta augusti maakondliku otsuse artikli 1 lõikele 2 on järgmised lennujaama tegevused üldist majandushuvi pakkuvad teenused:

a) lennujaama taristu ja seadmete ehitus: lennurajad, terminalid, kaldteed, lennujuhtimistorn või neid otseselt toetavad rajatised: tulekustutusvahendid, turva- ja ohutusseadmed;

b) neid otseselt toetavate taristu, seadmete ja rajatiste käitamine, sealhulgas lennujaama taristu hooldamine, remontimine, ajakohastamine või haldamine;

c) lennutranspordi kõrvalteenuste osutamine, välja arvatud maapealne teenindus;

d) lennujuhtimis-, tulekustutus-, hädaabi- ja ohutusteenuste osutamine;

e) konkreetset kontrollitoimingut tegevate riigiasutuste jaoks vajalike ruumide ja rajatiste olemasolu tagamine lennujaamas vastavalt seadusele;

([24]) Käesolevas otsuses kasutatud vahetuskurss on arvutatud euro ja Rumeenia leu aasta keskmise ametliku vahetuskursi alusel vastavalt Euroopa Keskpanga pakutud väärtustele. Sellega seoses kohaldati 2011. aasta suhtes vahetuskurssi 4,2391.

f) selliste õhusõidukite lendude teenindamine, mis on seaduse alusel vabastatud lennujaamatasudest, ([25]) sealhulgas nende lendude reisijate teenindamine;

g) vajalike maapealse teeninduse seadmete soetamine ja hooldamine õhusõidukite jaoks, mis on seaduslikult vabastatud lennujaamatasudest, ning

h) lennujaama taristu kaitsmine.

(59) Rumeenia ametiasutuste sõnul ei ole punktides d–h nimetatud tegevused majanduslikku laadi ja kuuluvad riigiasutuste pädevusse.

(60) Seoses punktidega f ja g märgivad Rumeenia ametiasutused, et teatava kategooria õhusõidukid on kõigis Rumeenia lennujaamades seaduslikult vabastatud kõikidest lennujaamamaksudest ja -tasudest, sealhulgas maapealse teeninduse tasudest.

(61) Vastavalt 2011. aasta augusti maakondliku otsuse artikli 1 lõikele 3 ei tohi toetada äritegevust, mis ei ole otseselt seotud lennujaama tegevusega ([26]). Lisaks sellele sisaldab 2011. aasta augusti maakondliku otsuse artikkel 4 hüvitiste läbivaatamise mehhanismi, et täita avaliku teenindamise kohustusi ja vältida ülemääraste hüvitiste maksmist. Hüvitise arvutamisel võetakse arvesse kõiki üldist majandushuvi pakkuva teenusega seotud kulusid ja vastavat osa ühiskuludest. Hüvitise kindlaksmääramisel arvesse võetav tulu hõlmab kõiki üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamisest saadud tulusid ja muudest kui üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamisega seotud tegevustest saadud tulu.

(62) Rumeenia ametiasutused on rõhutanud, et lennujaama käitaja oli kohustatud pidama eraldi raamatupidamisarvestust üldist majandushuvi pakkuvate teenuste ja äritegevuse kohta ning tagastama kõik võimalikud ülemäärase hüvitise summad, mille on tuvastanud mis tahes kontrolliasutus, sealhulgas riigi ametiasutuse spetsialiseerunud osakond. Lennujaama käitaja kinnitab, et 2011. aasta finantsaruanded ja hilisemad finantsaruanded on koostatud kooskõlas põhimõtetega, mille kohaselt hoitakse üldist majandushuvi pakkuvate teenuste kulud ja tulud lahus äritegevusega seotud kuludest ja tuludest.

(63) Lisaks sellele tehti Mureşi maavalitsusele vastavalt maavalitsuse otsusele nr 158/2012, millega kiideti heaks lennujaama käitaja eelarve, ülesandeks kontrollida lennujaama käitaja esitatud finantsaruandeid ja kiita need heaks, et vältida ülemäärast hüvitamist ja veenduda, et lennujaama käitaja on täitnud oma avaliku teenindamise kohustusi. Nende kontrollide tulemuste põhjal palub Mureşi maavalitsus lennujaama käitajal ülemäärane hüvitis tagasi maksta või teeb vajaduse korral ettepaneku üldist majandushuvi pakkuva teenusega seotud tegevused läbi vaadata.

(64) Vastavalt TMT lennujaama koostatud ja Rumeenia ametiasutuste kontrollitud raamatupidamise aastaaruannetele on TMT lennujaama majandustulemus 2011. aasta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise ülesande andmise akti kehtivuse ajal esitatud alljärgnevas tabelis. Nagu tabelist näha, mõjus hüvitis esimesel aastal küll positiivselt, kuid see ei tasakaalustanud üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise aastate kogukahjumit.

([25]) Rumeenia lennundusseadustiku artikli 3 lõike 2 kohaselt on kommertsliiklusele avatud lennujaamades järgmist tüüpi õhusõidukid vabastatud reisijatasu, maandumistasu, parkimis- ja valgustustasu ning aeronavigatsiooniteenuste tasu maksmisest: a) Rumeenia sõjaväe õhusõidukid; b) välisriigi sõjaväe õhusõidukid kaitseministeeriumi taotlusel sõlmitud kahepoolsete lepingute alusel; c) õhusõidukid, mis veavad riigi esindajaid nende ametikohustuste täitmise ajal; d) ÜRO, Punase Risti või Punase Poolkuu huvides lendavad õhusõidukid; e) otsingu- ja päästeülesandeid täitvad õhusõidukid; f) humanitaar- ja abimissioone täitvad õhusõidukid; g) õhusõidukid, mis on sunnitud maanduma tehniliste raskuste, ilmastikutingimuste või muu hädaolukorra tõttu; h) transpordiministeeriumi ja/või kaitseministeeriumi korraldusel maanduvad õhusõidukid; i) muud seaduses sätestatud tüüpi õhusõidukid. Artikli 31 lõike 4 kohaselt kohaldatakse punktides a–c sätestatud erandeid ainult nende lennujaamade suhtes, mille enamusaktsionär on Rumeenia riik.

([26]) Kuigi 2011. aasta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise ülesande andmise akt võimaldas ka investeerimisabi andmist, piirdub käesoleva otsuse kohaldamisala tegevusabi hindamisega kuni tabelis 4 sätestatud summade ulatuses.

Tabel 4

TMT lennujaama tegevustulem ja talle eraldatud riiklikud vahendid 2011. aasta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise ülesande andmise akti kehtivuse ajal (Rumeenia leudes)

Ajavahemik	2011	2012	2013	Jaanuar – oktoober 2014	Kokku
Tegevuskulud	7 924 410	10 517 504	11 605 800	9 115 644	39 163 358
Tegevustulu	3 064 460	5 012 189	5 939 214	5 030 556	19 046 419
Tegevustulem/ kahjum	(4 859 950)	(5 505 315)	(5 666 586)	(4 085 088)	(20 116 939)
Hüvitise summa	4 951 625	5 367 648	5 606 274	3 592 570	19 518 117
Hüvitisega katmata rahastamispuudujääk	91 675	(137 667)	(60 312)	(492 518)	(598 822)
Hüvitisega katmata rahastamispuudujääk (eurodes)	21 626	(30 871)	(13 648)	(110 977)	(134 699)

(65) Kokku sai TMT lennujaam 2011. aastast kuni 2014. aasta oktoobrini 3. meetmest 19 518 117 Rumeenia leud (4 449 930 eurot) ([27]).

4.4. 4. meede. TMT lennujaama rahastamine vastavalt 2014. aasta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise ülesande andmise aktile alates 30. oktoobrist 2014 kuni 9. maini 2019

(66) Vastavalt 2014. aasta oktoobri maakondliku otsuse artikli 1 lõikele 2 on järgmised TMT lennujaama tegevused üldist majandushuvi pakkuvad teenused:

a) valitsuse hallatavate õhusõidukite liikumisalade (lennurada, perroonid, platvormid), lennujuhtimistorni, terminalide, elektrijaama ja nendega seotud seadmete (ohutus- ja turvasüsteemid ja -seadmed, elektrisüsteemid, lennuraja valgustus, kommunaalvõrgud, tuletõrjesüsteemid, juhtimis- ja seiresüsteemid) haldamine, korrapärane hooldus, remont, moderniseerimine, laiendamine ja ehitamine;

b) reisijavoogude korraldamine ja juhtimine ning sellega seotud seadmed ja nende hooldus lennujaama terminalides, ohutus- ja turvateenuste osutamine;

c) riigi omanduses olevate õhusõidukite maapealse teenindamise teenused, sealhulgas sellega seotud seadmete hankimine ([28]);

d) lennujaama taristu kaitsmine;

e) otsingu- ja päästetööd lennujaamas;

f) hädaolukordadeks, tulekahjude ennetamiseks ja tõrjeks mõeldud valve- ja turvaseadmed;

g) tolliametile, piiripolitseile, õhutranspordipolitseile, siseministeeriumile ja Rumeenia luureteenistusele nende konkreetsete ülesannete täitmiseks vajalike alade, rajatiste ja taristu tagamine ning

h) riiklike lendude, teatavate ministeeriumide ja valitsusasutuste teenuste raames tehtavate sõjaliste lendude, päästelendude ja muudes seadusega reguleeritud olukordades tehtavate lendude tasuta teenindamine.

([27]) Käesolevas otsuses kasutatud vahetuskurss on arvutatud euro ja Rumeenia leu aasta keskmise ametliku vahetuskursi alusel vastavalt Euroopa Keskpanga pakutud väärtustele. Sellega seoses kohaldati järgmisi vahetuskursse: 4,24 (2011), 4,46 (2012), 4,42 (2013) ja 4,44 (2014).

([28]) Maapealse teeninduse kohta väitis Rumeenia, et puudub õigusnorm, mis keelaks sõnaselgelt maapealse teeninduse lisamise üldist majandushuvi pakkuvate teenuste kategooriasse. Maapealne teenindus on lennutranspordi kõrvalteenus ja selle teenuse puudumisel ei suudaks Târgu Mureşi lennujaam täita oma avaliku teenindamise kohustust, mille on talle ülesandeks teinud Mureşi maavalitsus.

(67) Rumeenia ametiasutuste sõnul töötati 2014. aasta üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise ülesanne välja kooskõlas komisjoni teatisega Euroopa riigiabi eeskirjade kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise eest makstava hüvitise suhtes ([29]) ning Euroopa Liidu raamistikuga riigiabi jaoks, mida antakse avalike teenuste eest makstava hüvitisena (edaspidi „üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlev 2012. aasta raamistik"), ([30]) võttes arvesse ka 2014. aasta suuniseid lennujaamadele ja -ettevõtjatele antava riigiabi kohta („2014. aasta lennundussuunised") ([31]). 2014. aasta oktoobri maakondlik otsus lubab anda toetusi nii investeerimis- kui ka tegevuskulude kandmiseks hüvitisena üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise eest.

a) Vastavalt 2014. aasta oktoobri maakondliku otsuse artikli 4 lõikele 2 hüvitatakse üldist majandushuvi pakkuvate teenustega seotud investeerimiskulud vastavalt lennujaama käitaja äriplaanile rahastamispuudujäägi alusel kuni 75 % ulatuses abikõlblikest kuludest.

b) Vastavalt 2014. aasta oktoobri maakondliku otsuse artikli 4 lõikele 4 määratakse tegevuskulude riiklikest vahenditest rahastamise ulatus igal aastal kindlaks üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamisega seotud tegevuste rahastamise puudujäägi alusel, lähtudes lennujaama käitaja äriplaanist. Vastavalt artikli 4 lõikele 5 ei tohi tegevuskulude eest makstav hüvitis esimese viie aasta jooksul ületada 80 % viie eelnenud aasta tegevuskulude puudujäägist ja 50 % viie järgneva aasta tegevuskulude puudujäägist.

c) Vastavalt 2014. aasta oktoobri maakondliku otsuse artikli 4 lõikele 7 ei tohi hüvitise summa (nii tegevus- kui ka investeerimiskulude eest) ületada avaliku teenindamise kohustuse täitmisega seotud kulude katmiseks vajalikku summat. Artikli 4 lõike 9 kohaselt tuleb arvesse võtta ainult üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamisega seotud kulusid ja ühiskulude proportsionaalset osa. Artikli 4 lõike 10 kohaselt hõlmab hüvitise arvutamisel arvesse võetav tulu kõiki üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamisega seotud tulusid, kuid ka mis tahes tulu, mis on saadud lennujaama muust, sellega mitteseotud tegevusest. Artikli 4 lõike 11 kohaselt ei tohi hüvitis ületada eespool nimetatud kulude ja tulude vahet, et vältida võimalikku ülemäärast hüvitamist.

(68) Vastavalt artikli 2 lõigetele 2 ja 3 hõlmab 2014. aasta üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise ülesanne esialgu kümneaastast ajavahemikku, st kuni 4. aprillini 2024, et see langeks kokku nn üleminekuperioodiga, mille jooksul antakse tegevusabi vastavalt 2014. aasta lennundussuunistele, ning näeb ette võimaliku läbivaatamise järgmiste stsenaariumide korral: i) nelja aasta möödumisel esialgse ülesande andmisest, ii) kui lennujaama liiklus ületab 700 000 reisijat aastas või iii) alati, kui seda nõuavad asjaomased õigusaktid. Kuid nagu mainitud, kehtis 2014. aasta oktoobri maakondlik otsus ainult kuni 9. maini 2019.

(69) Rumeenia ametiasutused on esitanud teavet TMT lennujaama äriplaani kohta, mis hõlmab ajavahemikku 2014–2024 (edaspidi „äriplaan").

Tabel 5

Äriplaanis kavandatud eeldatavad majandusnäitajad (Rumeenia leudes)

	Nov–dets 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Eeldatavad tulud enne 30. oktoobrit 2014 teadaolnud teabe alusel	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
Eeldatavad kulud enne 30. oktoobrit 2014 teadaolnud teabe alusel	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]) Komisjoni teatis Euroopa riigiabi eeskirjade kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise eest makstava hüvitise suhtes (ELT C 8, 11.1.2012, lk 4).

([30]) Komisjoni teatis – Euroopa Liidu raamistik riigiabi jaoks, mida antakse avalike teenuste eest makstava hüvitisena (ELT C 8, 11.1.2012, lk 15).

([31]) Komisjoni teatis – Suunised lennujaamadele ja -ettevõtjatele antava riigiabi kohta (2014) (ELT C 99, 4.4.2014, lk 3).

	Nov–dets 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Eeldatav tegevuskulude rahastamispuudujääk enne 30. oktoobrit 2014 teadaolnud teabe alusel	(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
Prognoositav hüvitis	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
Prognoositav hüvitis (eurodes)	547 818	1 281 859	849 025	618 862	495 105	338 450	256 266	194 335	88 120	0	0

(70) Rumeenia ametiasutuste poolt 2014. aasta üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise ülesande andmise akti alusel tegelikult antud summad on esitatud alljärgnevas tabelis.

Tabel 6

Rahastamine vastavalt 2014. aasta üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise ülesande andmise aktile

Hüvitis	Nov–dets 2014	2015	2016	2017	2018	Jaan–apr 2019	Kokku
RUMEENIA LEUDES	2 550 353	5 448 221	3 619 000	5 038 198	4 687 908	375 981	21 719 661
EURODES	574 662	1 225 531	805 905	1 102 740	1 007 286	79 237	4 795 362

(71) Kokku sai TMT lennujaam 2014. aasta novembrist kuni 2019. aasta aprillini 4. meetmest 21 719 661 Rumeenia leud (4 795 362 eurot) ([32]).

(72) Rumeenia ametiasutused on selgitanud, et peamine põhjus, miks tegelik hüvitis oli suurem kui 2017.–2018. aasta prognoositud hüvitis, oli tingitud lennupiirangutest ja lendude täielikust peatamisest 2016. aasta novembrist kuni 2018. aasta juunini, mil lennurada ei vastanud tehnilistele nõuetele, millele järgnes selle rekonstrueerimine. 25. juunil 2018 jätkus lennujaama tegevus pärast 12 kuud (alates 17. novembrist 2016 kuni 4. oktoobrini 2017) kestnud piiratud lennutegevust ja kaheksa kuud (alates 4. oktoobrist 2017 kuni 25. juunini 2018) kestnud lendude peatamist.

4.5. 5. meede. TMT lennujaamas tegutsevate lennuettevõtjate suhtes 21. märtsist 2013 kuni 16. veebruarini 2019 kohaldatud lennujaamatasud

(73) Rumeenia ametiasutused märkisid, et:

a) valitsuse 4. mai 2011. aasta otsusega nr 455 sätestas Rumeenia riik Rumeenia lennujaamades lennujaamatasude kehtestamise ühised põhimõtted. Selle õigusakti kohaselt kohaldatakse lennujaamatasusid mittediskrimineerivalt kõigi lennujaama kasutajate suhtes. Lisaks sellele on lennujaama käitajatel õigus kohandada lennujaamatasusid asjakohaste, objektiivsete ja läbipaistvate kriteeriumide alusel, lähtudes teatavatest avalikku ja üldist huvi pakkuvatest aspektidest, sealhulgas keskkonnakaalutlustest ([33]). Lisaks määrati valitsuse otsusega Regia Autonomă „Autoritatea Aeronautică Civilă Română“ (st Rumeenia tsiviillennundusamet) sõltumatuks järelevalveasutuseks, mis vastutab valitsuse otsuse nr 455 kohaldamise järelevalve eest ([34]).

([32]) Käesolevas otsuses kasutatud vahetuskurss on arvutatud euro ja Rumeenia leu aasta keskmise ametliku vahetuskursi alusel vastavalt Euroopa Keskpanga pakutud väärtustele. Sellega seoses kohaldati järgmisi vahetuskursse: 4,44 (2014), 4,46 (2015), 4,49 (2016), 4,57 (2017), 4,65 (2018), 4,75 (2019), 4,84 (2020), 4,92 (2021) ja 4,93 (2022).

([33]) Valitsuse 4. mai 2011. aasta otsuse nr 455 artikkel 5.

([34]) Valitsuse 4. mai 2011. aasta otsuse nr 455 artikkel 14.

b) Rumeenia transpordi- ja taristuministeeriumi 23. septembri 2011. aasta määrust nr 744/2011 (edaspidi „transpordiministeeriumi 2011. aasta määrus“) kohaldatakse järgmiste lennujaamatasude suhtes: i) maandumistasu, ([35]) ii) valgustustasu, ([36]) iii) parkimistasu, ([37]) iv) reisijate teenindamise tasu, ([38]) v) arendustasu, ([39]) vi) transiiditasu ([40]) ja vii) ümberistumistasu ([41]). Määruses selgitatakse, et otsuse kohaldada mis tahes eelnimetatud lennujaamatasusid teeb lennujaama käitaja ([42]). Lisaks on määruses sätestatud, et lennujaama käitaja võib kehtestada lennujaamatasusid teatavatel eritingimustel ([43]) ning et neid tuleks kohaldada mittediskrimineerival viisil ja kasutajatevahelist konkurentsi moonutamata.

c) Transpordiministeeriumi 2011. aasta määrust rakendati TMT lennujaama suhtes Mureşi maavalitsuse 29. veebruari 2012. aasta otsusega nr 25/2012 (edaspidi „2012. aasta veebruari maakondlik otsus“). Selle otsuse kohaselt kohaldatakse lennujaamatasusid läbipaistvalt ja mittediskrimineerivalt kõigi lennujaama taristu kasutajate suhtes ning need kiidab heaks Mureşi maavalitsus ([44]).

d) Lennujaamatasud kehtestati Mureşi maavalitsuse 6. juuli 2012. aasta otsusega nr 83/2012 (edaspidi „2012. aasta juuli maakondlik otsus“), millega kiideti heaks TMT lennujaama juhatuse 2012. aasta juuni otsus nr 7/26. See kehtis ainult TMT lennujaamas tegutsevate lennuettevõtjate suhtes. Selle otsusega asendati eelmine, Mureşi maavalitsuse 24. märtsi otsus nr 26/2011 (edaspidi „2011. aasta märtsi maakondlik otsus“).

([35]) Transpordiministeeriumi 2011. aasta määruse 1. lisas on sätestatud järgmised maandumistasu kohaldamise tingimused:
a) tasu arvutatakse õhusõiduki maksimaalse sertifitseeritud stardimassi alusel;
b) alla 500 kg kaaluvaid tonniosi ei võeta arvesse ja üle 500 kg kaaluvad tonniosad loetakse üheks tonniks; õhusõiduki puhul, mille maksimaalne stardimass on alla 500 kg, võetakse tasu ühe tonni eest;
c) tasu võetakse ühe maandumise ja ühe stardi eest ning see annab loa omanikule õiguse:
— kasutada lennujaama rajatisi ja seadmeid, välja arvatud valgustust;
— kasutada terminalialasid ja -rajatisi, välja arvatud need, mille kasutamise eest tuleb eraldi tasuda;
— parkida õhusõidukit, kuid mitte kauem kui kaks tundi pärast maandumist;
d) tasu hõlmab vajaduse korral ka lennujaama kapitaliinvesteeringute ja hooldustööde kulusid, mis on seotud õhusõidukite liikumispindadega;
e) selleks, et soodustada lendude sagedust, võib lennujaama juhtkond sõltuvalt lendude arvust kohaldada maandumistasule kuni 5 % kaupa ja kuni 50 % allahindlust.

([36]) Transpordiministeeriumi 2011. aasta määruse 1. lisas on sätestatud järgmised valgustustasu kohaldamise tingimused:
a) tasu arvutatakse õhusõiduki maksimaalse sertifitseeritud stardimassi alusel;
b) alla 500 kg kaaluvaid tonniosi ei võeta arvesse ja üle 500 kg kaaluvad tonniosad loetakse üheks tonniks; õhusõiduki puhul, mille maksimaalne stardimass on alla 500 kg, võetakse tasu ühe tonni eest;
c) tasu võetakse iga maandumise ja iga stardi eest, mille puhul kasutatakse lennujaama valgustusrajatisi ja/või -seadmeid.

([37]) Transpordiministeeriumi 2011. aasta määruse 1. lisas on sätestatud järgmised parkimistasu kohaldamise tingimused:
a) tasu arvutatakse õhusõiduki maksimaalse sertifitseeritud stardimassi ja seisuaja intervalli alusel;
b) alla 500 kg kaaluvaid tonniosi ei võeta arvesse ja üle 500 kg kaaluvad tonniosad loetakse üheks tonniks; õhusõiduki puhul, mille maksimaalne stardimass on alla 500 kg, võetakse tasu ühe tonni eest.

([38]) Transpordiministeeriumi 2011. aasta määruse 1. lisas on sätestatud järgmised reisijate teenindamise tasu kohaldamise tingimused:
a) tasu võetakse iga lennujaamas lennuki pardale mineva ja lennujaamast sama lennukiga väljuva reisija eest;
b) tasu ei võeta transiitreisijate, transfeerreisijate ja alla 2-aastaste laste eest.

([39]) Transpordiministeeriumi 2011. aasta määruse 1. lisas on sätestatud järgmised arendustasu kohaldamise tingimused:
a) tasu võetakse iga lennujaamas lennuki pardale mineva ja lennujaamast sama lennukiga väljuva reisija eest ning see avaldatakse koos tasu kohaldamise perioodiga;
b) tasu võetakse nende investeerimiseesmärkide kestuse jooksul, mille suhtes seda kohaldatakse;
c) tasu kehtestatakse läbipaistvalt, teavitades lennujaama kasutajaid tasust rahastatavatest investeerimiseesmärkidest ja tasu kohaldamise kestusest.

([40]) Transpordiministeeriumi 2011. aasta määruse 1. lisas on sätestatud järgmised transiiditasu kohaldamise tingimused:
a) tasu võetakse iga lennujaamas lennuki pardale mineva ja samas lennujaamas ümber istuva reisija eest;
b) tasu ei võeta alla 2-aastaste laste eest;
c) tasu hõlmab vajaduse korral ka lennujaama investeerimiskulusid, mis on seotud ümberistumisega, ja lennujaama julgestuskulusid, mis on seotud ümberistuvate reisijatega.

([41]) Transpordiministeeriumi 2011. aasta määruse 1. lisas on sätestatud järgmised ümberistumistasu kohaldamise tingimused:
a) tasu võetakse iga lennujaamas lennuki pardale mineva ja samas lennujaamas ümber istuva reisija eest;
b) tasu ei võeta alla 2-aastaste laste eest;
c) tasu hõlmab vajaduse korral ka lennujaama investeerimiskulusid, mis on seotud ümberistumisega, arvestades punkti 5 alapunktides b ja c sätestatud nõudeid, ning lennujaama julgestuskulusid, mis on seotud ümberistuvate reisijatega.

([42]) Transpordiministeeriumi 2011. aasta määruse artikli 1 lõige 3.

([43]) Transpordiministeeriumi 2011. aasta määruse artikli 4 lõige 1 ja 1. lisa.

([44]) 2012. aasta veebruari maakondliku otsuse artikli 10 lõige 8.

e) 2012. aasta juuli maakondlik otsus esitati siseministeeriumile õiguspärasuse kontrollimiseks, nagu on seadusega nõutud. Ministeerium ei tõstatanud ühtegi õigusvastasuse aspekti. 2012. aasta juuli maakondliku otsuse kohased lennujaamatasud avaldati Rumeenia lennundusteabe väljaandes („AIP“) 20. septembril 2012. aastal. Kooskõlas kehtivate õigusaktidega jõustusid need kuus kuud pärast avaldamist, st 21. märtsil 2013. aastal.

(74) Vastavalt 2012. aasta juuli maakondlikule otsusele olid lennujaamatasud tabelis 7 esitatud suurusega.

Tabel 7

TMT lennujaama tasud 2012. aasta juuli maakondliku otsuse alusel

Tasu	Suurus (eurodes)
Maandumine	1,25/tonn
Lennuraja valgustamine	0,40/tonn
Parkimine	0,15/tonn/tund
Reisijate teenindamise tasu	1,00/reisija

(75) Rumeenia ametiasutused väitsid, et lennujaama käitaja ei saanud kogu reisijate teenindamise tasu (üks euro reisija kohta). Sellest summast kanti 0,275 eurot iga reisija kohta üle tsiviillennunduse ohutuse uurimis- ja analüüsikeskusele ja 0,05 eurot iga pardale läinud reisija kohta Rumeenia tsiviillennundusametile (st kokku kannab lennujaama käitaja nendele organisatsioonidele üle 0,325 eurot iga pardale läinud reisija kohta).

(76) Vastavalt 2012. aasta juuli maakondlikule otsusele võib tabelis 7 esitatud maandumistasu vähendada, kui lennuettevõtja maandub lennujaamas rohkem kui kolm korda kuus. Allahindlusi pakuti sõltumata õhusõiduki tüübist vastavalt järgmisele skaalale.

Tabel 8

TMT lennujaama maandumistasu allahindluse määr 2012. aasta juuli maakondliku otsuse alusel

Maandumiste arv kuus	Allahindluse määr
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 %
Üle 46	50 %

(77) Rumeenia esitas majandusprognoosi, milles on üksikasjalikult esitatud 2011.–2015. aasta eeldatav lennujaamatasudest saadav tulu, mis põhineb 2011. aasta tegelikel andmetel ja aastate 2012–2015 kohta tehtud prognoosidel ([45]). Need prognoosid tehti enne 2012. aasta juuli maakondliku otsuse vastuvõtmist. Majandusprognoosi koostamise ajal oli lennujaama peamine rahvusvaheline regulaarlennufirma Wizz Air, mis lendas lennukitega Airbus 320 kaheksasse sihtkohta: Madridi, Barcelonasse, Milanosse (Bergamo), Rooma, Pariisi, Budapesti, Dortmundi ja Londonisse. Tarom tegi regulaarlende Bukaresti.

(78) Majandusprognoosis sisalduvas juhtimiskavas nähti ette Wizz Airi lendude arvu suurendamine, Müncheni, Frankfurdi ja Bologna (Forli) liini lisamine ning nelja Ryanairi sihtkoha lisamine. Lisaks teatas teine lennuettevõtja, Air Patriot, oma kavatsusest alustada 2013. aasta jaanuarist lende TMT lennujaamast Bukaresti, Viini ja Istanbuli ([46]).

Tabel 9

Keskmine eeldatav tulu 2012. aasta juuli maakondliku otsuse alusel ([47])

Aasta	Rotatsioon – Wizz Air	Rotatsioon – muud	Kokku Tulud – Wizz Air (eurodes)	Kokku Tulud – muud (eurodes)	Kokku Tulud – Wizz Air (Rumeenia leudes)	Kokku tulud – muud (Rumeenia leudes)
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. AMETLIKU UURIMISMENETLUSE ALGATAMISE PÕHJUSED

(79) Komisjon kahtles 2011. aasta algatamisotsuses, kas 1. meedet (põhjendused 45–50) saab pidada siseturuga kokkusobivaks.

(80) Komisjon kahtles 2015. aasta algatamisotsuses, kas 2.–5. meedet (põhjendused 54–78) saab pidada siseturuga kokkusobivaks.

5.1. 1. meede. TMT lennujaama rahastamine aastatel 2007–2009

(81) 2011. aasta algatamisotsuses kaheldi, kas Rumeenia piirkondlike lennujaamade, sealhulgas TMT lennujaama 2007.–2009. aasta majandustegevus kujutas endast üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamist.

(82) Komisjon kahtles, kas üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevas 2005. aasta otsuses sätestatud kokkusobivuse kriteeriumid on täidetud. Komisjon oli eelkõige mures võimaliku ilmse vea pärast üldist majandushuvi pakkuvate teenuste kindlaksmääramises, kuna ei olnud selge, kas vaid turujõudude reguleerida jäädes oleksid asjaomased piirkonnad ilma nende lennujaamadeta jäänud ülejäänud riigi ja ELiga piisavalt ühendamata ([48]).

([45]) Rumeenia ametiasutused selgitasid, et prognoos hõlmas ainult nelja aastat, kuna see oli seotud juhatuse ametiajaga. Rumeenia on selgitanud, et see on kooskõlas valitsuse erakorralise määruse nr 109/2011 artikli 8 lõikega 1, millega piirati juhatuse ametiaega nelja aastani.

([46]) Air Patriot tegi ühepoolse otsuse mitte lennata TMT lennujaamast. Selle otsuse põhjused on Rumeenia ametiasutustele teadmata.

([47]) Tabelis on esitatud 2011. aasta tegelikud andmed ja prognoos 2012.–2015. aasta kohta.

([48]) 2011. aasta algatamisotsuse põhjendused 107 ja 108.

(83) 2011. aasta algatamisotsusega algatatud uurimine lõpetati 2016. aasta lõpliku otsusega, Aradi, Bacău, Baia Mare, Craiova, Iaşi, Oradea, Satu-Mare, Sibiu, Suceava, Tulcea ja Constanţa lennujaama rahastamise kohta Rumeenia ametiasutuste poolt aastatel 2007–2009.

(84) 2016. aasta lõplikus otsuses jõuti järeldusele, et eespool nimetatud lennujaamade rahastamine riiklikest vahenditest kujutab endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, mida rakendatakse rikkudes ELi toimimise lepingu artikli 108 lõiget 3. Komisjon leidis uurimise käigus, et Rumeenia lennujaamade rahastamine riiklikest vahenditest ei olnud kooskõlas ei üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2005. aasta otsusega ega üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2012. aasta otsusega ([49]) ega üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2012. aasta raamistikuga, sest Rumeenia ei suutnud tõendada, et lennujaama käitajale oli pandud selgelt kindlaks määratud avaliku teenindamise kohustus väidetavate ülesannete andmise aktidega, millele ta tugines. ([50]) Selle asemel leiti, et rahastamine on kooskõlas 2014. aasta lennundussuunistega ([51]). Seega tunnistati abi siseturuga kokkusobivaks vastavalt ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punktile c.

(85) Aastatel 2007–2009 toimunud CNI lennujaama ja TMT lennujaama riiklikest vahenditest rahastamise uurimist ei lõpetatud, kuna komisjon leidis, et kõnealust meedet oleks parem hinnata eraldi lõplike otsustega, mis hõlmaksid ka 2015. aasta algatamisotsuse alusel uuritud meetmeid ([52]).

5.2. **2. meede. Maapealse teeninduse taristu rahastamine 2011. aastal**

(86) Rumeenia leidis, et maapealse teeninduse teenuste rahastamine on seotud TMT lennujaama kohustusega osutada üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid. Sellega seoses näib, et kõnealust maapealse teeninduse taristut kasutasid kõik TMT lennujaama suunduvad ja sealt väljuvad lennud ning see oli seotud lennujaama üldise toimimisega.

(87) Komisjon kahtles 2015. aasta algatamisotsuses, kas TMT lennujaamale on tehtud ülesandeks tõelise avaliku teenuse osutamine, ja jõudis esialgu järeldusele, et maapealse teenindamise teenuste riiklikest vahenditest rahastamine ei pruugi kujutada endast üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise hüvitamist.

(88) Lisaks hindas komisjon 2005. aasta lennundussuuniste alusel maapealse teeninduse teenuste rahastamist. Komisjon asus esialgu seisukohale, et maapealse teeninduse taristu rahastamine ei ole investeerimisabi kokkusobivuse hindamisel abikõlblik kulu, ([53]) ja jõudis järeldusele, et rahastamine ei ole esmapilgul 2005. aasta lennundus-suunistega kooskõlas.

5.3. **3. meede. TMT lennujaama rahastamine vastavalt 2011. aasta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise ülesande andmise aktile alates 2011. aasta augustist kuni 2014. aasta oktoobrini**

(89) 2015. aasta algatamisotsuses kaheldi, kas 2011. aasta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise ülesanne on kooskõlas Altmarki kohtuotsusega, ([54]) kuna lennujaama käitajat ei valitud pakkumismenetluse teel ja puudusid tõendid selle kohta, et hüvitis põhines tavapärase hästi juhitud lennujaama käitaja kuludel.

(90) Eelöeldu põhjal leidis komisjon, et neli Altmarki tingimust ei ole kumulatiivselt täidetud, ja jõudis esialgsele järeldusele, et eelise olemasolu ei saa välistada.

([49]) Komisjoni 20. detsembri 2011. aasta otsus 2012/21/EL Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid osutavatele ettevõtjatele avalike teenuste eest makstava hüvitisena antava riigiabi suhtes (ELT L 7, 11.1.2012, lk 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2012/21(1)/oj).

([50]) 2016. aasta lõpliku otsuse põhjendused 111–113 ja 121.

([51]) Meetmed tunnistati kokkusobivaks 2014. aasta lennundussuuniste punktide 113, 129, 137 ja 172 alusel.

([52]) 2016. aasta lõpliku otsuse põhjendus 69.

([53]) 2005. aasta lennundussuuniste punkti 53 alapunkt iii ja punkt 55.

([54]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 24. juuli 2003, Altmark Trans GmbH ja Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

(91) Kuigi Rumeenia väitis, et TMT lennujaama rahastamine riiklikest vahenditest aastatel 2011–2014 kujutas endast hüvitist üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise eest vastavalt üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevale 2005. aasta otsusele, kahtles komisjon selles, kas hüvitis oli eelnevalt selgelt, läbipaistvalt ja objektiivselt kindlaks määratud ning kas see oli proportsionaalne üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise kuludega. Samadel põhjustel kahtles komisjon, kas meede vastab üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevas 2012. aasta raamistikus sätestatud kriteeriumidele, ning asus esialgu seisukohale, et abi ei saa pidada üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2012. aasta raamistiku alusel siseturuga kokkusobivaks ([55]).

(92) Komisjon hindas ka meetme kokkusobivust 2014. aasta lennundussuuniste sätetega, ([56]) mis käsitlevad enne suuniste jõustumist antud tegevusabi. Komisjon kahtles, kas TMT lennujaamale antud tegevusabi oli ühise huvi eesmärgi saavutamiseks asjakohane, arvestades CNI lennujaama ja TMT lennujaama lähedust. Komisjon kahtles ka selles, kas kõnealune tegevusabi piirdus vajaliku miinimumiga, ning oli esialgu seisukohal, et meede ei vasta 2014. aasta lennundussuunistes sätestatud kokkusobivuse tingimustele.

5.4. 4. meede. TMT lennujaama rahastamine vastavalt 2014. aasta üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise ülesande andmise aktile alates 30. oktoobrist 2014 kuni 9. maini 2019

(93) Komisjon märkis, et TMT lennujaama reisijate arv ületas 2014. aasta üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise ülesande jõustumisele eelnenud aastatel 200 000 reisijat ja seetõttu jäi see vastavalt üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2012. aasta otsuse artikli 2 lõikele 1 selle otsuse reguleerimisalast välja.

(94) Komisjon leidis, et tema seisukoht 2011. aasta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise hüvitamise kohta on *mutatis mutandis* kohaldatav ka 2014. aasta üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise hüvitamise suhtes. Eelkõige kahtles komisjon sel ajal kättesaadava teabe põhjal selles, kas 2014. aasta üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise ülesande raames on selgelt ja läbipaistvalt kindlaks määratud avaliku teenindamise kohustused, hüvitise arvutamise parameetrid ja ülemääraste hüvitiste vältimise kord ning kas see on kooskõlas üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2012. aasta raamistiku punktidega 17 ja 18.

(95) Komisjon hindas meetme kokkusobivust 2014. aasta lennundussuunistega ja leidis selles etapis, et nii investeerimis- kui ka tegevusabi puhul ei ole täielik vastavus suuniste nõuetele tagatud.

5.5. 5. meede. TMT lennujaamas tegutsevate lennuettevõtjate suhtes 21. märtsist 2013 kuni 16. veebruarini 2019 kohaldatud lennujaamatasud

(96) Seoses 5. meetme raames kehtestatud lennujaamatasudega asus komisjon 2015. aasta algatamisotsuses esialgu seisukohale, et turumajandusliku ettevõtja põhimõtet ei ole järgitud, mille tulemuseks on majandusliku eelise andmine.

(97) Komisjon jõudis esialgsele seisukohale, et 2012. aasta maakondliku otsuse alusel antud majanduslik eelis oli valikuline, sest see anti ainult õhutranspordisektori ühe osa ettevõtjatele, nimelt TMT lennujaamast väljuvaid lende teenindavatele lennuettevõtjatele. Selline lähenemisviis ei olnud õigustatud lennujaamatasude süsteemi olemuse ja üldise loogika tõttu. Komisjon seadis kahtluse alla reisijatasu määra üks euro reisija kohta, mis on eriti madal. Lisaks sellele leidis komisjon esialgu, et ühes kuus toimunud maandumiste arvul põhinevad hinnaalandused tundusid eelistavat mitme lennuliini või suure lennusagedusega lennuettevõtjaid. Komisjoni 2015. aasta algatamisotsuses esitatud esialgne järeldus põhines põhjendustel, mis olid kooskõlas tollase väljakujunenud kohtupraktikaga.

([55]) 2015. aasta algatamisotsuse põhjendus 218.
([56]) 2014. aasta lennundussuuniste punkt 137.

6. **RUMEENIA MÄRKUSED**

6.1. **Rumeenia märkused 2011. aasta algatamisotsuse kohta (1. meede)**

(98) Rumeenia käsitles oma märkustes algatamisotsuse kohta peamiselt komisjoni küsimusi seoses riigiabi kavaga, millega kavandati rahastada aastas vähem kui miljonit reisijat teenindavate lennujaamade taristusse tehtavaid investeeringuid (seda kava käsitleva teatise võttis Rumeenia tagasi).

(99) Seoses Rumeenia piirkondlike lennujaamade riiklikest vahenditest rahastamisega ning vastuseks komisjoni seisukohale, et lennujaamade ilmne üleküllus teatavates piirkondades võib takistada kõnealuste lennujaamade arengut, märkis Rumeenia, et piirkondlike lennujaamade (kus reisijate arv on väike, mis ei võimalda neil saavutada kasumlikkust) olukord on peamiselt tingitud asjaomaste lennujaamade asukohapiirkondade arengutasemest, mitte aga kaugusest naabruses asuvatest lennujaamadest.

(100) Rumeenia selgitas ka, et summad eraldati tegevuse alustamise ajal, tuginedes tõendavatele dokumentidele ja heakskiidetud eelarve piires.

6.2. **Rumeenia märkused 2015. aasta algatamisotsuse kohta**

6.2.1. *Maapealse teeninduse taristu rahastamine 2011. aastal (2. meede)*

(101) Rumeenia ametiasutused väidavad, et maapealse teeninduse taristu kulude katmiseks võib üldist majandushuvi pakkuvate teenuste eest hüvitist otseselt maksta. Rumeenia väidab, et üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamiseks peab iga lennujaam tagama minimaalse maapealse teeninduse taristu olemasolu, et teenindada õhusõidukeid, mis on seadusega lennujaamatasudest vabastatud. Lennujaamad, mis seda ei tee, ei saa ohutult ja turvaliselt tegutseda.

(102) Rumeenia ametiasutused selgitasid ametliku uurimise käigus, et taristut kasutati lennujaama äritegevuseks, kuid selle kasutamise eesmärk ei olnud laiendada majandustegevust, vaid säilitada olemasolevat majandustegevust rahuldaval tasemel vastavalt lennunduse erinõuetele.

6.2.2. *Üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise ülesande andmise aktid (3. ja 4. meede)*

(103) Rumeenia ametiasutused väidavad, et nii 2011. aasta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise ülesanne kui ka 2014. aasta üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise ülesanne vastavad kõigile Altmarki kohtuotsuses nimetatud tingimustele ning ei anna tõenäoliselt TMT lennujaamale mingeid eeliseid. Rumeenia sõnul olid avaliku teenindamise kohustused mõlemal juhul varem selgelt kindlaks määratud avaliku teenindamise delegeerimise dokumentides ja ette olid kehtestatud hüvitise arvutamise mehhanismid, et vältida ülemääraste hüvitiste maksmist.

(104) Seoses 2011. aasta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise ülesandega selgitas Rumeenia, et TMT lennujaam on kohustatud pidama eraldi raamatupidamisarvestust üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamisega seotud tulude ja kulude kohta ning põhjendama taotletud hüvitist. Lisaks sellele vaadatakse Rumeenia ametiasutuste sõnul TMT lennujaama tegevus korrapäraselt läbi, et kontrollida kulude alust ja kohustuste täitmist.

(105) Seoses 2014. aasta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise ülesandega väitis Rumeenia, et ülesande andmise aktis nõutakse mitmeaastase äriplaani koostamist, mis näitab hüvitise järkjärgulist vähendamist.

(106) TMT lennujaama ja CNI lennujaama läheduse kohta teatas Rumeenia, et kuigi vahemaa kahe lennujaama vahel näib olevat suhteliselt lühike (103 km), kulub vanade teede ja suurenenud liikluskoormuse tõttu selle vahemaa läbimiseks kaks tundi. Raudteetransport ei ole kuigi hästi arenenud ja kiirühendus puudub.

6.2.3. *Lennujaamatasud (5. meede)*

(107) Rumeenia ametiasutuste sõnul määrati tasu suurus kindlaks pärast eelnenud tasuvusanalüüsi, mille käigus võeti arvesse mitut vastupidist stsenaariumi, nagu seda oleks teinud ka mõistlik erainvestor.

(108) Rumeenia ametiasutused selgitasid, et tasusid kohaldati mittediskrimineerivalt kõigi lennuettevõtjate suhtes, need avaldati Rumeenia lennundusväljaandes ja neis võeti arvesse 2011. aasta ülesande andmise akti.

6.2.4. *Mureşi maavalitsuse otsuse nr 47/2013 kohane rahastamine*

(109) 2015. aasta algatamisotsuses kutsuti Rumeenia ametiasutusi üles selgitama Mureşi maavalitsuse otsuse nr 47/2013 kohast rahastamist ja eelkõige seda, kas see hõlmab ka TMT lennujaamas autode parkimist või muud taristut.

(110) Rumeenia ametiasutused on selgitanud, et lennujaamas parkimise korraldamine ei kuulu lennujaama käitajale määratud lennundustegevuste hulka ning seetõttu ei ole Mureşi maavalitsus kunagi eraldanud riiklikke vahendeid parkimistegevuse rahastamiseks – ei investeeringuteks ega tegevuskulude katteks.

6.3. **Huvitatud isikute märkused**

6.3.1. *Huvitatud isikute märkused 2011. aasta algatamisotsuse kohta*

6.3.1.1. Carpatair

(111) Carpatair märgib, et tegevusabi peetakse üldjuhul ebaseaduslikuks ja ELi huvidega vastuolus olevaks ning et seda tuleks anda üksnes erandjuhtudel. Lennujaamadele tegevusabi andmine avaldaks Carpatairi arvamusel valdkonnale ebasoodsat mõju järgmistel põhjustel ([57]):

1) see tekitaks ELi lennujaamade vahel ebaausa konkurentsi ja võimaldaks riigiabi saaval lennujaamal meelitada ligi lennuettevõtjaid, pakkudes neile allahindlusi lennujaamatasudelt. Lennujaamad, kes sellist abi ei saa, ei suudaks lennuettevõtjate ligimeelitamiseks tõhusalt konkureerida;

2) meede ajendaks tegevusabi saavaid lennujaamu tegema suuri allahindlusi lennujaamatasudelt, kusjuures selliseid allahindlusi ei antaks juhul, kui lennujaamad tegutseksid turutingimustel.

(112) Carpatair juhib tähelepanu sellele, et tegevusabil on lennutranspordi ja lennujaamateenuste turgudele kahjulik mõju, kuna see põhjustab ebaausat konkurentsi lennujaamade vahel ja sellest tulenevalt ka nendes lennujaamades tegutsevate lennuettevõtjate vahel. Sel viisil põhjustab tegevusabi Rumeenia lennujaamade vahel ebaausat konkurentsi ja mõjutab ebasoodsalt ka naaberriikides, näiteks Ungaris asuvaid lennujaamu ([58]).

6.3.1.2. Rumeenia Lennujaamade Liit

(113) Rumeenia Lennujaamade Liit (Asociația Aeroporturilor din România (AAR)) on tööandjate ühendus, mis on Rumeenia tsiviillennuvälju esindav mittetulunduslik juriidiline isik.

(114) AARi märkustes algatamisotsuse kohta viidati komisjoni kahtlustele seoses riigiabikavaga, millega kavatseti rahastada investeeringuid aastas vähem kui miljonit reisijat teenindavate lennujaamade taristusse (seda kava käsitleva teatise võttis Rumeenia tagasi).

([57]) 2011. aasta algatamisotsuse põhjendus 57.
([58]) 2011. aasta algatamisotsuse põhjendus 58.

6.3.2. *Huvitatud isikute märkused 2015. aasta algatamisotsuse kohta*

6.3.2.1. Cluj-Napoca lennujaam

6.3.2.1.1. Lennujaamatasud

(115) CNI lennujaam väitis, et lennujaamatasu üks euro reisija kohta on liiga väike, et katta TMT lennujaama tegevuskulusid. Lisaks sellele katab iga väljuva reisija kohta võetav 0,325 eurot turvalisuse tagamise kulud, mida lennujaama käitaja ei ole kinni pidanud, mistõttu sisuliselt küsitakse iga väljuva reisija kohta ainult 0,675 eurot. Nii väikesed tasud takistavad Cluji lennujaamal lennuettevõtjatega tõhusate läbirääkimiste pidamist, mis moonutab konkurentsi.

6.3.2.1.2. Üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise ülesande andmise aktid

(116) CNI lennujaam väitis, et TMT lennujaamale üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise hüvitamiseks antud riigiabi kattis tegelikult lennuettevõtjatele teenuste osutamise kulud. CNI lennujaama väitel tegid TMT lennujaamas osutatud üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise ülemäärase hüvitamise võimalikuks Mureşi maavalitsuse eelarvevahendite ümberpaigutused, ilma et üldist majandushuvi pakkuvate teenustega seotud tulud ja kulud oleksid eraldatud äritegevusega seotud tuludest ja kuludest.

6.3.2.1.3. Mureşi maavalitsuse otsuse nr 47/2013 kohane rahastamine

(117) CNI lennujaam väitis, et maakondliku otsuse nr 47/2013 alusel ebaseaduslikult antud võimaliku riigiabi olemasolu tõendab asjaolu, et liikmesriigi kohtud tühistasid selle otsuse.

6.3.2.1.4. Wizz Air

(118) Wizz Air väidab, et lennujaamatasud ei ole valikulised, kuna neid kohaldati TMT lennujaama olemasolevate või potentsiaalsete kasutajate suhtes.

7. RUMEENIA MÄRKUSED HUVITATUD ISIKUTE MÄRKUSTE KOHTA

7.1. Rumeenia märkused huvitatud isikute märkuste kohta, mis käsitlevad 2011. aasta algatamisotsust (1. meede)

(119) Rumeenia märgib, et enamik Rumeenia piirkondlikke lennujaamu teenindab aastas alla 50 000 reisijat ning et 2015. aastaks tehtud prognooside kohaselt ei ületa ühegi kõnealuse lennujaama reisijate arv 300 000 reisijat. Selle põhjal leiab Rumeenia, et riigi poolt nendele lennujaamadele antud toetus ei kahjusta tõenäoliselt konkurentsi ega liikmesriikidevahelist kaubandust ([59]).

7.2. Rumeenia märkused huvitatud isikute märkuste kohta, mis käsitlevad 2015. aasta algatamisotsust

7.2.1. *Lennujaamatasud (5. meede)*

(120) Rumeenia ametiasutused väitsid, et maakondliku otsuse nr 83/2012 kohased lennujaamatasud kehtestati vastavalt sel ajal kehtinud asjakohastele siseriiklikele õigusaktidele.

(121) Rumeenia ametiasutused väitsid ka, et Mureşi maavalitsuse ja TMT lennujaam ei loonud kohaldatud soodustusi spetsiaalselt Wizz Airi kasuks, vaid neid kohaldati mittediskrimineerimise ja võrdsete võimaluste põhimõtte alusel kõigi lennujaamas tegutsevate lennuettevõtjate suhtes.

([59]) 2016. aasta lõpliku otsuse põhjendus 66.

(122) Allahindlused olid osa strateegiast, mille eesmärk oli vähendada riske ja sõltuvust vähestest väikestest lennuettevõtjatest, ning lennujaama tulude, sealhulgas lennujaama tegevusest saadava kasumi kestliku kasvu poliitikast, mis on seotud reisijateveo suurenemisega.

(123) Rumeenia väitis ka, et TMT lennujaam ei kohaldanud väga väikeseid lennujaamatasusid.

7.2.2. *Üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise ülesande andmise aktid (3. ja 4. meede)*

(124) Rumeenia kordas, et piirkondlike lennujaamade (kus reisijate arv on väike, mis ei võimalda neil saavutada kasumlikkust) finantsolukord on peamiselt tingitud asjaomaste lennujaamade asukohapiirkondade vähesest majanduslikust arengust, mitte kaugusest naabruses asuvatest lennujaamadest.

(125) Lisaks vaidlustasid Rumeenia ametiasutused CNI lennujaama esitatud väidetava ülemäärase hüvitise väite ja kinnitasid, et TMT lennujaama 2011. aasta finantsaruanded on koostatud kooskõlas põhimõtetega, mille kohaselt hoiti üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise kulud ja tulud pärast 2011. aasta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise ülesande andmise akti vastuvõtmist muust äritegevusest lahus.

8. **1. MEETME HINDAMINE. TMT LENNUJAAMA RAHASTAMINE AASTATEL 2007–2009**

8.1. **Abi olemasolu**

(126) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaselt on igasugune liikmesriigi poolt või riigi ressurssidest ükskõik missugusel kujul antav abi, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist, siseturuga kokkusobimatu niivõrd, kuivõrd see kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust.

(127) Et meede liigituks riigiabiks selle sätte tähenduses, peavad seega olema täidetud järgmised kumulatiivsed tingimused:

a) abisaaja on ettevõtja;

b) meedet rahastatakse riigi rahalistest vahenditest ja see on seostatav riigiga;

c) see annab abisaajale majandusliku eelise;

d) see eelis on valikuline ning

e) meede peab kahjustama või ähvardama kahjustada konkurentsi ning võib kahjustada liikmesriikidevahelist kaubandust.

8.1.1. *Majandustegevus ja ettevõtja mõiste*

(128) Komisjon peab kõigepealt kindlaks tegema, kas 1. meedet kohaldatakse ettevõtjate suhtes ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Ettevõtja on majandustegevusega tegelev mis tahes üksus, olenemata oma õiguslikust vormist ja rahastamisviisist ([60]). Majandustegevus on igasugune tegevus, mis seisneb kaupade või teenuste pakkumises teataval turul ([61]).

([60]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 18. juuni 1998, komisjon *vs.* Itaalia, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303; kohtuotsus, Euroopa Kohus, 23. aprill 1991, Höfner ja Elser, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161.

([61]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 16. juuni 1987, komisjon *vs.* Itaalia, 118/85, ECLI:EU:C:1987:283; kohtuotsus, Euroopa Kohus, 18. juuni 1998, komisjon *vs.* Itaalia, 35/96, ECLI:EU:C:1998:303.

(129) Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt tuleb lennujaama taristu käitamist ja ehitamist pidada riigiabi kontrolli kohaldamisalasse kuuluvaks majandustegevuseks ([62]). Kui lennujaama käitaja tegeleb majandustegevusega, pakkudes tasu eest lennujaamateenuseid, on ta sõltumata oma õiguslikust vormist ja rahastamisviisist ettevõtja ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

(130) Kuigi lennujaama käitajaid tuleb käsitada ettevõtjana ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, tuleb meenutada, et lennujaama käitaja kogu tegevus ei pruugi olla majandusliku iseloomuga ([63]).

(131) Euroopa Kohus leidis, et tegevust, mille eest vastutab oma avalik-õiguslikke ülesandeid täites tavaliselt riik, ei käsitata majandustegevusena ning selle suhtes ei kohaldata riigiabi eeskirju ([64]).

(132) Seetõttu ei kujuta avaliku sektori ülesannetega seotud tegevuse või selle tegevusega vahetult seotud taristu rahastamine endast üldiselt riigiabi ([65]). Lennujaama puhul peetakse üldjuhul mittemajanduslikuks selliseid tegevusvaldkondi nagu lennujuhtimine, politsei ja tolli tegevus, tuletõrje, meetmed, mis on vajalikud tsiviillennunduse kaitsmiseks õigusvastase sekkumise eest, ning investeeringud, mis on seotud nende tegevuste jaoks vajaliku taristu ja seadmetega ([66]).

(133) Mittemajandusliku tegevuse riikliku rahastamisega ei tohi siiski kaasneda põhjendamatut diskrimineerimist lennuettevõtjate ja lennujaamade käitajate vahel. Väljakujunenud kohtupraktikast ilmneb, et kui riigiasutused vabastavad ettevõtjad nende majandustegevusega lahutamatult seotud kuludest, on tegu eelise andmisega ([67]). Seega, kui teatavas õigussüsteemis on tavapärane, et lennuettevõtjad või lennujaamade käitajad kannavad teatavate teenuste kulud, võidakse mõnele avaliku sektori asutuste nimel samu teenuseid osutavale lennuettevõtjale või lennujaama käitajale, kes neid kulusid kandma ei pea, anda eelis, isegi kui teenuseid endid peetakse mittemajanduslikeks ([68]).

(134) Nagu põhjenduses 41 on selgitatud, on lennujaama käitaja tegelenud ja tegeleb lennujaama taristu ehitamise, hooldamise ja käitamisega. Ta pakub lennujaamateenuseid ja võtab kasutajatelt – kommerts- ja üldlennundusettevõtjatelt – lennujaamataristu kasutamise eest tasu, rakendades seeläbi taristut ärilistel eesmärkidel. Seetõttu tegeles lennujaama käitaja hinnataval ajavahemikul majandustegevusega ja on seega ettevõtja ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

(135) Ei Rumeenia ega lennujaama käitaja ei väitnud, et osa ajavahemiku 2007–2009 rahastamisest oli konkreetselt ette nähtud TMT lennujaama käitaja avaliku sektori ülesannete täitmiseks tehtavate kulutuste hüvitamiseks. Tegelikult oli lennujaama käitaja 2007.–2009. aasta rahastamiseks kehtestatud hüvitusmehhanism mõeldud selleks, et katta lennujaama käitaja tulude ja kahjumi vahe, hoidmata lahus avaliku sektori ülesannete täitmise kulusid ja muud liiki kulusid.

([62]) Kohtuotsus, Üldkohus, 12. detsember 2000, Aéroports de Paris *vs.* komisjon, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, mida on kinnitatud Euroopa Kohtu 24. oktoobri 2002. aasta otsusega kohtuasjas Aéroports de Paris *vs.* komisjon, C-82/01, ECLI:EU:C:2002:617, punktid 75–79. Seda on kinnitatud ka Üldkohtu 24. märtsi 2011. aasta otsuses kohtuasjas Mitteldeutsche Flughafen AG ja Flughafen Leipzig Halle GmbH *vs.* komisjon (kohtuotsus Leipzig-Halle lennujaam), T-443/08 ja T-455/08, ECLI:EU:T:2011:117, eelkõige selle punktides 93 ja 94, mida on kinnitatud Euroopa Kohtu 19. detsembri 2012. aasta otsusega kohtuasjas Leipzig-Halle, C-288/11 P, avaldamata, ECLI:EU:C:2012:821.

([63]) 2014. aasta lennundussuuniste punkt 34. Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 19. jaanuar 1994, SAT Fluggesellschaft *vs.* Eurocontrol, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7.

([64]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 16. juuni 1987, komisjon *vs.* Itaalia, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283, punktid 7 ja 8, ning kohtuotsus, Euroopa Kohus, 4. mai 1988, Bodson *vs.* Pompes funèbres des régions libérées, C-30/87, ECLI:EU:C:1988:225, punkt 1.

([65]) Komisjoni 19. märtsi 2003. aasta otsus N 309/2002 „Lennundusjulgestus – kulude hüvitamine pärast rünnakuid 11. septembril 2001“ (ELT C 148, 25.6.2003, lk 7).

([66]) Vt 2014. aasta lennundussuuniste punkt 35. Samuti kohtuotsus, Euroopa Kohus, 19. jaanuar 1994, SAT Fluggesellschaft mbH *vs.* Eurocontrol, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7, punkt 30, ning kohtuotsus, Euroopa Kohus, 26. märts 2009, SELEX Sistemi Integrati SpA *vs.* Euroopa Ühenduste Komisjon, C-113/07 P, ECLI:EU:C:2009:191, punkt 71.

([67]) Vt kohtuotsus, Euroopa Kohus, 3. märts 2005, Heiser, C-172/03, ECLI:EU:C:2005:130, punkt 36, ja seal viidatud kohtupraktika.

([68]) 2014. aasta lennundussuuniste punkt 37.

(136) Seetõttu järeldab komisjon, et 1. meede ei kujuta endast avaliku sektori ülesannete täitmise kulude hüvitamist ja seega kohaldatakse seda ettevõtja suhtes.

8.1.2. *Riigi rahalised vahendid ja riigiga seostatavus*

(137) Selleks, et meedet saaks käsitada riigiabina ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, peab see olema rahastatud riiklikest vahenditest ja seostatav riigiga, st seda peab olema andnud riik ise või vahendav asutus, kes tegutseb talle antud volituste alusel ([69]). ELi toimimise lepingu artikli 107 kohaldamisel on kohalike omavalitsuste rahalised vahendid riigi vahendid ([70]).

(138) 2007.–2009. aastal andis riiklikke rahalisi vahendeid valitsuse 1997. aasta otsuse alusel otse Mureşi maavalitsus, st kohalik omavalitsus omavahenditest.

(139) Seetõttu leiab komisjon, et 2007.–2009. aasta aegne rahastamine toimus riigi rahalistest vahenditest ja oli seostatav riigiga.

8.1.3. *Valikulisus*

(140) Et riigi meede kuuluks ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaldamisalasse, peab see soodustama teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist. Seega hõlmab riigiabi mõiste vaid neid meetmeid, millega antakse ettevõtjatele eelis valikuliselt.

(141) Käesolevas juhtumis on 1997. aasta otsuse alusel antud rahaline toetus valikuline, sest abi anti ainult teatavatele ettevõtjatele, täpsemalt TMT lennujaama käitajale. Tegemist on üksikmeetmega. Seega on 1. meede valikuline ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

8.1.4. *Majanduslik eelis*

(142) Lennujaama käitaja riiklikest vahenditest rahastamise eesmärk oli hüvitada tema tavapärase tegevuse käigus kantud kahju. Miski komisjonile käsutuses olnud faktilistes tõendites ega Rumeenia või kolmandate isikute esitatud märkustes ei viita sellele, et abi andnud asutused oleksid abi andmise otsuse tegemise ajal saanud oodata kõnealustest rahastamismeetmetest rahalist tulu. Seega ei ole kõnealune riiklikest vahenditest rahastamine kooskõlas turumajandusliku ettevõtja põhimõttega.

(143) Lisaks väitis Rumeenia, et vaidlusalune riiklikest vahenditest rahastamine kujutab endast hüvitist üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise eest. Ettevõtjate puhul, kellele on tehtud ülesandeks osutada üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid, peab komisjon selleks, et otsustada, kas hindamisalune meede kujutab endast majanduslikku eelist ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, kontrollima Euroopa Kohtu Altmarki kohtuotsuses sätestatud nelja kumulatiivse tingimuse täitmist. Need tingimused võib kokku võtta järgmiselt:

a) esiteks peab abisaajale olema tegelikult pandud avaliku teenindamise kohustus ja see kohustus peab olema täpselt kindlaks määratud (esimene Altmarki kriteerium);

b) teiseks peavad tingimused, mille alusel hüvitist arvutatakse, olema enne objektiivselt ja läbipaistvalt kindlaks määratud (teine Altmarki kriteerium);

([69]) Viidatud Stardust Marine'i kohtuotsuse punktid 53–56. Kohtuotsused, Üldkohus, 12. mai 2011, liidetud kohtuasjad Region Nord-Pas-de-Calais, T-267/08, ECLI:EU:T:2011:209 ja Communauté d'agglomération du Douaisis *vs.* Euroopa Komisjon, T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, punkt 108. Kohtuotsused, Euroopa Kohus, 24. jaanuar 1978, Van Tiggele, 82/77, ECLI:EU:C:1978:10, punktid 25 ja 26; ning 12. detsember 1996, Air France *vs.* komisjon (edaspidi „Air France'i kohtuotsus"), T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, punkt 63.

([70]) Kohtuotsus, Üldkohus, 12. mai 2011, Nord-Pas-de-Calais, liidetud kohtuasjad T-267/08 ja T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, punkt 108.

c) kolmandaks ei tohi hüvitis olla suurem, kui on vajalik avaliku teenindamise kohustuse täitmisest tulenevate kulude täielikuks või osaliseks katmiseks, arvestades selle saajat ja kohustuse täitmisega seotud mõistlikku kasumit (kolmas Altmarki kriteerium);

d) neljandaks, kui avaliku teenindamise kohustust täitvat ettevõtjat ei valitud konkreetsel juhul avalikus hankemenetluses, mis võimaldab välja valida pakkuja, kes suudab neid teenuseid osutada üldsusele kõige väiksemate kuludega, peab sobiva hüvitise suurus olema kindlaks määratud selliste kulude analüüsi alusel, mida keskmise suurusega, hästi korraldatud juhtimise ja avalike teenuste osutamise kohustuse täitmise seisukohast vajalike vahenditega varustatud ettevõtja oleks nende kohustuste täitmiseks kandnud, arvestades nende kohustuste täitmisega seotud tulusid ja mõistlikku kasumit (neljas Altmarki kriteerium).

8.1.4.1. Neljas Altmarki kriteerium

(144) Neljanda Altmarki kriteeriumi kohaselt peab hüvitis riigiabi välistamiseks piirduma üksnes vajaliku miinimumiga. See kriteerium on täidetud juhul, kui hüvitise saaja on valitud pakkumismenetluse teel, mis võimaldas välja valida pakkuja, kes on võimeline osutama nõutavat üldist majandushuvi pakkuvat teenust üldsusele kõige väiksemate kuludega; kui hüvitise saaja ei ole valitud pakkumismenetluse teel, on kriteerium täidetud juhul, kui hüvitis on arvutatud tõhusa ettevõtja kulude põhjal.

(145) Käesoleval juhul ei olnud abisaaja valitud pakkumismenetluse teel. Ühtlasi ei ole tõendeid selle kohta, et hüvitise suurus oleks kindlaks määratud selliste kulude analüüsi alusel, mida keskmise suurusega hästi korraldatud juhtimise ja avaliku teenusega seotud nõuete täitmiseks vajalike piisavate vahenditega varustatud ettevõtja oleks nende kohustuste täitmiseks kandnud, arvestades nende kohustuste täitmisega seotud tulusid ja mõistlikku kasumit. Seega ei saa komisjoni arvates järeldada, et kõnealune riiklikest vahenditest rahastamine oli kindlaks määratud kooskõlas neljanda Altmarki kriteeriumiga.

(146) Seetõttu ei vasta uuritav meede neljandale Altmarki kriteeriumile.

8.1.4.2. Järeldus

(147) Kuna neljas Altmarki kriteerium ei ole täidetud, leiab komisjon, et käesoleval juhul ei ole neli Altmarki kriteeriumi kumulatiivselt täidetud, ilma et oleks vaja üksikasjalikult uurida teisi Altmarki kriteeriume. Kuna ka turumajandusliku ettevõtja põhimõtet ei ole järgitud, andis hinnatav 1. meede lennujaama käitajale majandusliku eelise.

8.1.5. *Konkurentsi moonutamine ja mõju liikmesriikidevahelisele kaubandusele*

(148) Riigi rakendatud meede loetakse konkurentsi kahjustavaks või ohustavaks, kui see võib parandada abisaaja konkurentsivõimet võrreldes teiste konkureerivate ettevõtjatega, mis on üldjuhul nii, kui rahaline eelis antakse ettevõtjale liberaliseeritud sektoris, kus valitseb või võib valitseda konkurents.

(149) Kui liikmesriigi antud abi tugevdab ettevõtja seisundit võrreldes teiste liidusiseses kaubanduses konkureerivate ettevõtjatega, tuleb järeldada, et abi mõjutab viimati nimetatuid ([71]).

(150) Kuna lennujaama käitamine on majandustegevus, on ühelt poolt olemas konkurents lennujaamade vahel lennuettevõtjate ja nendega seotud lennuliikluse (reisijate- ja kaubavedu) ligimeelitamiseks, ning teiselt poolt lennujaamade käitajate vahel, kes võivad omavahel konkureerida konkreetse lennujaama käitamise õiguse nimel. Lisaks võivad eeskätt odavlennuettevõtjate ja tellimuslendude tegijate ligimeelitamiseks omavahel konkureerida ka lennujaamad, mis ei asu samas teeninduspiirkonnas või isegi samas liikmesriigis.

([71]) Kohtuotsus, Üldkohus, 30. aprill 1998, Het Vlaamse Gewest *vs.* komisjon, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77; ning kohtuotsus, Euroopa Kohus, 17. september 1980, Philip Morris *vs.* komisjon, C-730/79, ECLI:EU:C:1980:209, punkt 11.

(151) Lennujaamadevahelist konkurentsi saab hinnata lennuettevõtjate valikukriteeriumide alusel ning eelkõige võrreldes selliseid tegureid nagu osutatavad lennujaamateenused ja asjaomane klientuur, elanikkond või majandustegevus, ülekoormatus, juurdepääs maanteid mööda ning lennujaamataristu ja -teenuste kasutamise eest võetavate tasude suurus ([72]). ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaldamisalast ei saa välja jätta isegi väikesi lennujaamu ([73]).

(152) Kuna 1. meede toetab piirkondlikku TMT lennujaama, tuleb seda pidada meetmeks, mis võib moonutada konkurentsi ja mõjutada liikmesriikidevahelist kaubandust.

8.1.6. *Järeldus riigiabi olemasolu kohta*

(153) Eelöeldu põhjal järeldab komisjon, et 1. meede kujutab endast lennujaama käitajale antud riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

8.2. **Abi seaduslikkus**

(154) 1. meede jõustati enne selle komisjonipoolset ametlikku heakskiitmist. Seetõttu on tegemist ebaseadusliku abiga, välja arvatud juhul, kui meede vastas sel ajal liidu õigusaktis, millega vabastatakse teatavat liiki abi ELi toimimise lepingu artiklis 108 sätestatud teatamiskohustusest, kehtestatud asjaomastele tingimustele.

(155) Käesoleval juhul väitis Rumeenia, et mitme lennujaama, sealhulgas TMT lennujaama riiklikest vahenditest rahastamist ajavahemikul 2007–2009 käsitati hüvitisena üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise eest ning see vastas üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevas 2005. aasta otsuses sätestatud tingimustele. Rumeenia sõnul sätestati valitsuse 1997. aasta otsuses selgel ja läbipaistval viisil asjaomased avaliku teenindamise kohustused, hüvitise arvutamise parameetrid ja ülemääraste hüvitiste maksmise vältimise kord.

(156) Nagu põhjenduses 84 on märgitud, leidis komisjon siiski, et valitsuse 1997. aasta otsuses ei kehtestatud ühelegi lennujaama käitajale selgeid avaliku teenindamise kohustusi.

(157) Nagu mainitud, järeldas komisjon seetõttu 2016. aasta lõplikus otsuses, et Rumeenia ei suutnud tõendada, et valitsuse 1997. aasta otsusel põhineva riiklikest vahenditest rahastamisega seati lennujaama käitajatele selgelt määratletud avaliku teenindamise kohustused.

(158) Seetõttu ei olnud abi kooskõlas üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2005. aasta otsusega ja seega rakendati seda ELi toimimise lepingu artikli 108 lõiget 3 rikkudes ([74]). Sama järeldus kehtib ka 1. meetme kohta, mille suhtes kohaldatakse käesolevat otsust, st riigiabi, mida valitsuse 1997. aasta otsuse alusel rakendati TMT lennujaama kasuks, mis ei olnud samuti kooskõlas 2005. aasta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise ülesandega ja mida seega rakendati ELi toimimise lepingu artikli 108 lõiget 3 rikkudes.

8.3. **Kokkusobivus siseturuga**

(159) Samal põhjusel, mida on mainitud põhjenduses 157, st et avaliku teenindamise kohustus ei olnud selgelt kindlaks määratud, ei saa 1. meedet pidada kokkusobivaks siseturuga ei üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2012. aasta otsuse ega üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevale 2012. aasta raamistiku alusel.

(160) Komisjon peab seega kontrollima, kas meede on kooskõlas üldise grupierandi määrusega, ([75]) mis sisaldab sätteid piirkondlikele lennujaamadele teatavatel tingimustel antava tegevusabi kohta.

([72]) 2014. aasta lennundussuuniste punkt 43.
([73]) 2014. aasta lennundussuuniste punkt 45.
([74]) 2016. aasta lõpliku otsuse põhjendused 111–113 ja 121.
([75]) Komisjoni 17. juuni 2014. aasta määrus (EL) nr 651/2014 ELi aluslepingu artiklite 107 ja 108 kohaldamise kohta, millega teatavat liiki abi tunnistatakse siseturuga kokkusobivaks (ELT L 187, 26.6.2014, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/oj).

8.3.1. *Üldise grupierandi määruse kohaldamine*

(161) Üldise grupierandi määruse üleminekusätetes on täpsustatud, et määrust, välja arvatud selle artiklit 9, kohaldatakse ka enne selle vastavate sätete jõustumist antud üksikabi suhtes, kui abi vastab kõigile määruses sätestatud tingimustele ([76]).

(162) Vastavalt üldise grupierandi määruse artikli 1 lõike 1 punktile m kohaldatakse määrust piirkondlikele lennujaamadele antava abi suhtes. Lennujaamale antav tegevusabi on aluslepingu artikli 107 lõike 2 või 3 tähenduses siseturuga kokkusobiv, kui selline abi vastab artikli 56a lõigetes 3, 4, 10 ja 15–18 ning üldise grupierandi määruse I peatükis sätestatud tingimustele ([77]).

(163) Hinnatav meede on seotud TMT lennujaama riiklikest vahenditest rahastamisega aastatel 2007–2009, et katta tema tegevuskahjumit, ja kuulub seega üldise grupierandi määruse kohaldamisalasse.

(164) Seetõttu järeldab komisjon, et üldine grupierandi määrus on kokkusobivuse alusena üleminekusätete tõttu 1. meetme suhtes kohaldatav. Meetme kooskõla üldise grupierandi määruse asjaomaste sätetega

8.3.1.1. Vastavus üldise grupierandi määruse I peatükile

(165) *Läbipaistvusnõue*. Üldist grupierandi määrust kohaldatakse ainult niisuguse abi suhtes, mille brutotoetusekvivalenti on juba eelnevalt võimalik täpselt välja arvutada, ilma et oleks vaja teha riskihindamist ([78]). See tingimus on täidetud, sest nagu on selgitatud põhjendustes 50–53, toimub riiklikest vahenditest rahastamine iga-aastaste toetuste vormis, mille ülempiiriks on kehtestatud summa, mis on vajalik lennujaama toimimiseks ilma kasumit teenimata. See piirmäär määratakse igal aastal ette kindlaks lennujaama käitaja esitatud ja Mureşi maavalitsuse otsustega kinnitatud eelarvete alusel.

(166) *Ergutav mõju* ([79]). Ajavahemikul 2007–2009 oli TMT lennujaam Mureşi maavalitsuse alluvuses. Vastavalt põhjendustes 51–53 nimetatud Mureşi maavalitsuse otsustele taotleti riiklikule järelevalveasutusele riiklikke vahendeid, et katta TMT lennujaama rahaline puudujääk vastavalt iga-aastastele eelarvetele.

(167) *Abi osakaalu ja abikõlblike kulude arvutamine* ([80]). Rumeenia ametiasutused kinnitasid, et põhjenduste 46 ja 47 kohane riiklikest vahenditest rahastamine toimus avaliku sektori raamatupidamisdokumentide tõendavate dokumentide alusel, mida hallati lennujaama tegevusega seotud kulude puhul eraldi. Tegevuskulude arvutamisel ei ole käibemaksu arvesse võetud.

(168) *Kumuleerimine* ([81]). Rumeenia ametiasutused on kinnitanud, et ajavahemikul 2007–2009 TMT lennujaam muud liiki abi ei saanud.

(169) *Avaldamine ja teavitamine* ([82]). Üldise grupierandi määruse artikli 58 lõikes 1 on sätestatud, et enne üldise grupierandi määruse jõustumist antud abi puhul ei pea järgima artiklis 9 sätestatud avaldamisnõudeid, et seda saaks pidada ühisturuga kokkusobivaks.

([76]) Üldise grupierandi määruse artikli 58 lõige 1.
([77]) Artikkel 3 koostoimes üldise grupierandi määruse artikli 56a lõikega 2.
([78]) Üldise grupierandi määruse artikli 5 lõige 1.
([79]) Üldise grupierandi määruse artikkel 6.
([80]) Üldise grupierandi määruse artikkel 7.
([81]) Üldise grupierandi määruse artikkel 8.
([82]) Üldise grupierandi määruse artikkel 9.

8.3.1.2. Vastavus üldise grupierandi määruse artiklis 56a sätestatud tingimustele

(170) *Lennujaam on avatud kõigile potentsiaalsetele kasutajatele* ([83]). TMT lennujaam oli avatud kõigile potentsiaalsetele kasutajatele, st kõigile lennuettevõtjatele, kes olid taotlenud lennujaama taristu kasutamist ja keda on nimetatud põhjendustes 30–36 ning kes nõustusid AIPis avaldatud lennujaamatasudega, mida kohaldatakse ühtsel, läbipaistval ja mittediskrimineerival viisil.

(171) Rumeenia ametiasutused on kinnitanud, et kõik lennuettevõtjad, kes soovivad tegutseda TMT lennujaamas eespool kirjeldatud reguleeriva raamistiku alusel, saavad seda teha. Seetõttu tegutses aastatel 2007–2009 TMT lennujaamas mitu lennuettevõtjat: TAROM, Carpatair, Malev, Wizz Air, Cimberair.

(172) *Abi ei anta olemasoleva lennujaama ümberpaigutamiseks või uue reisilennujaama rajamiseks* ([84]). Vaatlusalusel perioodil ei ole TMT lennujaama ümber paigutatud ega muudetud lennuväljast reisilennujaamaks; lennujaama taristu on eksisteerinud ja tegutsenud samas kohas alates 1967. aastast.

(173) Abi ei anta lennujaamadele, mille keskmine kaubaveomaht aastas on abi tegeliku andmise aastale eelnenud kahel majandusaastal üle 200 000 tonni. Abi tulemusel ei või lennujaama keskmine eeldatav kaubaveomaht aastas ületada abi andmise aastale järgneval kahel majandusaastal 200 000 tonni ([85]). Ajavahemikule 2007–2009 eelnenud kahel aastal ja sellele järgnenud kahel aastal (2010–2011) ei tehtud TMT lennujaamast ühtegi kaubalendu ning kaubavedu ei ületanud 200 000 tonni (põhjendus 37). See tingimus on seega täidetud.

(174) Tegevusabi ei anta lennujaamadele, mille keskmine reisijate arv aastas on abi tegeliku andmise aastale eelnenud kahel majandusaastal üle 200 000 reisija ([86]). Aastatel 2005, 2006, 2007 ja 2008 ei ületanud TMT lennujaama reisijate arv seda künnist (vt tabel 1), seega on see tingimus täidetud.

(175) Tegevusabi summa ei tohi ületada asjaomasel perioodil tegevuskahjumit ja mõistlikku kasumit. Abi antakse kas eelnevalt kindlaks määratud perioodiliste osamaksetena, mida abi andmise ajavahemikul ei suurendata, või kindlakstehtud tegevuskahjumi alusel tagantjärele kindlaks määratud summadena ([87]). Tabelis 5 on esitatud TMT lennujaama riiklikest vahenditest rahastamine 1. meetme raames aastatel 2007–2009. Kogu ajavahemiku 2007–2009 jooksul esines rahastamispuudujääk, mida ei kaetud riiklikest vahenditest. Seetõttu ei ületanud abi summat, mis on vajalik tegevuskahjumi katmiseks ja mõistliku kasumi saamiseks. Rumeenia ametiasutused on kinnitanud, et summad eraldati igakuiste osamaksetena eelnevalt koostatud aastaeelarve alusel ja neid kohandati tagantjärele eelarve täitmise alusel, nagu on näidatud raamatupidamise aastaaruandes, et katta tegevuskahjum ilma kasumit kajastamata.

(176) Tegevusabi ei anta mis tahes kalendriaastal, mil lennujaama keskmine reisijate arv aastas on üle 200 000 reisija ([88]). TMT lennujaama reisijate arv oli 2007. aastal 156 929 reisijat, 2008. aastal 69 945 reisijat ja 2009. aastal 84 062 reisijat (vt tabel 1). See tingimus on seega täidetud.

(177) Tegevusabi andmine ei sõltu sellest, kas lennujaama käitaja sõlmib konkreetsete lennuettevõtjatega lepingud, milles käsitletakse lennujaamatasusid, turundustasusid või kõnealuses lennujaamas tegutsevate lennuettevõtjate tegevusega seotud muid finantsaspekte ([89]). Rumeenia ametiasutused on kinnitanud, et abi andmine ei sõltunud erikokkulepete sõlmimisest konkreetsete lennuettevõtjatega ja et lennujaamatasud olid kõigile lennuettevõtjatele samad. See tingimus on seega täidetud.

([83]) Üldise grupierandi määruse artikli 56a lõige 3.
([84]) Üldise grupierandi määruse artikli 56a lõige 4.
([85]) Üldise grupierandi määruse artikli 56a lõige 10.
([86]) Üldise grupierandi määruse artikli 56a lõige 15.
([87]) Üldise grupierandi määruse artikli 56a lõige 16.
([88]) Üldise grupierandi määruse artikli 56a lõige 17.
([89]) Üldise grupierandi määruse artikli 56a lõige 18.

8.3.1.3. Järeldused üldise grupierandi määruse tingimustele vastavuse kohta

(178) 1. meede vastab üldise grupierandi määruse tingimustele ja on seega siseturuga kokkusobiv.

8.3.2. *Järeldus 1. meetme kokkusobivuse kohta*

(179) Eespool põhjendustes 165–177 esitatud põhjustel leiab komisjon, et TMT lennujaamale aastatel 2007–2009 antud tegevusabi on ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel siseturuga kokkusobiv.

9. 2. MEETME HINDAMINE. MAAPEALSE TEENINDUSE TARISTU RAHASTAMINE 2011. AASTAL

9.1. Abi olemasolu

(180) Põhjendustes 126–133, 137, 140, 143 ja 148 loetletud abi olemasolu käsitlevad põhimõtted kehtivad ka 2. meetme puhul.

9.1.1. *Majandustegevus ja ettevõtja mõiste*

(181) Komisjon peab kõigepealt kindlaks tegema, kas 2. meedet kohaldatakse ettevõtjate suhtes ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

(182) Nagu on sätestatud põhjenduses 41, tegeles lennujaama käitaja lennujaama taristu ehitamise, hooldamise ja käitamisega ning pakkus lennujaamateenuseid ja võttis kasutajatelt – kommerts- ja üldlennundusettevõtjatelt – lennujaamataristu kasutamise eest tasu, rakendades seeläbi taristut ärilistel eesmärkidel. Seega tegeles lennujaama käitaja investeeringu tegemise ajal majandustegevusega ja oli järelikult abi andmise ajal ettevõtja ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

(183) Lisaks sellele kinnitas Rumeenia põhjenduses 102 nimetatud ametliku uurimise käigus, et 2. meetmest rahastatud seadmeid kasutati lennujaama üldiseks tegevuseks. Seetõttu järeldab komisjon, et 2. meede ei kujuta endast hüvitist avaliku sektori ülesannete täitmise kulude eest ja seega kohaldatakse seda ettevõtja suhtes.

9.1.2. *Riigi rahalised vahendid ja riigiga seostatavus*

(184) Rumeenia ametiasutused on kinnitanud, et kõik tabelis 3 esitatud investeeringud maksti Mureşi maavalitsuse eelarvest, eelkõige: 10. veebruari 2011. aasta maakondliku otsusega nr 15 rahastati perroonibussi, 28. juuli 2011. aasta maakondliku otsusega nr 94 pagasikäru ja jõuseadme, 22. juuni 2011. aasta maakondliku otsusega nr 84 lennukitrepi ja jääeemaldusseadme ostmist.

(185) Seetõttu leiab komisjon, et maapealse teeninduse taristu rahastamine toimus 2011. aastal riigi rahalistest vahenditest ja oli riigiga seostatav.

9.1.3. *Valikulisus*

(186) Põhjenduses 184 loetletud maakondlike otsuste alusel antav rahaline toetus on valikuline, sest abi antakse ainult ühele ettevõtjale, täpsemalt TMT lennujaama käitajale. Tegemist on üksikmeetmega. Seega on 2. meede valikuline ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

9.1.4. *Majanduslik eelis*

(187) Rumeenia ametiasutused väitsid ametliku uurimismenetluse käigus, et isegi kui lennujaam tegutseks vabaturul, oleks TMT lennujaamal sealse vähese tegevuse tõttu võimatu pakkuda maapealse teeninduse teenuseid kasumlikult. Seetõttu pidasid Rumeenia ametiasutused rahastamise ajal investeeringut pöördumatuks kuluks ja rahalist tulu ei eeldatud. Seega ei ole kõnealune riiklikest vahenditest rahastamine kooskõlas turumajandusliku ettevõtja põhimõttega.

(188) Lisaks väitis Rumeenia, et riiklikest vahenditest rahastamine kujutas endast hüvitise maksmist üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise eest. Selleks et teha kindlaks, kas hinnatav meede kujutab endast majanduslikku eelist ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, nagu on selgitatud põhjenduses 143, peab komisjon ettevõtja puhul, kellele on tehtud ülesandeks osutada üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid, uurima kumulatiivselt, kas neli Altmarki tingimust on täidetud.

(189) Nagu põhjenduses 144 on selgitatud, on neljas Altmarki kriteerium täidetud juhul, kui hüvitise saaja on valitud pakkumismenetluse teel, mis võimaldas välja valida pakkuja, kes on võimeline osutama nõutavat üldist majandushuvi pakkuvat teenust üldsusele kõige väiksemate kuludega; kui hüvitise saaja ei ole valitud pakkumismenetluse teel, on kriteerium täidetud juhul, kui hüvitis on arvutatud tõhusa ettevõtja kulude põhjal.

(190) Kõnesoleval juhul ei valitud abisaajat pakkumismenetluse teel. Samuti ei ole Rumeenia ametiasutused esitanud ühtki tõendit selle kohta, et hüvitise suurus oleks kindlaks määratud nende kulude analüüsi alusel, mida tavaline hästi juhitud ja piisavalt varustatud ettevõtja oleks kandnud vajalike avaliku teenindamise kohustuste täitmisel. Seega järeldab komisjon, et kõnealune riiklikest vahenditest rahastamine ei vasta neljandale Altmarki kriteeriumile.

(191) Järelikult ei vasta 2. meede neljandale Altmarki kriteeriumile ja seega ei ole Altmarki tingimused käesoleval juhul kumulatiivselt täidetud, ilma et oleks vaja üksikasjalikult uurida teisi Altmarki tingimusi. Nagu põhjenduses 187 on selgitatud, ei ole 2. meede kooskõlas turumajandusliku ettevõtja põhimõttega, mistõttu andis see lennujaama käitajale majandusliku eelise.

9.1.5. *Konkurentsi moonutamine ja mõju liikmesriikidevahelisele kaubandusele*

(192) Põhjendused 148–152 kehtivad 2. meetme kohta. Kuna 2. meede toetab piirkondlikku TMT lennujaama, tuleb seda pidada tõenäoliselt konkurentsi moonutavaks ja liikmesriikidevahelist kaubandust mõjutavaks.

9.1.6. *Järeldus riigiabi olemasolu kohta*

(193) Eelöeldu põhjal järeldab komisjon, et 2. meede kujutab endast lennujaama käitajale antud riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

9.2. **Abi seaduslikkus**

(194) 2. meede jõustati enne selle komisjonipoolset ametlikku heakskiitmist. Seetõttu on tegemist ebaseadusliku abiga, välja arvatud juhul, kui meede vastas sel ajal liidu õigusaktis, millega vabastatakse teatavat liiki abi ELi toimimise lepingu artiklis 108 sätestatud teatamiskohustusest, kehtestatud asjaomastele tingimustele.

(195) Käesolevas juhtumis väitis Rumeenia, et investeering tehti kooskõlas valitsuse 1997. aasta otsusega ja et investeering oli seotud üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise eest makstava hüvitisega. Nagu on märgitud põhjendustes 156 ja 157(157), ei suutnud Rumeenia tõendada, et valitsuse 1997. aasta otsusel põhineva riiklikest vahenditest rahastamisega pandi lennujaama käitajatele selgelt kindlaks määratud avaliku teenindamise kohustus, mistõttu abi ei olnud kooskõlas üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2005. aasta otsusega ja seega rakendati seda ELi toimimise lepingu artikli 108 lõiget 3 rikkudes.

9.3. **Kokkusobivus siseturuga**

(196) Põhjendustes 157 ja 159 esitatud põhjustel ei saa 2. meedet pidada siseturuga kokkusobivaks ei üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2012. aasta otsuse ega üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2012. aasta raamistiku alusel.

(197) Komisjon peab seega hindama, kas meede on kooskõlas üldise grupierandi määrusega, mis sisaldab sätteid piirkondlikele lennujaamadele teatavatel tingimustel antava investeeringuteks ettenähtud abi kohta.

9.3.1. *Üldise grupierandi määruse kohaldamine*

(198) Üldise grupierandi määruse üleminekusätetes on täpsustatud, et määrust, välja arvatud selle artiklit 9, kohaldatakse ka enne selle vastavate sätete jõustumist antud üksikabi suhtes, kui abi vastab kõigile määruses sätestatud tingimustele ([90]).

(199) Vastavalt üldise grupierandi määruse artikli 1 lõike 1 punktile m kohaldatakse määrust piirkondlikele lennujaamadele antava abi suhtes. Lennujaamale antav investeeringuteks ettenähtud abi on asutamislepingu artikli 107 lõike 3 tähenduses siseturuga kokkusobiv, kui selline abi vastab artikli 56a lõigetes 3–14 ning üldise grupierandi määruse I peatükis sätestatud tingimustele ([91]).

(200) Üldise grupierandi määruse artikli 2 punktis 144 on lennujaamataristu määratletud kui „taristu ja seadmed, mis võimaldavad lennujaamal osutada lennuettevõtjatele ning mitmesugustele teenuseosutajatele lennujaamateenuseid, sh lennurajad, terminalid, perroonid, ruleerimisteed, keskne maapealse teeninduse taristu ning mis tahes muud otseselt lennujaamateenuseid toetavad seadmed, v.a selline taristu ja seadmed, mis on esmajoones vajalikud lennundusvälise tegevuse jaoks“. Hinnatav meede on seotud maapealse teeninduse taristu riiklikest vahenditest rahastamisega 2011. aastal ja kuulub seega üldise grupierandi määruse kohaldamisalasse.

(201) Seetõttu järeldab komisjon, et üldine grupierandi määrus on kokkusobivuse alusena üleminekusätete tõttu 2. meetme suhtes kohaldatav.

9.3.2. *Meetme vastavus üldise grupierandi määruse asjaomastele sätetele*

9.3.2.1. Vastavus üldise grupierandi määruse I peatükile

(202) *Läbipaistvusnõue* ([92]). See tingimus on täidetud, sest riiklikest vahenditest rahastamine toimub iga-aastaste toetuste vormis, mille ülempiiriks on kehtestatud summa, mis on vajalik lennujaama toimimiseks ilma kasumit teenimata. See piirmäär määratakse igal aastal eelnevalt kindlaks lennujaama käitaja esitatud ja Mureşi maavalitsuse otsustega kinnitatud eelarvete alusel (vt põhjendus 56).

(203) *Ergutav mõju* ([93]). Rumeenia ametiasutused selgitasid, et investeering oli vajalik kohustusliku kriisiohjamiskava elluviimiseks vastavalt valitsuse otsusele nr 443/2005, millega kiidetakse heaks riiklik julgeolekuprogramm. Rumeenia ametiasutused on selgitanud, et investeeringu ajal lennujaamas olemas olnud seadmed kujutasid endast ohtu lennujaama toimimisele ja lennuohutusele. Kuna TMT lennujaam ei suutnud investeeringut ise teha ja ilma investeeringuta ei oleks lennujaam olnud võimeline lendusid ohututes tingimustes teostama, on ergutava mõju tingimus täidetud.

([90]) Üldise grupierandi määruse artikli 58 lõige 1.
([91]) Artikkel 3 koostoimes üldise grupierandi määruse artikli 56a lõikega 1.
([92]) Üldise grupierandi määruse artikli 5 lõige 1.
([93]) Üldise grupierandi määruse artikkel 6.

(204) *Abi osakaalu ja abikõlblike kulude arvutamine* ([94]). Rumeenia ametiasutused on esitanud dokumentaalsed tõendid seadmete eest tasumise kohta ja kinnitanud, et 2011. aastal ostetud maapealse teeninduse taristu hind ei sisaldanud 588 062 Rumeenia leu suurust mahaarvatavat käibemaksu.

(205) *Kumuleerimine* ([95]). Rumeenia ametiasutused on kinnitanud, et TMT lennujaam nende kaupade ostmiseks muud liiki abi ei saanud.

(206) *Avaldamine ja teavitamine* ([96]). Artikli 58 lõikes 1 on sätestatud, et enne üldise grupierandi määruse jõustumist antud abi ei pea vastama artiklis 9 sätestatud avaldamisnõuetele, et seda saaks pidada ühisturuga kokkusobivaks.

9.3.2.2. Vastavus üldise grupierandi määruse artiklis 56a sätestatud tingimustele

(207) *Lennujaam on avatud kõigile potentsiaalsetele kasutajatele* ([97]). TMT lennujaam oli avatud kõigile potentsiaalsetele kasutajatele, st kõigile lennuettevõtjatele, kes olid taotlenud lennujaama taristu kasutamist ja keda on nimetatud põhjendustes 30–36 ning kes nõustusid AIPis avaldatud lennujaamatasudega, mida kohaldatakse ühtsel, läbipaistval ja mittediskrimineerival viisil.

(208) Rumeenia ametiasutused on kinnitanud, et kõik lennuettevõtjad, kes soovivad tegutseda TMT lennujaamas eespool kirjeldatud reguleeriva raamistiku alusel, saavad seda teha. Nagu põhjendustes 31, 33 ja 34 on selgitatud, tegid investeeringu tegemise ajal TMT lennujaamast regulaarlende lennuettevõtjad Wizz Air, Malev ja Tarom.

(209) *Abi ei anta olemasoleva lennujaama ümberpaigutamiseks või uue reisilennujaama rajamiseks* ([98]). Vaatlusalusel perioodil ei ole TMT lennujaama ümber paigutatud ega muudetud lennuväljast reisilennujaamaks; lennujaama taristu on eksisteerinud ja seda on käitatud samas kohas alates 1967. aastast.

(210) Abi ei anta lennujaamadele, mille keskmine kaubaveomaht aastas on abi tegeliku andmise aastale eelnenud kahel majandusaastal üle 200 000 tonni. Abi tulemusel ei või lennujaama keskmine eeldatav kaubaveomaht aastas ületada abi andmise aastale järgneval kahel majandusaastal 200 000 tonni ([99]). Aastatel 2009–2010 ja 2012–2013 ei tehtud TMT lennujaamast ühtegi kaubalendu ning kaubavedu ei ületanud 200 000 tonni (põhjendus 37). See tingimus on seega täidetud.

(211) Asjaomane investeering ei tohi ületada määra, mis vastab eeldatavale liiklussagedusele keskpikas perioodis, võttes aluseks mõistlikud liiklusprognoosid ([100]). Rumeenia ametiasutused selgitasid, et investeeringu eesmärk oli järgida vajalikke ohutusstandardeid, et võimaldada lendude toimimist optimaalsetes ohutustingimustes (põhjendus 55). Seega on see nõue kõnesoleva meetme puhul täidetud.

(212) Investeeringuteks ettenähtud abi ei anta lennujaamale, mis asub 100 kilomeetri või 60-minutise auto-, bussi-, rongi- või kiirrongisõidu kaugusel lennujaamast, kust toimuvad regulaarlennud määruse (EÜ) nr 1008/2008 artikli 2 lõike 16 tähenduses ([101]). Nagu põhjenduses 29 on selgitatud, on TMT lennujaama lähimad lennujaamad CNI lennujaam, mis on rohkem kui 100 km ehk ühe tunni ja 30 minuti autosõidu kaugusel, ning Sibiu rahvusvaheline lennujaam, mis on ligikaudu 120 km ehk umbes ühe tunni ja 50 minuti autosõidu kaugusel. Kõik teised suuremad lennujaamad on rohkem kui kahetunnise autosõidu kaugusel. See tingimus on seega käesoleval juhul täidetud.

([94]) Üldise grupierandi määruse artikkel 7.
([95]) Üldise grupierandi määruse artikkel 8.
([96]) Üldise grupierandi määruse artikkel 9.
([97]) Üldise grupierandi määruse artikli 56a lõige 3.
([98]) Üldise grupierandi määruse artikli 56a lõige 4.
([99]) Üldise grupierandi määruse artikli 56a lõige 10.
([100]) Üldise grupierandi määruse artikli 56a lõige 5.
([101]) Üldise grupierandi määruse artikli 56a lõige 6.

(213) Lõikeid 5 ja 6 ei kohaldata lennujaamadele, mille keskmine reisijate arv aastas abi tegeliku andmise aastale eelnenud kahel majandusaastal on kuni 200 000 reisijat, tingimusel et investeeringuteks ettenähtud abi tulemusel ei ületa lennujaama keskmine eeldatav reisijate arv aastas abi andmisele järgneval kahel majandusaastal 200 000 reisijat. Sellistele lennujaamadele antav investeeringuteks ettenähtud abi on kooskõlas kas lõikega 11 või lõigetega 13 ja 14 ([102]). Nagu on esitatud tabelis 1, veeti 2009.–2010. aastal vähem kui 200 000 reisijat. Kuigi 2012. ja 2013. aastal veeti üle 200 000 reisija, nagu on märgitud eespool põhjenduses 203, ei olnud 2. meetmest rahastatud seadmed mõeldud ega pidanud suurendama lennujaama veomahtu, vaid üksnes võimaldasid lennujaamal tegutseda ohututes tingimustes. Seetõttu leiab komisjon, et see nõue on kõnesoleval juhul täidetud. Kuna TMT lennujaam vastab kõnealuses põhjenduses sätestatud tingimustele, peaks komisjon nüüd vaid tõendama, et käesoleva artikli põhjendus 11 on käesoleva juhtumi puhul täidetud. Seetõttu ei pea komisjon tõendama, et põhjendused 13 ja 14 on käesoleva juhtumi puhul täidetud.

(214) Investeeringuteks ettenähtud abi ei anta lennujaamale, mille iga-aastane keskmine reisijate arv abi tegeliku andmise aastale eelnenud kahel majandusaastal ületab kolm miljonit reisijat. Investeeringuteks ettenähtud abi tulemusel ei või lennujaama keskmine eeldatav reisijate arv aastas abi andmise aastale järgneval kahel majandusaastal suureneda üle kolme miljoni reisija ([103]). Nagu on näha tabelist 1, on TMT lennujaama ajalooline reisijate arv kogu hindamisperioodi jooksul olnud tunduvalt alla kolme miljoni reisija. See tingimus on seega käesoleval juhul täidetud.

(215) Abi ei anta lennujaamadele, mille keskmine kaubaveomaht aastas on abi tegeliku andmise aastale eelnenud kahel majandusaastal üle 200 000 tonni. Abi tulemusel ei või lennujaama keskmine eeldatav kaubaveomaht aastas ületada abi andmise aastale järgneval kahel majandusaastal 200 000 tonni ([104]). Aastatel 2009–2010 ja järgnenud kahel aastal (2012–2013) ei tehtud TMT lennujaamas ühtegi kaubalendu ning kaubavedu ei ületanud 200 000 tonni (põhjendus 37). See tingimus on seega täidetud.

(216) Investeeringuteks ettenähtud abi summa ei tohi ületada abikõlblike kulude ja investeeringu tegevuskasumi vahet. Tegevuskasum tuleb rahastamiskõlblikest kuludest maha arvata eelnevalt asjakohaste prognooside alusel või tagasinõudmise mehhanismi kaudu ([105]). Üldise grupierandi määruse artikli 2 punktis 39 on tegevuskasum määratletud kui „erinevus diskonteeritud tulude ja diskonteeritud tegevuskulude vahel investeeringu majandusliku eluea jooksul, kui see vahe on positiivne. Tegevuskulud hõlmavad näiteks personalikulusid, materjale, lepingulisi teenuseid, sidet, energiat, hooldust, renti, haldust, kuid ei hõlma amortisatsioonitasusid ega rahastamiskulusid, kui need on hõlmatud investeeringuteks ettenähtud abiga. Diskonteeritud tulude ja diskonteeritud tegevuskulude puhul on asjakohase diskontomäära kasutamise korral mõistlik kasum lubatud“.

(217) TMT lennujaam on kogu hindamisperioodi vältel olnud kahjumlik. Nagu on selgitatud tabelis 9, eeldasid Rumeenia ametiasutused oma prognoosides, et TMT lennujaam muutub kasumlikuks kõige varem 2023. aastal. Seetõttu 2011. aastal, kui tehti investeering, ei eeldatud, et selle investeeringu saaks lühikese või keskpika aja jooksul tagasi teenida. Seega ei ole pärast investeeringu tegemist lühikeses või keskpikas perspektiivis väljavaateid tegevuskasumit saada ja seetõttu leiab komisjon, et kõnealune põhjendus ei ole käesoleval juhul kohaldatav.

(218) *Abikõlblikud kulud on lennujaama taristusse tehtud investeeringutega seotud kulud, sh planeerimiskulud.* ([106]) Kuna tegemist on investeeringuga seadmetesse üldise grupierandi määruse artikli 2 punkti 144 tähenduses, vastavad abikõlblikud kulud Rumeenia ametiasutuste välja makstud ja tabelis 3 esitatud kogusummale. Komisjon leiab, et see nõue on käesoleval juhul täidetud.

([102]) Üldise grupierandi määruse artikli 56a lõige 7.
([103]) Üldise grupierandi määruse artikli 56a lõige 9.
([104]) Üldise grupierandi määruse artikli 56a lõige 10.
([105]) Üldise grupierandi määruse artikli 56a lõige 11.
([106]) Üldise grupierandi määruse artikli 56a lõige 12.

9.3.2.3. Järeldused üldise grupierandi määruse tingimustele vastavuse kohta

(219) Eelöeldut arvesse võttes vastab 2. meede üldise grupierandi määruse tingimustele.

9.3.3. *Järeldus 2. meetme kokkusobivuse kohta*

(220) Eespool põhjendustes 198–218 esitatud põhjustel leiab komisjon, et TMT lennujaamale 2011. aastal antud investeeringuteks ettenähtud abi on ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel siseturuga kokkusobiv.

10. 3. MEETME HINDAMINE. TMT LENNUJAAMA RAHASTAMINE VASTAVALT 2011. AASTA ÜLDIST MAJANDUSHUVI PAKKUVATE TEENUSTE OSUTAMISE ÜLESANDE ANDMISE AKTILE ALATES 2011. AASTA AUGUSTIST KUNI 2014. AASTA OKTOOBRINI

10.1. **Abi olemasolu**

(221) Põhjendustes 126–133, 137, 140, 143 ja 148 esitatud ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 põhimõtted on kohaldatavad ka 3. meetme hindamisel.

10.1.1. *Majandustegevus ja ettevõtja mõiste*

(222) Nagu põhjenduses 41 on sätestatud, tegeles lennujaama käitaja hinnataval ajavahemikul majandustegevusega ja on seega ettevõtja ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

(223) Rumeenia ametiasutused väitsid, et 2011. aasta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise ülesande andmise akti artikli 1 lõike 2 punktides d–h loetletud tegevused, mis on seotud õhusõidukite ohutuse ja turvalisusega ning lennujaamatasudest vabastatud õhusõidukite teenindamisega (põhjendus 58), ei ole majanduslikku laadi ja kuuluvad ametiasutuste pädevusse.

(224) Seoses 2011. aasta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise ülesande andmise akti artikli 1 lõike 2 punktides d, e ja h (põhjendus 58) loetletud tegevustega tuletab komisjon meelde, et lennujuhtimist, politsei ja tolli tegevust, tuletõrjet, meetmeid, mis on vajalikud tsiviillennunduse kaitsmiseks õigusvastase sekkumise eest, ning investeeringuid taristusse ja seadmetesse, mis on vajalikud nende tegevuste elluviimiseks, peetakse üldjuhul mittemajanduslikuks (põhjendus 132). Seetõttu leiab komisjon, et lennujuhtimis-, tuletõrje- ja hädaabiteenuste osutamine, ohutuse tagamine, samuti konkreetset kontrollitoimingut tegevatele avaliku sektori asutustele vajalike ruumide ja kommunaalteenuste pakkumine lennujaamas ning lennujaama taristu kaitsmine, mis on loetletud 2011. aasta üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise ülesande andmise akti artikli 1 lõike 2 punktides d, e ja h, on oma olemuselt mittemajanduslikku laadi. Nagu eespool põhjenduses 39 on märgitud, oli Rumeenia lennujaamade käitajate tegevust reguleeriv õigusraamistik kõikides lennujaamades ühtne.

(225) Komisjon leiab, et 2011. aasta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise ülesande andmise akti artikli 1 lõike 2 punktides d, e ja h loetletud tegevuste rahastamine kuulub avaliku sektori ülesannete hulka ega kujuta endast seega riigiabi.

(226) Seoses 2011. aasta üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise ülesande andmise akti artikli 1 lõike 2 punktides f ja g loetletud tegevuste rahastamisega (vt põhjendus 58) teatas Rumeenia, et taristu ja seadmed soetati selleks, et teenindada lende, mis on vastavalt lennundusseadustikku käsitleva valitsuse määruse nr 29/1997 artikli 31 lõikele 2 seaduslikult vabastatud lennujaamatasude maksmisest. Rumeenia väitis näiteks, et rahastamise ajal kasutas TMT lennujaam meetodit, mille puhul reisijad läksid jaamahoonest lennuki pardale ja lennuki pardalt jaamahoonesse jalgsi. Bussi ostmine oli vajalik selleks, et täita reisijateveo nõudeid hädaolukorras või kui õhusõiduk on ohus (näiteks terrorismi tõttu).

(227) Ei 2011. aasta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise ülesande andmise akti artikli 1 lõike 2 punktis f loetletud lennujaamatasudest vabastatud lendude teenindamine ega ka selliste punktis g loetletud lendude teenindamiseks vajalike seadmete ostmine ja hooldus ei ole siiski üldiselt riigile jäetud ülesanded.

(228) Lisaks tuletab komisjon meelde, et kui taristut kasutatakse nii majanduslikul kui ka mittemajanduslikul eesmärgil, kuulub riiklikest vahenditest rahastamine riigiabi eeskirjade reguleerimisalasse, niivõrd kuivõrd see hõlmab majandustegevusega seotud kulusid ([107]).

([107]) 2014. aasta lennundussuuniste punktid 34 ja 35 ja seal viidatud kohtupraktika.

(229) Rumeenia kinnitas käesoleva juhtumi ametliku uurimise käigus, et põhitaristut kasutati ka lennujaama majandustegevuseks.

10.1.2. *Riigi rahalised vahendid ja riigiga seostatavus*

(230) TMT lennujaamale 2011. aasta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise ülesande raames antud hüvitis kiideti heaks 2011. aasta augusti maakondliku otsusega (põhjendus 58) ja seda maksti Mureşi maavalitsuse eelarvest. Selle otsuse tegi otseselt Rumeenia riigi osaks olev Mureşi maavalitsus.

(231) Seega leiab komisjon, et selline rahastamine kujutab endast riigi vahendeid ja on ka seostatav riigiga.

10.1.3. *Valikulisus*

(232) Käesoleval juhul nägi riik ette rahalise toetuse ja andis seda ühele ettevõtjale – lennujaama käitajale. Tegemist on üksikmeetmega. Seega on 3. meede valikuline ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

10.1.4. *Majanduslik eelis*

(233) Lennujaama käitaja riiklikest vahenditest rahastamise eesmärk oli hüvitada tema tavapärase tegevuse käigus kantud kahjum või katta investeeringukulud. Miski komisjonile kättesaadavates faktilistes tõendites ega Rumeenia või kolmandate isikute esitatud märkustes ei viita sellele, et abi andvad asutused oleksid kõnealustest rahastamismeetmetest abi andmise otsuse tegemise ajal saanud oodata rahalist tulu.

(234) Komisjon märgib ka, et Rumeenia ei ole väitnud, et rahastamine on kooskõlas turumajandusliku ettevõtja põhimõttega. Nagu nähtub tabelist 4, oli TMT lennujaam kogu vaatlusaluse perioodi vältel kahjumlik ja tal puudusid väljavaated saada keskpikas perspektiivis kasumlikuks (tabel 5). Seetõttu järeldab komisjon, et hinnatav rahastamine ei vastanud turumajandusliku ettevõtja põhimõttele.

(235) Rumeenia väitis uurimise käigus ka seda, et vaidlusalune riiklikest vahenditest rahastamine kujutas endast hüvitist Altmarki tingimustele vastava üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise eest.

(236) Käesoleval juhul ei ole neljas Altmarki tingimus täidetud, kuna abisaaja ei ole valitud pakkumismenetluse teel. Ühtlasi ei ole tõendeid selle kohta, et hüvitise suurus oleks kindlaks määratud selliste kulude analüüsi alusel, mida keskmise suurusega hästi korraldatud juhtimise ja avaliku teenusega seotud nõuete täitmiseks vajalike piisavate vahenditega varustatud ettevõtja oleks nende kohustuste täitmiseks kandnud, arvestades nende kohustuste täitmisega seotud tulusid ja mõistlikku kasumit. Seega ei saa komisjoni arvates järeldada, et kõnealuse riiklikest vahenditest rahastamise summa oli kindlaks määratud tõhusa ettevõtja kulude põhjal. Kuna neljas Altmarki kriteerium ei ole täidetud, leiab komisjon, et käesoleval juhul ei ole neli Altmarki kriteeriumi kumulatiivselt täidetud.

(237) Eelöeldut arvestades järeldab komisjon, et hinnatav 3. meede andis lennujaama käitajale majandusliku eelise.

10.1.5. *Konkurentsi moonutamine ja mõju liikmesriikidevahelisele kaubandusele*

(238) Põhjenduses 152 esitatud hinnang kehtib ka 2011. aasta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise ülesande andmise akti alusel lennujaama käitaja riiklikest vahenditest rahastamise suhtes ning seetõttu tuleb järeldada, et rahastamine võib moonutada konkurentsi ja mõjutada liikmesriikidevahelist kaubandust.

10.1.6. *Järeldus riigiabi olemasolu kohta*

(239) Eelöeldu põhjal järeldab komisjon, et 2011. aasta üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise ülesande andmise akti alusel lennujaama käitaja riiklikest vahenditest rahastamine kujutab endast lennujaama käitajale riigiabi andmist ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, välja arvatud põhjenduses 225 loetletud avaliku sektori ülesannete hulka kuuluvate tegevuste rahastamine.

10.2. **Abi seaduslikkus**

(240) 3. meede jõustati enne selle komisjonipoolset ametlikku heakskiitmist. Seetõttu on tegemist ebaseadusliku abiga, välja arvatud juhul, kui meede vastas sel ajal liidu õigusaktis, millega vabastatakse teatavat liiki abi ELi toimimise lepingu artiklis 108 sätestatud teatamiskohustusest, kehtestatud asjaomastele tingimustele.

(241) Käesolevas juhtumis väitis Rumeenia, et 2. meede vastab üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevas 2005. aasta otsuses sätestatud tingimustele.

10.2.1. *2011. aasta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise ülesande andmise akti vastavus üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevale 2005. aasta otsusele*

(242) Vastavalt üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevale 2005. aasta otsusele peab esiteks tegemist olema tegeliku üldist majandushuvi pakkuva teenusega. Sellega seoses tuletab komisjon meelde, et liikmesriikidel on üldist majandushuvi pakkuvate teenuste kindlaksmääramisel suur kaalutlusõigus. Komisjoni kontroll piirdub selle hindamisega, kas avaliku teenindamise kohustuse ulatuse kindlaksmääramisel on tehtud ilmne viga ([108]).

(243) Seoses küsimusega, kas lennujaama üldine haldamine kujutab endast üldist majandushuvi pakkuvat teenust, nagu väitsid käesolevas juhtumis Rumeenia ametiasutused, siis tavaliselt hindab komisjon, kas ilma lennujaamata oleks lennujaama poolt potentsiaalselt teenindatav piirkond muust Euroopa Liidust sedavõrd isoleeritud, et see kahjustaks selle sotsiaalset ja majanduslikku arengut. Seda tuleks analüüsida iga juhtumi puhul eraldi ([109]).

(244) Käesolevas juhtumis võtab komisjon arvesse järgmisi asjaolusid:

a) TMT lennujaam asub CNI lennujaamast 103 kilomeetri kaugusel. Rumeenia ametiasutused selgitasid, et 2011. aasta augusti maakondliku otsuse avaldamise ajal oli põhjendustes 23–26 selgitatud asjaolude tõttu ühest lennujaamast teise sõidu aeg üle kahe tunni pikk, mis oli tingitud tee halvast seisukorrast, mis lubas sõita keskmiselt kuni 65 km/h, ja tihedast liiklusest. Bussitranspordi puhul see sõiduaeg pikeneks, kusjuures minimaalne sõiduaeg oleks kolm tundi ja 10 minutit (sealhulgas sõit Cluj-Napoca bussijaamast CNI lennujaama).

b) Lisaks on Rumeenia ametiasutused selgitanud, et 2011. aasta augusti maakondliku otsuse vastuvõtmise ajal oleksid Târgu Mureşi maakonnast põhja, ida ja lõuna pool asuvad maakonnad (st Harghita, Covasna, osa Bistriţast, Sibiu, Neamt ja Braşov) ilma TMT lennujaamata olnud ülejäänud liidust isoleeritud, kuna Mureşi, Harghita, Covasna, Bistriţa, Neamti, Braşovi, Sibiu ja CNI lennujaama ei ühendanud ükski maantee (vt põhjendused 23–26).

c) Lisaks on Rumeenia ametiasutused selgitanud, et Hargita maakonda (umbes 300 000 elanikku) ümbritsevate Karpaatia mägede tõttu on ainus lihtne maanteeühendus läänesuunaline (Mureşi maakonna suunas) ja et TMT lennujaam on ainus lennuvärav, mille kaudu selle maakonna elanikel on juurdepääs teistele Euroopa piirkondadele. Uurimise käigus tõid Rumeenia ametiasutused esile ka ilmastikuolude mõju Mureşi maakonna ja naabermaakondade vahelise maanteeliikluse kestusele. Târgu Mureşis võib aastane lumesajuperiood ulatuda 190 päevani aastas. Kõige sagedamini esineb lumiseid päevi (päevi, mil liiklus on takistatud) detsembris (14,4 päeva), jaanuaris (23,2 päeva) ja veebruaris (17,5 päeva), kokku 55,1 päeva aastas. Mõnel juhul võib lumikate talvekuudel püsida terve kuu, st detsembris ja jaanuaris 31 päeva ja veebruaris 28–29 päeva. Teine liiklusummikute põhjus on jäide. Esimene sügisjäide esineb Târgu Mureşis tavaliselt 13. oktoobril, viimane kevadjäide on registreeritud 21. aprillil. See tähendab, et aasta keskmine jäitevaba periood on 174 päeva.

d) Lisaks sellele oli raudteetransport tol ajal vähe arenenud ja puudusid kiirühendused.

([108]) Kohtuotsus, Üldkohus, 1. märts 2017, SNCM *vs.* komisjon, T-454/13, punkt 111; kohtuotsus, Üldkohus, 15. juuni 2005, Olsen *vs.* komisjon, T-17/02, ECLI:EU:T:2005:218, punkt 216 ja seal viidatud kohtupraktika, ning kohtuotsus, Üldkohus, 22. oktoober 2008, TV2/Danmark ja teised *vs.* komisjon, T-309/04, T-317/04, T-329/04 ja T-336/04, ECLI:EU:T:2008:457, punkt 101 ja seal viidatud kohtupraktika.

([109]) 2014. aasta lennundussuuniste punkt 72.

e) Uurimise käigus viitasid Rumeenia ametiasutused Rumeenia 2015. aasta transpordi üldkavale, ([110]) et tõendada, et keskpikas perspektiivis ei suudaks ei CNI lennujaam ega Sibiu oma liiklusega toime tulla ilma märkimisväärsete lisainvesteeringuteta (CNI lennujaam peaks üksnes oma vajaduste rahuldamiseks ehitama lisaks 23 265 ruutmeetrit õhusõidukite perroone ja 29 066 ruutmeetrit reisiterminale ning Sibiu 460 ruutmeetrit reisiterminale). Seega ei oleks need kaks lennujaama võimelised TMT lennujaama liiklust vastu võtma, kui viimast enam ei eksisteeriks.

f) Nagu põhjenduses 21 on kirjeldatud, on Mureşi maakonna rahvaarv viimastel aastakümnetel oluliselt vähenenud ja see suundumus jätkub eeldatavasti ka järgmistel aastatel. Nagu põhjenduses 22 mainitud, on Mureşi maakond saanud ELi laienemisest vähem kasu kui naabermaakonnad, rääkimata Bukaresti suurlinnapiirkonnast. Tunnistades taristu tähtsust piirkondliku arengu jaoks, on Rumeenia ametiasutused nimetanud lennujaama oluliseks varaks. Selle tulemusena lisati lennujaama renoveerimine 2014.–2020. aasta suurte taristute tegevuskavasse. Mureşi maavalitsus plaanis maakonna arengustrateegia osana rajada lennujaama lähedale tööstuspargi, mida tuntakse Mureşi tööstuspargi nime all ([111]). Rumeenia ametiasutused on kinnitanud, et park on edukalt meelitanud ligi tootmisettevõtjaid ja välisinvesteeringuid, aidates kaasa piirkonna majanduskasvule. Lõppkokkuvõttes on eesmärk arendada välja ühendvedude sõlmpunkt, et toetada piirkonna ühendatust ja arengut.

g) Rumeenia ametiasutused on rõhutanud turismi kui majandustegevuse tähtsust maakonna dünaamiliseks muutmisel. Ajavahemikul 2010–2015 kasvas maakonnas turism märkimisväärselt, viies Mureşi maakonna turistide arvu poolest Rumeenias neljandale kohale (kokku 492 181 külastajat) ([112]). 2015. aastal külastasid välisturistid vaatamisväärsustest kõige rohkem Sighişoara, Târgu Mureş ja Sovata kuurorti. Välisturistid on pärit peamiselt ELi riikidest, kuid ka väljastpoolt Euroopa Liitu (nt Iisraelist). Rumeenia ametiasutused on märkinud, et Târgu Mureşi lennujaamal, millel on otseühendus mitme ELi suurlinnaga, on olnud otsustav osa turistide arvu suurenemises.

h) Lõpetuseks on Rumeenia ametiasutused märkinud, et Târgu Mureş on juhtiv südamesiirdamise ja erakorralise meditsiini keskus. Elundite kiire transport riiklike keskuste vahel on elundisiirdamise puhul üliloluline aspekt. Mureşi maakonna erakorralise meditsiini kliiniku eesmärk on saavutada juhtpositsioon peale südamesiirdamise ka südame- ja kopsusiirdamises, neerusiirdamises või mis tahes muude elundite ja kudede siirdamises. See on kooskõlas Rumeenia tervishoiuministeeriumi strateegiaga, mis hõlmab ka koepanga loomist Târgu Mureşi. Kliinik on rõhutanud, et patsientide transportimine helikopteriga mõnest teisest, kaugemal asuvast lennujaamast haiglasse ei ole püsivalt võimalik meteoroloogiliste või tehniliste piirangute tõttu, mis sageli välistavad transportimise, mis omakorda mõjutab patsienti.

(245) Võttes arvesse eespool esitatud kaalutlusi, leiab komisjon, et Rumeenia ei teinud ilmset hindamisviga, kui ta leidis, et ilma TMT lennujaamata oleksid mõned Rumeenia keskpiirkonna osad ülejäänud liidu piirkondadest sedavõrd isoleeritud, et see kahjustaks keskpiirkonna sotsiaalset ja majanduslikku arengut.

(246) Neid asjaolusid arvestades leiab komisjon, et Rumeenia ametiasutuste esitatud andmed on piisavad, et toetada nende otsust teha TMT lennujaamale ülesandeks osutada üldist majandushuvi pakkuvat teenust, ning et Rumeenia ei ole teinud ilmset viga.

(247) Samuti kohaldatakse üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevat 2005. aasta otsust (artikli 2 lõike 1 punkt d) ainult nende lennujaamade suhtes, mille reisijate arv on kahe majandusaasta jooksul enne üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise ülesande saamist olnud alla 1 000 000 reisija.

(248) TMT lennujaamas oli 2009. ja 2010. aastal, st 2011. aasta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise ülesande andmisele eelnenud aastatel, vähem kui 1 000 000 reisijat aastas (vt tabel 1). Seetõttu kohaldati 2. meetme suhtes üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevat 2005. aasta otsust.

([110]) master-planul-general-de-transport_iulie_2015_vol-i.pdf.
([111]) Mureşi maakonna arengukava 2014–2020.
Kättesaadav aadressil anexa_hot107_2014.pdf.
([112]) https://mures.insse.ro/wp-content/uploads/2023/03/Mures_Anuar_statistic_2015.pdf.

(249) Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevas 2005. aasta otsuses on sätestatud hulk kokkusobivustingimusi, mis peavad olema täidetud üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise hüvitamise korral piirkondlikele lennujaamadele, nagu on sätestatud allpool.

(250) *Ülesande määramine*. Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2005. aasta otsuse kohaldamiseks peab vastutus üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise eest olema pandud ettevõtjale ühe või mitme ametliku dokumendiga ([113]). Käesolevas juhtumis tehti üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamine ülesandeks 2011. aasta augusti maakondliku otsusega.

(251) Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2005. aasta otsuse artiklis 4 on sätestatud mitmed omadused, millele ülesande määramise akt peaks vastama, mis on eelkõige järgmised.

1) *Avaliku teenindamise kohustuse laad ja kestus*. Avaliku teenindamise kohustuse laadi on täpsustatud 2011. aasta augusti maakondliku õigusakti artikli 1 lõikes 2. Avaliku teenindamise kohustuse täitmise kestus oli piiratud kuni selle aasta 1. jaanuarini, mis järgneb aastale, mil TMT lennujaam ületab 1 000 000 reisija künnise, kuid mitte kauem kui 31. detsembrini 2016 ([114]). Lisaks on 2011. aasta augusti maakondlikus otsuses sätestatud, et pärast seda kuupäeva vaadatakse üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise ülesande määramine läbi ([115]).

2) *Asjaomane ettevõtja ja territoorium*. Üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise ülesanne anti lennujaama käitajale ja ülesande osutamise territooriumina on kindlaks määratud 24 000 km^2 suurune geograafiline ala, kus elab ligikaudu 1,5 miljonit elanikku ja mis koosneb neljast maakonnast: Mureș, Bistrița, Harghita ja Covasna ([116]).

3) *Ettevõtjale antud ainu- või eriõiguste laad*. Lennujaama käitajale antakse üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise ainuõigus ([117]).

4) Hüvitise arvutamise, kontrollimise ja läbivaatamise parameetrid.

i) *Hüvitise arvutamine*. Hüvitise suuruse kindlaksmääramisel arvesse võetavad kulud hõlmavad kõiki üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamisega seotud püsi- ja muutuvkulusid, jooksvaid kulusid ja kapitalikulusid ning nende kulude osa lennujaama käitaja üldkuludest. Investeerimiskulusid võetakse arvesse, kui need on rangelt seotud üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamisega ([118]). Hüvitise kindlaksmääramisel arvesse võetav tulu hõlmab kogu üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamisest saadud kasumit ja ettevõtja muudest kui üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamisega seotud tegevustest saadud tulu ([119]).

ii) *Hüvitamise kontroll*. Lennujaama käitaja põhjendab taotletud hüvitise summat ja koostab aruande kohalikust eelarvest rahaliste vahendite eraldamise põhjenduste kohta. Seejärel on Mureşi maavalitsuse majandusosakonna kohustus kontrollida aruannet ja lennujaama käitaja esitatud finantsaruandeid. Kontrolli tehakse vähemalt kord aastas ja kui seda peetakse vajalikuks, siis sagedamini ([120]).

iii) *Hüvitise läbivaatamine ja ülemääraste hüvitiste maksmise vältimise ja tagasimaksmise kord*. Korrapäraste kontrollide alusel nõuab Mureşi maavalitsuse majandusosakond lennujaama käitajalt ülemäärase hüvitise tagasi ja teeb vajaduse korral põhjendatud ettepaneku üldist majandushuvi pakkuvate teenustega seotud tegevuste läbivaatamiseks ([121]).

(252) Seetõttu järeldab komisjon, et üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2005. aasta otsuse artiklis 4 sätestatud tingimused on 2011. aasta augusti maakondliku otsusega täidetud.

([113]) Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlev 2005. aasta otsus, artikkel 4.
([114]) 2011. aasta veebruari maakondliku otsuse artikli 2 lõige 2.
([115]) 2011. aasta veebruari maakondliku otsuse artikli 2 lõige 3.
([116]) 2011. aasta veebruari maakondliku otsuse artikli 1 lõige 1.
([117]) 2011. aasta augusti maakondliku otsuse artikkel 3.
([118]) 2011. aasta veebruari maakondliku otsuse artikli 4 lõige 4.
([119]) 2011. aasta veebruari maakondliku otsuse artikli 4 lõige 5.
([120]) 2011. aasta augusti maakondliku otsuse artikkel 5.
([121]) 2011. aasta veebruari maakondliku otsuse artikli 5 lõige 4.

(253) *Hüvitis* ([122]). Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2005. aasta otsuse artiklis 5 on sätestatud parameetrid, millele hüvitis peab vastama, et seda saaks pidada otsusega kooskõlas olevaks.

(254) Hüvitise suurus ei tohi ületada avaliku teenindamise kohustuse täitmisega seotud kulude katmiseks vajalikku summat ja nende kohustuste täitmiseks vajalikult omakapitalilt saadud mõistlikku kasumit. Nagu nähtub tabelist 3, kandis lennujaam kogu ülesande täitmise perioodi (2011–2014) jooksul kahju. Hüvitis, mida lennujaama käitaja sai, ei olnud piisav, et katta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamisega seotud kulusid. Eelöeldut silmas pidades tuleb mõista, et käesoleval juhul on see tingimus täidetud.

(255) Arvesse võetavad kulud ja tulud hõlmavad kõiki üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamisega seotud kulusid, mis arvutatakse üldtunnustatud kuluarvestuse põhimõtete alusel. Komisjoni arusaama kohaselt on kulud ja tulud arvutatud põhjenduses 251 selgitatud põhjustel kooskõlas 2011. aasta augusti maakondliku otsuse artikli 4 lõigetega 4 ja 5 ning seega on see kriteerium täidetud.

(256) *Üldist majandushuvi pakkuvate teenustega seotud kulude ja tulude raamatupidamisarvestuse lahushoidmine muude teenuste raamatupidamisarvestusest*. Nagu on selgitatud põhjenduses 62, on 2011. aasta ülesande andmise aktiga kehtestatud raamatupidamisarvestuse selge lahusus. Sellist lahushoidmist rakendati kogu ülesande täitmise kestuse jooksul.

(257) Seetõttu järeldab komisjon, et üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2005. aasta otsuse artiklis 5 sätestatud tingimused on käesoleval juhul täidetud.

(258) *Kontroll ülemäärase hüvitamise üle*. Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2005. aasta otsuse artiklis 6 on sätestatud mitu mehhanismi, millega tagatakse, et lennujaama käitajale ei maksta ülemäärast hüvitist, nimelt korrapärased kontrollid ja mehhanismid, millega tagatakse ülemäärase hüvitise tagasimaksmine, ning sätted, millega välditakse ülemäärast hüvitamist tulevikus.

(259) Nagu on selgitatud põhjenduse 251 punkti 4 alapunktides ii ja iii, kehtestas Mureşi maavalitsus ülemäärase hüvitise vältimise mehhanismid. Lisaks sellele sätestas Mureşi maavalitsus eeskirjades, et tulevane hüvitis arvutatakse vastavalt eelnenud aastate tulemustele. Teisisõnu, kui lennujaama käitaja sai 2012. aastal ülemäärast hüvitist, kantakse ülemäärane summa üle 2013. aasta hüvitise katteks ([123]).

(260) Seetõttu järeldab komisjon, et üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2005. aasta otsuse artiklis 6 sätestatud tingimused on käesoleval juhul täidetud.

10.2.2. *Järeldus*

(261) Komisjon järeldab, et 2011. aasta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise ülesande andmise akti alusel antud abi on ELi toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 alusel siseturuga kokkusobiv ja on vabastatud ELi toimimise lepingu artikli 108 lõikes 3 sätestatud eelneva teatamise kohustusest.

11. **4. MEETME HINDAMINE. TMT LENNUJAAMA RAHASTAMINE VASTAVALT 2014. AASTA ÜLDIST MAJANDUSHUVI PAKKUVA TEENUSE OSUTAMISE ÜLESANDE ANDMISE AKTILE ALATES 30. OKTOOBRIST 2014 KUNI 9. MAINI 2019**

11.1. **Abi olemasolu**

(262) Põhjendustes 126–133, 137, 140, 143, 148 ja 149 esitatud ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 põhimõtted on kohaldatavad ka 4. meetme hindamisel.

([122]) Lennujaama käitajale maksti hindamisperioodil hüvitist tegelikest kuludest väiksemas summas (tabel 4). Seetõttu ei analüüsi komisjon üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva otsuse artikli 6 sätteid mõistliku kasumi kohta.

([123]) Vt näiteks Mureşi maavalitsuse 20. detsembri 2012. aasta otsus nr 158, milles sätestatakse, et eelarveprojektis määratud 2013. ja 2014. aasta eeldatavad hüvitised põhinevad 2012. aasta tulemustel.

11.1.1. *Majandustegevus ja ettevõtja mõiste*

(263) Nagu põhjenduses 41 on sätestatud, tegeles lennujaama käitaja hinnataval ajavahemikul majandustegevusega ja on seega ettevõtja ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

(264) Rumeenia ametiasutused väitsid, et lennujaama käitaja viis 2014. aasta üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise ülesande raames ellu teatavaid tegevusi, mis kuuluvad avaliku sektori ülesannete hulka. Eelkõige väitis Rumeenia, et kulud, mida lennujaama käitaja kannab lennujaama territooriumil tegutsevate avaliku sektori asutuste nimel, samuti kulud, mis tekivad lennujaamatasudest vabastatud lendude teenindamisel, kuuluvad avaliku sektori ülesannete hulka.

(265) Komisjon tuletab meelde, et kui taristut kasutatakse nii majanduslikul kui ka mittemajanduslikul eesmärgil, kuulub riiklikest vahenditest rahastamine riigiabi eeskirjade reguleerimisalasse ainult niivõrd, kuivõrd see hõlmab majandustegevusega seotud kulusid.

(266) Seoses 2014. aasta üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise ülesande andmise akti artikli 1 lõike 2 punktides d–g (põhjendus 66) sätestatud tegevuseks kasutatava avaliku sektori toetusega tuletab komisjon meelde, et politsei-, tolli- ja tuletõrjetegevusi, tsiviillennunduse ebaseadusliku sekkumise eest kaitsmiseks vajalikke tegevusi ning nende tegevuste jaoks vajaliku taristu ja seadmetega seotud investeeringuid ja hooldust peetakse üldiselt mittemajanduslikuks tegevuseks.

(267) Seetõttu leiab komisjon, et 2014. aasta üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise ülesande andmise akti artikli 1 lõike 2 punktis d loetletud lennujaama taristu kaitse; otsingu- ja päästetööd lennujaama territooriumil vastavalt punktile e; hädaolukordadeks, tulekahjude ennetamiseks ja tõrjeks mõeldud valve- ja turvaseadmed vastavalt punktile f ning tolliametile, piiripolitseile, õhutranspordipolitseile, siseministeeriumile ja Rumeenia luureteenistusele nende konkreetse tegevuse teostamiseks vajalike alade, rajatiste ja taristu tagamine on meetmed, mis kuuluvad riigi tavapäraste ülesannete hulka, niivõrd kuivõrd need kuuluvad põhjenduses 132 loetletud kategooriatesse ([124]). Nagu eespool põhjenduses 39 on märgitud, oli Rumeenia lennujaamade käitajate tegevust reguleeriv õigusraamistik kõikides lennujaamades ühtne.

(268) Seega kuulub 2014. aasta üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise ülesande andmise akti artikli 1 lõike 2 punktides d–g nimetatud tegevuste riigipoolne toetamine avaliku sektori ülesannete hulka ega kujuta endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

(269) Riiklike lendude, teatavate ministeeriumide ja valitsusasutuste teenuste raames tehtavate sõjaliste lendude, päästelendude ja muudes 2014. aasta üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise ülesande andmise akti artikli 1 lõike 2 punktis h loetletud õiguslikult reguleeritud olukordades tehtavate tasuta lendude teenindamine ja riigi omanduses olevatele õhusõidukitele osutatavad maapealse teenindamise teenused, sealhulgas punktis c loetletud vajalike seadmete hankimine, ei ole siiski üldiselt riigile jäetud funktsioonid.

11.1.2. *Riigi rahalised vahendid ja riigiga seostatavus*

(270) TMT lennujaamale 2014. aasta üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise ülesande raames antud hüvitis kiideti heaks 2014. aasta oktoobri maakondliku otsusega (põhjendus 43) ja seda maksti Mureşi maavalitsuse eelarvest. Selle otsuse tegi otseselt Rumeenia riigi osaks oleva Mureşi maavalitsus.

(271) Seega leiab komisjon, et 2014. aasta oktoobri maakondliku otsuse alusel antud rahalised vahendid on riigi rahalised vahendid ja need on ka seostatavad riigiga.

([124]) Komisjoni 23. juuli 2014. aasta otsus (EL) 2015/1226 riigiabi SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN) kohta, mida Prantsusmaa on andnud Angoulême'i kaubandus- tööstuskojale ning ettevõtjatele SNC-Lavalin, Ryanair ja Airport Marketing Services (ELT L 201, 30.7.2015, lk 48, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2015/1226/oj).

11.1.3. *Valikulisus*

(272) Käesoleval juhul nägi riik ette rahalise toetuse ja andis seda ühele ettevõtjale – lennujaama käitajale. Tegemist on üksikmeetmega. Seega on 4. meede valikuline ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

11.1.4. *Majanduslik eelis*

(273) Lennujaama käitaja riiklikest vahenditest rahastamise eesmärk oli hüvitada tema tavapärase tegevuse käigus kantud kahjum või katta investeeringukulud. Miski komisjonile kättesaadavates faktilistes tõendites ega Rumeenia või kolmandate isikute esitatud märkustes ei viita sellele, et abi andvad asutused oleksid kõnealustest rahastamismeetmetest abi andmise otsuse tegemise ajal saanud oodata rahalist tulu.

(274) Komisjon märgib ka, et Rumeenia ei ole väitnud, et rahastamine on kooskõlas turumajandusliku ettevõtja põhimõttega. Nagu nähtub tabelist 6, oli TMT lennujaam kogu vaatlusaluse perioodi vältel kahjumlik ja tal puudusid väljavaated saada keskpikas perspektiivis kasumlikuks (tabel 5). Seetõttu järeldab komisjon, et hinnatav rahastamine ei vastanud turumajandusliku ettevõtja põhimõttele.

(275) Rumeenia väitis uurimise käigus ka seda, et 4. meede kujutas endast hüvitist Altmarki tingimustele vastava üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise eest.

(276) Käesoleval juhul ei ole neljas Altmarki tingimus täidetud, kuna abisaajat ei valitud pakkumismenetluse teel. Ühtlasi ei ole tõendeid selle kohta, et hüvitise suurus oleks kindlaks määratud selliste kulude analüüsi alusel, mida keskmise suurusega hästi korraldatud juhtimise ja avaliku teenusega seotud nõuete täitmiseks vajalike piisavate vahenditega varustatud ettevõtja oleks nende kohustuste täitmiseks kandnud, arvestades nende kohustuste täitmisega seotud tulusid ja mõistlikku kasumit. Seega ei saa komisjoni arvates järeldada, et kõnealuse riiklikest vahenditest rahastamise summa oli kindlaks määratud tõhusa ettevõtja kulude põhjal. Kuna neljas Altmarki kriteerium ei ole täidetud, leiab komisjon, et käesoleval juhul ei ole neli Altmarki kriteeriumi kumulatiivselt täidetud.

(277) Eelöeldut arvestades järeldab komisjon, et 4. meede andis lennujaama käitajale majandusliku eelise.

11.1.5. *Konkurentsi moonutamine ja mõju liikmesriikidevahelisele kaubandusele*

(278) Põhjenduses 152 esitatud hinnang kehtib ka 2014. aasta üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise ülesande andmise akti raames lennujaama käitajale antud riiklike vahendite kohta ning seetõttu tuleb järeldada, et rahastamine võib moonutada konkurentsi ja mõjutada liikmesriikidevahelist kaubandust.

11.1.6. *Järeldus riigiabi olemasolu kohta*

(279) Eelöeldu põhjal järeldab komisjon, et 2014. aasta üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise ülesande andmise akti alusel lennujaama käitaja riiklikest vahenditest rahastamine kujutab endast lennujaama käitajale riigiabi andmist ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, välja arvatud põhjenduses 268 loetletud avaliku sektori ülesannete hulka kuuluvate tegevuste rahastamine.

11.2. **Abi seaduslikkus**

(280) 4. meede jõustati enne selle komisjonipoolset ametlikku heakskiitmist. Seetõttu on tegemist ebaseadusliku abiga, välja arvatud juhul, kui meede vastas sel ajal liidu õigusaktis, millega vabastatakse teatavat liiki abi ELi toimimise lepingu artiklis 108 sätestatud teatamiskohustusest, kehtestatud asjaomastele tingimustele.

(281) Rumeenia väitis, et 4. meede vastab üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevas 2012. aasta otsuses sätestatud tingimustele.

(282) Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevat 2012. aasta otsust kohaldatakse üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise hüvitamise suhtes nende lennujaamade puhul, mille keskmine aastane liiklussagedus ei ületa üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise määramisele eelneva kahe majandusaasta jooksul 200 000 reisijat. Nagu 2015. aasta algatamisotsuses on sedastatud, oli TMT lennujaamas 2012. ja 2013. aastal, s.o 2014. aasta üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise ülesande määramisele eelnenud aastatel vähem kui 200 000 reisijat aastas (vt tabel 1). Seetõttu üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevat 2012. aasta otsust 4. meetme suhtes ei kohaldatud.

(283) Seega rakendati 4. meedet, rikkudes ELi toimimise lepingu artikli 108 lõiget 3.

11.3. **Kokkusobivus siseturuga**

(284) Vastavalt 2014. aasta lennundussuunistele võib lennujaamas üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise eest makstavat hüvitist pidada ELi toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 alusel kokkusobivaks, kui 2014. aasta lennundussuuniste punktis 4 sätestatud kriteeriumid on täidetud, eelkõige kui tegevus kvalifitseerub tõelise üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamiseks 2014. aasta lennundussuuniste punktide 69 ja 72 tähenduses ning kui see vastab 2014. aasta lennundussuuniste punktis 4.2 sätestatud kokkusobivuse kriteeriumidele koostoimes üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2012. aasta raamistiku asjakohaste sätetega.

(285) 2014. aasta lennundussuuniste punkti 75 alapunktis a täpsustatakse, et üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevat 2012. aasta raamistikku kohaldatakse neile lennujaamadele antud abi kokkusobivuse hindamisel, mille keskmine aastane reisijate arv ületab üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise ülesande täitmise jooksul 200 000 reisijat, nagu see oli ka TMT lennujaama puhul (tabel 1). Seepärast hindab komisjon 4. meetme kokkusobivust üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevas 2012. aasta raamistikus ja 2014. aasta lennundussuunistes sätestatud kriteeriumide alusel.

(286) Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevas 2012. aasta raamistikus on sätestatud mitu üldist majandushuvi pakkuvate teenuste kokkusobivuse tingimust, sealhulgas seoses lennujaamadega, sealhulgas eelkõige ülesande andmise akti olemasolu, hüvitise arvutamine ja ülemäärase hüvitamise kontrollimise mehhanismide olemasolu.

11.3.1. *ELi toimimise lepingu artiklis 106 nimetatud tõelised üldist majandushuvi pakkuvad teenused*

(287) Esimene tingimus, mille kohaselt on lennujaama haldusteenuste hüvitamine kooskõlas riigiabi eeskirjadega, on see, et teenuseosutajale peab olema tehtud ülesandeks tõeline ja õigesti kindlaks määratud üldist majandushuvi pakkuv teenus. See nõue on sätestatud 2014. aasta lennundussuuniste punktis 69 koostoimes üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2012. aasta raamistiku punktiga 2.2.

(288) Vastavalt 2014. aasta lennundussuuniste punktile 69 peaks üldist majandushuvi pakkuval teenusel „olema võrreldes tavapärase majandustegevusega teatavad erijooned“ ja „ainuüksi teatavate majanduspiirkondade arengu või teatava majandustegevuse soodustamist vastavalt aluslepingu artikli 107 lõike 3 punktile c ei saa pidada üldist huvi pakkuva eesmärgi saavutamiseks riigi ametiasutuste poolt“.

(289) 2014. aasta lennundussuuniste punktis 72 täpsustab komisjon, et lennujaama üldine juhtimine kujutab endast põhjendatud juhtudel üldist majandushuvi pakkuvat teenust, kui osa piirkonnast, mida lennujaam potentsiaalselt teenindab, oleks ilma lennujaamata ülejäänud Euroopa Liidust sedavõrd isoleeritud, et see kahjustaks selle sotsiaalset ja majanduslikku arengut. Seega tuleks hindamisel piisavalt arvesse võtta muud liiki transporti, eelkõige kiirrongiliine ja praamidega teenindatavaid mereühendusteid. Sellistel juhtudel võivad riigiasutused kehtestada lennujaamale avaliku teenindamise kohustuse, et tagada lennujaama avatus kommertsliiklusele.

(290) Põhjendustes 243–245 nimetatud põhjendused 2011. aasta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise ülesande kohta kehtivad *mutatis mutandis* ka 2014. aasta üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise ülesande kohta, arvestades, et piirkonna transpordivõimalused ei ole alates 2011. aastast oluliselt muutunud. Seetõttu leiab komisjon, et TMT lennujaamale on 2014. aasta üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise ülesande andmise akti alusel usaldatud ka tõelise üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamine.

(291) Kõigil eespool esitatud põhjustel leiab komisjon, et 2014. aasta üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise ülesande andmise akti alusel antud abi tuleb anda tõelise ja õigesti kindlaks määratud üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamiseks kooskõlas üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2012. aasta raamistiku punktiga 2.2 ning 2014. aasta lennundussuuniste punktidega 69 ja 72.

11.3.2. *Vajadus ülesande andmise akti järele, milles määratakse kindlaks avaliku teenindamise kohustused ja hüvitiste väljaarvutamise meetodid*

(292) Vastavalt üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2012. aasta raamistiku punktidele 15 ja 16 tuleb üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise ülesanne anda ühe või mitme õigusaktiga, mille vormi võib määrata liikmesriik. Õigusakt või õigusaktide seeria peab sisaldama järgmist: a) avaliku teenindamise kohustuste sisu ja kestus; b) asjaomane ettevõtja ja vajaduse korral territoorium; c) ülesande andva ametiasutuse poolt ettevõtjale antavate ainu- või eriõiguste laad; d) hüvitusmehhanismi kirjeldus ning hüvitise arvutamise, järelevalve ja läbivaatamise parameetrid ning e) ülemäärase hüvitise maksmise vältimise ja tagasinõudmise kord.

(293) Vastavalt 2014. aasta lennundussuuniste punktile 69 peaksid üldist majandushuvi pakkuvad teenused lennujaamasektoris olema selgelt kindlaks määratud ja nende osutamise ülesanne peaks olema antud riigiasutuse õigusaktiga.

(294) 2014. aasta üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise ülesanne anti 2014. aasta oktoobri maakondliku otsusega, mis koostati kooskõlas üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2012. aasta raamistiku ja 2014. aasta lennundussuuniste sätetega. Nagu põhjenduses 66 on öeldud, on 2014. aasta oktoobri maakondliku otsuse artikli 1 lõikes 2 täpsustatud, millised TMT lennujaama tegevused on üldist majandushuvi pakkuvad teenused. Nagu põhjenduses 268 on mainitud, kuuluvad mõned tegevused avaliku sektori ülesannete hulka ja nendele ei rakendata seega riigiabi kontrolli. Ülejäänud peamised majandustegevused on selgelt kindlaks määratud 2014. aasta oktoobri maakondliku otsuse artikli 1 lõike 2 punktides a, b, c ja h ning tunnistatud üldist majandushuvi pakkuvaks teenuseks. Lisaks, nagu on märgitud põhjenduses 68, oli avaliku teenindamise kohustuse kestus selgelt sätestatud. Nagu on märgitud põhjenduses 43, täpsustati 2014. aasta üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise ülesande andmise aktis ka asjaomane ettevõtja, nimelt lennujaama käitaja. Lennujaama käitajale anti üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise ainuõigus ([125]). Eelöeldut arvesse võttes leiab komisjon, et 2014. aasta üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise ülesanne vastab üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2012. aasta raamistiku punkti 16 alapunktidele a ja b ning 2014. aasta lennundussuuniste punktile 69.

(295) Lisaks, nagu on märgitud põhjenduses 67, on 2014. aasta oktoobri maakondliku otsuse artikli 4 lõigetes 2–11 üksikasjalikult sätestatud 2014. aasta üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise ülesande eest makstava hüvitise arvutamine. Nende sätetega kehtestatakse: hüvitisest kaetavate üldist majandushuvi pakkuvate teenustega seotud abikõlblike tegevus- ja investeerimiskulude piirmäärad; ainult üldist majandushuvi pakkuvate teenustega seotud kulude ja ühiste kulude proportsionaalse osa arvessevõtmine; piirang, mille kohaselt ei tohi hüvitis olla suurem kui avaliku teenindamise kohustuse täitmiseks vajalikud kulud. Oluline on ka see, et need sätted näevad ette, et hüvitis ei tohi ületada ühelt poolt nende kulude ja teiselt poolt lennujaama üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamisega seotud tulude ja muude kui üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamisega seotud tulude vahet. Teisisõnu vähendavad üldist majandushuvi pakkuvate teenuste tulud ja isegi kasum, mis ei ole seotud üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamisega, 2014. aasta üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise ülesande raames antava hüvitise summat, et vältida võimalikku ülemäärast hüvitamist. Nagu on märgitud põhjenduses 62, on TMT lennujaama üldist majandushuvi pakkuvate teenuste ja muude kui üldist majandushuvi pakkuvate teenuste raamatupidamisarvestus hoitud lahus. Eelöeldut arvesse võttes leiab komisjon, et 2014. aasta üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise ülesanne vastab üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2012. aasta raamistiku punkti 16 alapunktidele d ja e.

11.3.3. *Ülesande täitmise kohustuse kestus*

(296) Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2012. aasta raamistiku punktis 17 nõutakse, et avaliku teenindamise kohustuse kestus peab olema põhjendatud objektiivsete kriteeriumidega, nagu amortisatsioon ja kulum. Komisjon märgib, et kõige olulisemate põhivarade, nagu hooned ja seadmed, amortisatsiooni- ja kulumiperioodid, mis on seotud üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamisega, on tavaliselt pikemad kui kümme aastat ([126]). Nagu mainitud, lõppes 2014. aasta üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise ülesande täitmine 2019. aastal igal juhul kavandatust palju varem.

(297) Eelnimetatud põhjustel leiab komisjon, et üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2012. aasta raamistiku punkt 17 on täidetud.

([125]) 2014. aasta oktoobri maakondliku otsuse artikkel 2.

([126]) Vt komisjoni 24. novembri 2023. aasta otsus juhtumis SA.106193 (2023/N) – Rootsi Skellefteå lennujaam – üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise ülesande määramine, põhjendus 73.

11.3.4. *Vastavus direktiivile 2006/111/EÜ*

(298) Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2012. aasta raamistiku punktis 18 nõutakse, et asjaomane ettevõtja peab vajaduse korral järgima komisjoni direktiivi 2006/111/EÜ ([127]). Kõnealuse direktiivi artikli 5 kohaselt ei kohaldata artikli 1 vastavaid läbipaistvusnõudeid siiski avalik-õiguslike ettevõtjate suhtes, kelle aastane netokäive on alla 40 miljoni euro kahe eelarveaasta jooksul enne mis tahes avaliku sektori vahendite või üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise ülesande andmist. Võttes arvesse TMT lennujaama väga piiratud aastatulu 2012. ja 2013. aastal, nagu on näidatud tabelis 4, ei ole direktiiv 2006/111/EÜ käesoleval juhul kohaldatav ja seega ei ole üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2012. aasta raamistiku punkti 18 hindamine käesoleval juhul asjakohane.

11.3.5. *Vastavus liidu riigihanke-eeskirjadele*

(299) Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2012. aasta raamistiku punktis 19 nõutakse, et ettevõtja peab järgima riigihangete valdkonnas kohaldatavaid liidu eeskirju, sealhulgas läbipaistvuse, võrdse kohtlemise ja mittediskrimineerimise nõudeid, mis tulenevad otseselt aluslepingust ja vajaduse korral teiseste õigusaktide sätetest.

(300) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2014/24/EL ([128]) artikli 32 lõike 2 punkti b kohaselt on väljakuulutamiseta läbirääkimistega hankemenetluse kasutamine lubatud teenuste puhul, mida saab osutada konkreetne ettevõtja, kelle puhul puudub tehnilistel põhjustel konkurents.

(301) Komisjon märgib, et TMT lennujaam on ainus ettevõtja, kes saab osutada üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid, mis kuuluvad ülesande andmise akti kohaldamisalasse. Nagu eespool mainitud (põhjenduse 244 punkt a kuni põhjendus 245), ei ole ühtegi muud lennujaama, mis oleks TMT lennujaamale sobiv alternatiiv Târgu Mureşile ja selle naabermaakondadele juurdepääsuks. Kuna peale TMT lennujaama ei ole ühtegi lennujaama, mis võiks osutada üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid teenuste kontsessiooni alusel, ei ole kontsessiooniteate avaldamine käesoleval juhul vajalik, et tagada konkurents lennujaamade vahel.

(302) Eelöeldut arvestades leiab komisjon, et üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2012. aasta raamistiku punkt 19 on käesoleval juhul täidetud.

11.3.6. *Diskrimineerimisest hoidumine*

(303) Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2012. aasta raamistiku punktis 20 on sätestatud, et kui ametiasutus määrab üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise ülesande mitmele ettevõtjale, tuleks hüvitis arvutada iga ettevõtja puhul sama meetodi alusel.

(304) Kuna lennujaama üldine juhtimine on antud ühele ettevõtjale, ei ole üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2012. aasta raamistiku punkt 20 käesoleval juhul kohaldatav.

11.3.7. *Hüvitise summa*

(305) Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2012. aasta raamistiku punktid 21–50 viitavad hüvitise suurusele.

(306) Vastavalt üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2012. aasta raamistiku punktile 24 tuleks avaliku teenindamise kohustuse netokulu arvutamiseks kasutada kulude netokokkuhoiu metoodikat ([129]). Vastavalt üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2012. aasta raamistiku punktile 27 lubab komisjon avaliku teenindamise kohustuse netokulu arvutamiseks kasutada alternatiivseid meetodeid, kui kulude netokokkuhoiu metoodika kasutamine ei ole võimalik või asjakohane.

([127]) Komisjoni 16. novembri 2006. aasta direktiiv 2006/111/EÜ liikmesriikide ja riigi osalusega äriühingute vaheliste finantssuhete läbipaistvuse ning teatavate ettevõtjate finantsläbipaistvuse kohta (ELT L 318, 17.11.2006, lk 17, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/111/oj).

([128]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2014. aasta direktiiv 2014/24/EL riigihangete kohta ja direktiivi 2004/18/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta (ELT L 94, 28.3.2014, lk 65, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/24/oj).

([129]) Kulude netokokkuhoiu metoodika on kokkuvõtlikult esitatud üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2012. aasta raamistiku punktides 25 ja 26.

(307) Kulude netokokkuhoiu metoodika eeldab ettevõtja kulude ja tulude kindlaksmääramist hüpoteetilise stsenaariumi korral, kus üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise ülesannet määratud ei ole. Käesoleval juhul sõltuvad kõik teenused, mis ei kuulu ülesande andmise akti kohaldamisalasse, üldist majandushuvi pakkuvate teenuste olemasolust. Seetõttu ei saa kohaldada ühtegi asjakohast hüpoteetilist stsenaariumi, mille puhul toimuvad ainult muud tegevused, mis tähendab, et kulude netokokkuhoiu meetodit ei saa kasutada.

(308) Seetõttu nõutakse ülesande andmise aktiga, et TMT lennujaam esitaks oma avaliku teenindamise kohustuse netokulu, kasutades kulude jaotamise metoodikat – alternatiivset meetodit, mis on sätestatud üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2012. aasta raamistiku punktides 28–31. Seda on kajastatud 2014. aasta üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise ülesande andmise aktis, mis nõuab üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevas 2012. aasta raamistikus kindlaks määratud kulude jaotamisel põhineva metoodika järgimist. Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2012. aasta raamistiku punktis 21 nõutava ülemäärase hüvitise puudumist kontrollitakse allpool.

(309) Hüvitise summa võib kindlaks määrata kas prognoositud kulude ja tulude või tegelike kulude ja tulude või mõlema alusel ([130]). Arvesse võetavad kulud ja tulud hõlmavad kõiki üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamisel kantud kulusid, mis arvutatakse üldtunnustatud kuluarvestuse põhimõtete alusel. Lennujaama käitaja võtab arvesse ainult üldist majandushuvi pakkuvate teenustega seotud kulusid, mis võivad hõlmata kõiki üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamisega seotud otseseid kulusid ja proportsionaalset osa nii üldist majandushuvi pakkuvate teenuste kui ka muude tegevuste ühistes kuludes. Investeerimiskulusid võetakse arvesse, kui need on rangelt seotud üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamisega ([131]). Kulud, mis on seotud tegevusega, mis ei ole üldist majandushuvi pakkuvad teenused, ei ole abikõlblikud hüvitise saamiseks, millega kaetakse kõik otsesed kulud, asjakohane osa ühistest kuludest ja asjakohane omakapitali tulusus ([132]). Eelöeldut arvestades võib järeldada, et 2012. aasta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste raamistiku punkt 22 on täidetud.

(310) Arvesse võetavad tulud peavad hõlmama vähemalt üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamisest saadud tulusid, nagu on kirjeldatud ülesande andmise aktis, ja ülemäärast kasumit, mis tuleneb muude tegevustega seotud eri- või ainuõigustest, nagu on märgitud punktis 45, isegi kui see on seotud muu tegevusega, sõltumata sellest, kas see ülemäärane kasum on riigiabi aluslepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses või mitte ([133]). Hüvitise kindlaksmääramisel arvesse võetav tulu hõlmab kõiki üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamisega seotud tegevusest saadud tulusid, olenemata sellest, kas need tulud liigituvad riigiabiks aluslepingu artikli 107 tähenduses, ning mis tahes tulu, mis on saadud lennujaama käitaja muudest tegevustest, mis ei ole seotud üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamisega ([134]). See tingimus on täidetud.

(311) *Mõistlik kasum* ([135]). 2014. aasta oktoobri maakondlik otsus ei võimalda lennujaama käitajal mõistlikku kasumit saada. Lisaks sellele ei eeldatud põhjenduses 77 osutatud majandusprognoosi kohaselt lennujaama kasumlikkust keskpikas perspektiivis, rääkimata perioodil 2014–2019. Seega on üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2012. aasta raamistiku punktid 33–38 täidetud.

(312) *Tõhususe suurendamise stiimulid* ([136]). 2014. aasta oktoobri maakondlik otsus sisaldab sätteid, mille eesmärk on tagada TMT lennujaama jaoks vajaliku riiklikest vahenditest rahastamise vähendamine keskpikas perspektiivis. Selles osas mainitakse, et TMT lennujaam peab esitama mitmeaastase äriplaani, mis peaks viima hüvitamise järkjärgulise vähenemiseni ([137]). Nagu tabelist 5 nähtub, nähti äriplaanis ette hüvitamise vähenemine aja jooksul. Lisaks on 2014. aasta oktoobri maakondliku otsusega ette nähtud lennujaama rahastamise vähendamine. See tingimus on seega täidetud.

([130]) Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2012. aasta raamistiku punkt 22.
([131]) 2014. aasta oktoobri maakondliku otsuse artikli 4 lõige 9.
([132]) 2014. aasta oktoobri maakondliku otsuse artikli 4 lõige 11.
([133]) Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2012. aasta raamistiku punkt 32.
([134]) 2014. aasta oktoobri maakondliku otsuse artikli 4 lõige 10.
([135]) Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2012. aasta raamistiku punktid 33–38.
([136]) Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2012. aasta raamistikupunktid 39–43.
([137]) 2014. aasta oktoobri maakondliku otsuse artikli 5 lõige 14.

11.3.8. *Raamatupidamisarvestuste lahusus*

(313) Vastavalt üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2012. aasta raamistiku punktile 44 peaks lennujaama käitaja hoidma üldist majandushuvi pakkuvate teenuste ja muude teenuste kulude ja tulude raamatupidamisarvestuse lahus. 2014. aasta oktoobri maakondlikus otsuses on sätestatud, et lennujaama käitaja peab üldist majandushuvi pakkuvate teenuste valdkonnas toimuva tegevuse kohta eraldi raamatupidamisarvestust ([138]). Rumeenia ametiasutused kinnitasid uurimise käigus, et raamatupidamisarvestusi hoitakse tõhusalt lahus. Seega on see tingimus täidetud.

11.3.9. *Ülemäärane hüvitamine*

(314) Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2012. aasta raamistiku punktid 47–50 sisaldavad ülemäärase hüvitamise vältimise sätteid. Vastavalt 2014. aasta oktoobri maakondliku otsuse artiklile 6 on lennujaama käitaja kohustatud põhjendama taotletud hüvitise suurust ja koostama selgituse. Lisaks sellele vastutab Mureşi maavalitsuse majandusosakond hüvitiste korrapärase kontrollimise eest. Ülemäärase hüvitamise korral võib maavalitsus nõuda hüvitise tagasimaksmist või üldist majandushuvi pakkuvate teenustega seotud tegevuste läbivaatamist ([139]). Tuleks meeles pidada, et lisaks formaalsete tingimuste täitmisele oli lennujaam kogu analüüsitava ajavahemiku jooksul kahjumlik, nii et tegelikult ei olnud ülemäärane hüvitamine võimalik. Seega on üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2012. aasta raamistiku ülemäärase hüvitamise vältimise nõuded täidetud.

11.3.10. *Läbipaistvus*

(315) Vastavalt üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2012. aasta raamistiku punktile 60 peab asjaomane liikmesriik avaldama veebis või muul asjakohasel viisil järgmise teabe: üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2012. aasta raamistiku punktis 14 osutatud avaliku arutelu või muude asjakohaste meetmete tulemused, avaliku teenindamise kohustuse laad ja kestus, ettevõtja ja asjaomane territoorium, ettevõtjale igal aastal antud toetuse summad.

(316) Nii 2014. aasta oktoobri maakondlik otsus ([140]) kui ka TMT lennujaama aastaeelarve heakskiitmise otsused on Târgu Mureşi maavalitsuse õigusaktid ja need on avalikult kättesaadavad maavalitsuse veebisaidil. 2014. aasta oktoobri maakondliku otsuse artiklites 1, 2 ja 3 on piiritletud avaliku teenindamise kohustuse ulatus ja kestus, asjaomased üksused ja geograafiline piirkond, mida see puudutab. Samuti on avalikult kättesaadavad maakondlikud otsused, milles kirjeldatakse lennujaama 2014., ([141]) 2015., ([142]) 2016., ([143]) 2017., ([144]) 2018. ([145]) ja 2019. aasta eelarvet ([146]) ning milles on täpsustatud eraldatud abisummad.

(317) Seetõttu leiab komisjon, et üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2012. aasta raamistiku läbipaistvusnõuded on täidetud.

11.3.11. *Järeldus 4. meetme kokkusobivuse kohta*

(318) Eespool punkti 11.3.4 põhjendustes 286–298 esitatud põhjustel leiab komisjon, et 2014. aasta üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise ülesande andmise akti alusel TMT lennujaamale antud abi on ELi toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 alusel siseturuga kokkusobiv.

12. 5. MEETME HINDAMINE. TMT LENNUJAAMAS TEGUTSEVATE LENNUETTEVÕTJATE SUHTES 21. MÄRTSIST 2013 KUNI 16. VEEBRUARINI 2019 KOHALDATUD LENNUJAAMATASUD

12.1. **Abi olemasolu**

(319) Põhjendustes 126–133, 137, 140, 143, 148 ja 149 esitatud ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 põhimõtted on kohaldatavad ka 5. meetme hindamisel.

([138]) 2014. aasta oktoobri maakondliku otsuse artikli 4 lõige 11.
([139]) 2014. aasta oktoobri maakondliku otsuse artikkel 6.
([140]) Kättesaadav aadressil PROIECT (cjmures.ro).
([141]) Kättesaadav aadressil hot016_2014.pdf (cjmures.ro).
([142]) Kättesaadav aadressil PROIECT (cjmures.ro).
([143]) Kättesaadav aadressil HOTĂRÂREA NR (cjmures.ro).
([144]) Kättesaadav aadressil cjmures.ro/Hotariri/Hot2017/hot033_2017.pdf.
([145]) Kättesaadav aadressil HOTĂRÂREA NR (cjmures.ro).
([146]) Kättesaadav aadressil cjmures.ro/Hotariri/Hot2019/hot049_2019.pdf.

12.2. **Valikulisus**

(320) Et riigi meede kuuluks ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaldamisalasse, peab see soodustama „teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist“. Seega hõlmab riigiabi mõiste vaid neid meetmeid, millega antakse ettevõtjatele eelis valikuliselt.

(321) Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt tuleb valikulisuse tingimuse hindamisel kindlaks teha, kas siseriiklik meede soodustab konkreetses õiguskorras teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist võrreldes teistega, kes on selle korraga taotletavat eesmärki arvestades sarnases faktilises ja õiguslikus olukorras. Valikulisuse kontrollimiseks tuleb eelnevalt kindlaks määrata võrdlusbaas, kuhu asjaomane meede kuulub ([147]). Meede on valikuline „vaid siis, kui konkreetse õiguskorra raames kaasneb meetmega eelis teatud ettevõtjate jaoks võrreldes teistega, kes tegutsevad muudel tegevusaladel või samas sektoris ning kes asuvad nimetatud korraga taotletavat eesmärki arvesse võttes sarnases faktilises ja õiguslikus olukorras“ ([148]). Riigiabi mõiste ei hõlma riiklikke meetmeid, millega kehtestatakse ettevõtjate erinev kohtlemine, kui selline erinev kohtlemine tuleneb selle süsteemi olemusest või ülesehitusest, millesse need meetmed kuuluvad ([149]).

(322) Meede, mille abil riigi osalusega ettevõtja kehtestab oma vara või teenuste kasutamise tingimused, ei ole alati valikuline meede ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses ([150]). ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 ei eristata riiklikke sekkumisi nende põhjuste või eesmärkide alusel, vaid määratletakse need tulenevalt meetme tagajärgedest ja seega sõltumata kasutatud meetoditest ([151]).

(323) 2012. aasta juuli maakondlikus otsuses nähti ette TMT lennujaama tasude baasmäärade süsteem (tabel 7). Samuti sisaldas see tasude allahindlusi sõltuvalt maandumiste arvust teatava ajavahemiku jooksul (tabel 8).

(324) 2012. aasta juuli maakondlikus otsuses esitatud lennujaamatasud ja allahindlused kavandasid, vaatasid läbi ja kehtestasid TMT lennujaama käitaja tegevjuhid ning need kiitis heaks TMT lennujaama direktorite nõukogu (põhjendus 73). Seejärel kiitis tasud ja allahindlused heaks Mureşi maavalitsus.

(325) Eelöeldut arvestades leiab komisjon, et kõnealuse lennujaamatasude kava koostas TMT lennujaama käitaja, kasutades oma volitusi, ja seda kohaldati ainult TMT lennujaamas ([152]). Asjakohane võrdlusraamistik, mille alusel hinnata, kas lennuettevõtjatele anti valikuline eelis selles mõttes, et neid eelistati teistele võrreldavas õiguslikus ja faktilises olukorras olevatele lennuettevõtjatele, oli seega 2012. aasta juuli maakondliku otsusega kehtestatud lennujaama hinnakiri, milles on sätestatud TMT lennujaamas kohaldatavad tasud ja soodustused.

(326) Lennujaamatasude süsteem oli avatud kõigile lennuettevõtjatele, kes kasutasid või võisid kasutada TMT lennujaama ja vastasid 2012. aasta juuli maakondlikus otsuses kirjeldatud tingimustele. Seega ei tundu see süsteem olevat valikuline ei *de jure* ega *de facto*.

(327) Samuti tehti allahindlusi kõigile lennuettevõtjatele, kes kasutasid või võisid kasutada TMT lennujaama ja vastasid 2012. aasta juuli maakondlikus otsuses kirjeldatud tingimustele. Seega ei tundu allahindlused olevat *de jure* valikulised.

(328) Lisaks analüüsis komisjon, kas 2012. aasta juuli maakondlikus otsuses sätestatud allahindlused olid *de facto* valikulised, kuna need soodustasid eelnevalt teatavaid TMT lennujaama kasutavaid lennuettevõtjaid teiste seda lennujaama kasutavate lennuettevõtjate kahjuks.

(329) Rumeenia ametiasutused on hinnanud lennujaamatasude suuruse ja allahindluste ulatuse mõju TMT lennujaama tuludele ajavahemikuks 2011–2015 koostatud majandusprognoosi tegemise raames (vt põhjendus 77).

([147]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus (suurkoda), 21. detsember 2016, komisjon *vs.* Hansestadt Lübeck (edaspidi „Lübecki kohtuotsus“), C-524/14 P, ECLI:EU:C:2016:971, punktid 40–67.

([148]) Lübecki kohtuotsuse punkt 58.

([149]) Lübecki kohtuotsuse punktid 40–67 ja seal viidatud kohtupraktika.

([150]) Samas.

([151]) Samas. Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 15. november 2011, komisjon *vs.* Government of Gibraltar ja Ühendkuningriik, C-106/09 P ja C-107/09 P, ECLI:EU:C:2011:732, punkt 87 ja seal viidatud kohtupraktika.

([152]) Lübecki kohtuotsuse punkt 62.

(330) Selles enne 2012. aasta juuli maakondliku otsuse vastuvõtmist esitatud hinnangus võeti arvesse asjaolu, et kolm lennuettevõtjat olid kinnitanud valmisolekut pakkuda regulaarlende TMT lennujaamast Turuanalüüsis prognoositud lennuliikluse hinnanguline maht regulaarlendude puhul oli järgmine.

Tabel 10

Eeldatavate rotatsioonide arv kuus aastatel 2013–2016

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

Allikas: Rumeenia ametiasutused.

(331) Komisjon märgib, et 2012. aasta juuli maakondliku otsuse vastuvõtmise ajal said kõik lennuettevõtjad, kes pidid kasutama TMT lennujaama, märkimisväärset kasu kehtestatud soodustustest (väikseim soodustus oli 25 %) ja kolmest lennuettevõtjast kaks said isegi kasutada maksimaalset soodustust (45 %). Asjaolu, et allahindlused on lineaarselt progresseeruvad ja algavad madalalt tasemelt (5 %), alates vaid mõnest maandumisest (3), tagab ka selle, et puudub oluline künniseefekt: meetme struktuur ei ole selline, et selle mõju soodustaks märkimisväärselt teatavat ettevõtjate rühma. Samuti ei saa kriteerium, millele allahindlused tuginevad (maandumiste arv), iseenesest põhjustada mõne lennuettevõtja välistamist soodustuse saajate hulgast (võrreldes muude kriteeriumidega, nagu näiteks õhusõiduki suurus).

(332) Komisjon märgib ka, et kriteeriumid, mis võimaldavad saada teatavat soodustust, on üldised ja kohaldatavad *erga omnes*, kuna need viitavad ainult lendude arvule kuus, mitte aga kriteeriumidele, millega võidaks potentsiaalselt eelistada teatavaid äriühinguid (nt piisav sagedus, mida mõõdetakse teatava reisijate arvu saavutamisega kuus, või asjakohase suurusega õhusõidukite olemasolu, mida mõõdetakse teatavat massipiirangut ületavate õhusõidukitega lendude teostamisega).

(333) Sellest lähtudes leiab komisjon, et lennujaamatasude süsteemi ja allahindlusi kohaldati ka *de facto* mittevalikuliselt.

12.2.1. *Järeldus valikulisuse kohta*

(334) Komisjon leiab, et *de jure* valikulisus puudub, kuna 2012. aasta juuli maakondlik otsus ei sea allahindluste kohaldamisele mingeid piiranguid, ei kasutatava õhusõiduki suuruse ega reisijate miinimumarvuga seoses.

(335) Lisaks sellele ei ole meede ka *de facto* valikuline, sest nagu põhjenduses 331 on selgitatud, võivad allahindlusest märkimisväärses ulatuses kasu saada kokku kuni kolm lennuettevõtjat, st kõik lennuettevõtjad, kes hakkavad lähiaastatel lennujaamas regulaarlende tegema, ning ainus kriteerium, mille alusel teatava suurusega allahindlust kohaldatakse, ei soodusta ühtegi konkreetset ettevõtjat.

(336) Eelöeldust järeldub, et 5. meede ei vasta ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 sätestatud valikulisuse tingimusele.

12.2.2. *Järeldus riigiabi olemasolu kohta*

(337) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tingimused on kumulatiivsed. Kui mõni neist ei ole hinnatava meetme puhul täidetud, ei kujuta meede endast riigiabi.

(338) Seetõttu järeldab komisjon, et 5. meede ei olnud riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

1. Rumeenia-poolne Târgu Mureşi lennujaama käitaja ajavahemike 2007–2009, 2011–2014 ja 2014–2019 aegne riiklikest vahenditest rahastamine kujutab endast riigiabi Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

a) Rumeenia andis ajavahemikul 2007–2009 ebaseaduslikult riiklikke rahalisi vahendeid, rikkudes Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõiget 3. Kõnealune riigiabi on siseturuga kokkusobiv Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel.

b) 2011. aasta üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise ülesande andmise akti alusel ajavahemikul 2011–2014 toimunud riiklikest vahenditest rahastamine on Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 alusel siseturuga kokkusobiv ja oli vabastatud Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõikes 3 sätestatud eelneva teatamise kohustusest.

c) Rumeenia andis 2014. aasta üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise ülesande andmise akti alusel ajavahemikul 2014–2019 riiklikud rahalised vahendid ebaseaduslikult, rikkudes ELi toimimise lepingu artikli 108 lõiget 3. Kõnealune riigiabi on siseturuga kokkusobiv Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 alusel.

2. Rumeenia-poolne 2011. aasta jooksul Târgu Mureşi lennujaama maapealse teeninduse taristu riiklikest vahenditest rahastamine on riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses ning Rumeenia tegi seda ebaseaduslikult, rikkudes ELi toimimise lepingu artikli 108 lõiget 3. Kõnealune riigiabi on siseturuga kokkusobiv ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel.

3. Târgu Mureşi lennujaama tasud, mida kohaldati 21. märtsist 2013 kuni 16. veebruarini 2019, ei kujuta endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

Artikkel 2

Käesolev otsus on adresseeritud Rumeeniale.

Brüssel, 21. veebruar 2025

Komisjoni nimel
juhtiv asepresident
Teresa RIBERA