2025/1191

25.6.2025.

ODLUKA KOMISIJE (EU) 2025/1191

od 21. veljače 2025.

o državnoj potpori SA.33769 – C/2015 (ex NN/2015) (ex CP/2011) koju je provela Rumunjska za zračnu luku Târgu Mureş Transilvania

(priopćeno pod brojem dokumenta C(2025) 1127)

(Vjerodostojan je samo tekst na rumunjskom jeziku)

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 108. stavak 2. prvi podstavak,

uzimajući u obzir Sporazum o Europskom gospodarskom prostoru, a posebno njegov članak 62. stavak 1. točku (a),

nakon što je pozvala zainteresirane strane da podnesu svoje primjedbe u skladu s prethodno navedenom odredbom ([1]) i uzimajući u obzir njihove primjedbe,

budući da:

1. POSTUPAK

1.1. Postupak povezan s navodnim javnim financiranjem zračne luke Târgu Mureş Transilvania u razdoblju 2007. – 2009.

(1) Rumunjska je 17. svibnja 2010. obavijestila Komisiju, u skladu s člankom 108. stavkom 3. Ugovora o funkcioniranju Europske unije („Ugovor” ili „UFEU”), o programu potpore kojim se pruža javna potpora malim regionalnim zračnim lukama, uključujući zračnu luku Târgu Mureş Transilvania („Zračna luka Târgu Mureş”, „TMA” ili „zračna luka”). Obavijest je evidentirana pod brojem predmeta N 185/2010.

(2) Dopisom od 24. svibnja 2011. Komisija je obavijestila Rumunjsku da je odlučila pokrenuti službeni istražni postupak utvrđen u članku 108. stavku 2. UFEU-a pod brojem predmeta SA.30931 (2011/C) („odluka o pokretanju postupka iz 2011.”) ([2]) o prijavljenom programu dodjele javnih sredstava za potporu razvoju infrastrukture u malim regionalnim zračnim lukama, kao i sredstvima javnog financiranja za pokrivanje operativnih gubitaka dodijeljenima regionalnim zračnim lukama u razdoblju 2007. – 2009., na koje je Rumunjska skrenula pažnju Komisiji u fazi prethodne ocjene obavijesti. Komisija je zatim 23. lipnja 2011. donijela ispravak te odluke.

(3) Dopisom od 25. srpnja 2011. Rumunjska je povukla svoju obavijest. Komisija je stoga 31. listopada 2011. zatvorila istražni postupak u pogledu prijavljene mjere. Službeni istražni postupak ostao je otvoren u pogledu javnih sredstava dodijeljenih rumunjskim regionalnim zračnim lukama u razdoblju 2007. – 2009. za pokrivanje operativnih gubitaka.

([1]) Odluka Komisije SA.33769 (2015/C) (ex 2015/NN) (ex 2011/CP) – Rumunjska – Navodna potpora zračnoj luci Târgu-Mureş Transilvania, Wizz Airu, Ryanairu i drugim zračnim prijevoznicima, SL C 104, 18.3.2016., str. 45. (kako ju je Komisija izmijenila ispravkom donesenim 23. lipnja 2011.) i Odluka Komisije (EU) o državnoj potpori SA.30931 (11/C) (ex N 185/10) koju je provela Rumunjska za rumunjske regionalne zračne luke (SL C 207, 13.7.2011., str. 3.).

([2]) SL C 207, 13.7.2011., str. 3.

(4) Konačnom pozitivnom odlukom od 27. rujna 2016. („konačna odluka iz 2016.") ([3]) Komisija je zatvorila istražni postupak u predmetu SA.30931 u pogledu svih predmetnih zračnih luka, osim zračne luke „Avram Iancu" u Cluju („Zračna luka Cluj" ili „CNIA") i TMA-a.

(5) Stoga je istražni postupak o javnim sredstvima dodijeljenima za pokrivanje operativnih gubitaka TMA-a u razdoblju od 2007. – 2009. ostao otvoren i ocijenit će se u okviru ove Odluke.

1.2. Postupak povezan s navodnim mjerama potpore zračnim prijevoznicima koji posluju u zračnoj luci Târgu Mureş Transilvania, zračnoj luci Târgu Mureş Transilvania i njezinom upravitelju

(6) Komisija je 13. listopada 2011. zaprimila pritužbu u skladu s člankom 108. stavkom 3. UFEU-a o navodnoj nezakonitoj državnoj potpori TMA-u. Pritužba je evidentirana pod brojem predmeta SA.33769. Pritužba je dopunjena dodatnim informacijama koje su Komisiji dostavljene 14. listopada 2011., 18. listopada 2011., 3. studenog 2011., 24. studenog 2011., 10. siječnja 2012., 8. studenog 2012.

(7) Komisija je 1. ožujka 2012. zaprimila drugu pritužbu o navodnoj nezakonitoj državnoj potpori dodijeljenoj zračnom prijevozniku Wizz Air i TMA-u. Drugi podnositelj pritužbe dostavio je Komisiji dodatne informacije 2. travnja 2012., 20. travnja 2012. i 15. listopada 2012. Ta pritužba i dodatne informacije također su evidentirane pod brojem predmeta SA.33769.

(8) Komisija je 15. listopada 2012. zaprimila treću pritužbu o navodnoj nezakonitoj državnoj potpori dodijeljenoj TMA-u. Pritužba je dopunjena dodatnim informacijama 7. prosinca 2012., 26. veljače 2013., 27. veljače 2013., 18. rujna, 5. prosinca 2013., 12. veljače 2015. i 18. veljače 2015. Ta pritužba i dodatne informacije također su evidentirane pod brojem predmeta SA.33769.

(9) Komisija, rumunjska tijela i svi podnositelji pritužbe razmijenili su informaciju u nekoliko navrata u razdoblju 2011. – 2015.

(10) Dopisom od 31. srpnja 2015. Komisija je obavijestila Rumunjsku o svojoj odluci o pokretanju službenog istražnog postupka utvrđenog u članku 108. stavku 2. UFEU-a o naknadama zračne luke uvedenima zračnim prijevoznicima koji djeluju u TMA-u, javnom financiranju usluga od općeg gospodarskog interesa dodijeljenom upravitelju zračne luke za razdoblja 2011. – 2014. i 2014. – 2019. te javnom financiranju kupnje infrastrukture za zemaljske usluge 2011. i objekata za parkiranje automobila u TMA-u („odluka o pokretanju postupka iz 2015.") ([4]).

(11) Dopisom od 26. kolovoza 2015. rumunjska tijela zatražila su produljenje roka za dostavu stajališta.

(12) Komisija je 2. listopada 2015. konačno zaprimila primjedbe Rumunjske.

(13) Odluka o pokretanju postupka iz 2015. objavljena je u *Službenom listu Europske unije* 18. ožujka 2016. Komisija je pozvala zainteresirane strane da dostave primjedbe o predmetnim mjerama u roku od mjesec dana od datuma objave.

(14) Komisija je zaprimila primjedbe prijevoznika Carpatair i rumunjskih tijela 15. travnja 2016., prijevoznika Wizz Air 2. svibnja 2016. i Zračne luke Cluj 3. svibnja 2016.

(15) Komisija je 22. kolovoza 2016. Rumunjskoj dostavila primjedbe trećih strana. Rumunjska je 22. rujna 2016. dostavila svoj odgovor na primjedbe.

(16) Komisija je od rumunjskih tijela zatražila dodatne informacije u dopisu od 24. listopada 2017. Rumunjska tijela odgovorila su 19. veljače 2018.

([3]) Odluka Komisije (EU) 2017/1149 od 27. rujna 2016. o državnoj potpori SA.30931 (11/C) (ex N 185/10) koju je provela Rumunjska za rumunjske regionalne zračne luke (SL L 166, 29.6.2017., str. 36., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2017/1149/oj).

([4]) Državna potpora – Rumunjska — Državna potpora SA.32963 (2015/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/CP) — Državna potpora društvu Wizz Air i zračnoj luci Cluj – Napoca — Poziv na podnošenje primjedaba u skladu s člankom 108. stavkom 2. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (SL C 104, 18.3.2016., str. 77.).

1.3. **Postupovni koraci zajednički odlukama o pokretanju postupka iz 2011. i 2015.**

(17) Komisija je 26. veljače 2020. primila dodatne informacije od rumunjskih tijela. Službe Komisije održale su 13. ožujka 2020. telekonferenciju s rumunjskim tijelima te su 5. svibnja 2020. poslale zahtjev za dodatne informacije. Rumunjska tijela odgovorila su 5. lipnja 2020.

(18) Komisija je dopisima od 14. veljače, 4. ožujka, 30. srpnja i 25. rujna 2024. od rumunjskih tijela zatražila dodatne informacije. Rumunjska tijela odgovorila su 24. ožujka, 12. travnja, 30. kolovoza i 22. listopada 2024.

2. **TÂRGU MUREŞ I OKRUG MUREŞ**

2.1. **Pregled**

(19) Târgu Mureş grad je s 116 000 stanovnika ([5]) u okrugu Mureş. Upravno je središte okruga i smatra se nadregionalnim gospodarskim središtem.

(20) Okrug Mureș pripada rumunjskoj Središnjoj regiji (ili regiji *Centru* na rumunjskom jeziku). Ta regija obuhvaća i okruge Alba, Braşov, Covasna, Harghita i Sibiu. Smještena je u središtu Rumunjske na jednakoj udaljenosti od raznih graničnih prijelaza.

2.2. **Kretanje populacije i gospodarski rezultati**

(21) Posljednjih desetljeća broj stanovnika okruga Mureş bilježi stalan pad. Procjenjuje se da je 1990. okrug imao 621 445 stanovnika. Do 2010. taj se broj smanjio na 580 672. Do 2020. broj stanovnika dodatno se smanjio na 557 200, a do 2050. predviđa se smanjenje na 436 600 stanovnika. Očekuje se i drastično smanjenje radno sposobnog stanovništva (15 – 61 godina), s 397 400 u 2010. na 255 300 do 2050., što je smanjenje od 35,8 % ([6]).

(22) U prvom desetljeću 21. stoljeća rast BDP-a okruga Mureş bio je drugi najniži među okruzima Središnje regije i znatno je zaostajao za Bukureštom ([7]).

2.3. **Cestovna infrastruktura**

(23) Prema podacima iz prosinca 2009. okrug Mureş imao je 2 098 kilometara cesta, od čega 414 kilometara nacionalnih cesta i 1 684 kilometra okružnih cesta. Međutim, samo je 425 kilometara klasificirano kao „moderna" infrastruktura ([8]).

(24) U vrijeme provedbe istražnog postupka u okrugu Mureș nije bilo dovoljno brzih cesta koje bi ga povezale s ostatkom zemlje. Najvažnija europska ruta koja prolazi kroz Târgu Mureș bila je cesta E60, koja povezuje mađarsku granicu uz općinu Borș s gradovima kao što su Oradea, Cluj-Napoca, Târgu Mureș, Brașov, Ploiești, Bukurešt i Constanța. Okrug Mureș bio je povezan i s nekoliko drugih ključnih prometnih koridora: E68 (koji povezuje mađarsku granicu sa Sibiuom, Brașovom i drugim velikim gradovima), E81 (koji povezuje Bugarsku s Rumunjskom, a prolazi kroz Bukurešt, Pitesti i Cluj-Napocu) te E574 i E58, koji povezuju ključne gradove i granice u regiji ([9]).

([5]) Podaci iz 2021.

([6]) Razvojna agencija Središnje regije. *Analiza demografică a Regiunii Centru. Disparități geodemografice. Tendințe și prognoze* (2010.). Dostupno na: 31ycx_Analiza si prognoza demografica.pdf.

([7]) BDP se povećao za samo 39,2 % od 1999. do 2007. u usporedbi sa 102 % rasta regije Alba i 84,7 % rasta okruga Sibiu te je bio ispod prosjeka regije od 59,9 %.
Informacije Razvojne agencije Središnje regije. *Șomajul în Regiunea Centru – Cauze și evoluții* (2010.).
Dostupno na: pqn30_somaj.pdf.

([8]) Razvojna agencija Središnje regije. *Infrastructura de transport. Factorii-cheie în dezvoltarea durabilă a Regiunii Centru* (2011.).
Dostupno na: Microsoft Word – Coperta studiu Infrastructura de transport.

([9]) Planul de mobilitate urbană durabilă a Municipiului Târgu Mureș.
Dostupno na: PMUD Târgu Mureș.

(25) Tadašnji planovi za razvoj infrastrukture uključivali su autocestu A3 Transilvanija (na rumunjskom *Autostrada A3*), koja je trebala povezati Bukurešt s mađarskom granicom preko gradova Braşov, Târgua Mureş i Cluj-Napoca te prolaziti kroz okrug Mureş. Osim toga, planiranom autocestom prema Moldovi grad Târgu Mureş bio bi bolje povezan s gradovima kao što su Roman i Iaşi te s moldavskom granicom ([10]).

(26) U vrijeme provedbe istražnog postupka protok prometa iz zračne luke Târgu Mureş Transilvania (TMA) nije mogao zaobići središte grada Târgu Mureş, što je u kombinaciji s lošom kvalitetom željezničkih usluga negativno utjecalo na mobilnost okruga. Osim toga, u prosincu 2018. TMA je bio povezan samo s izlazom na autocestu A3.

3. ZRAČNA LUKA TÂRGU MUREŞ

3.1. Zračna luka

(27) Zračna luka Târgu Mureş Transilvania nalazi se 14 km jugozapadno od grada Târgu Mureş. Riječ je o važnoj infrastrukturi za regionalnu povezanost Transilvanije, koja je stvorila brojna radna mjesta povezana sa sektorom usluga zračnog prijevoza.

(28) TMA se nalazi na jednakoj udaljenosti od svih najvažnijih glavnih gradova šire regije, odnosno 450 km od Beograda, Budimpešte, Bukurešta i Kišinjeva. Zračna luka opskrbljuje regiju koja obuhvaća više okruga, kao što su Mureş, Harghita, Covasna, dijelovi okruga Bistriţa, Braşov, Suceava i Sibiu, s ukupno oko 2,7 milijuna stanovnika.

(29) Najbliže zračne luke su Zračna luka Cluj, udaljena približno 103 km, odnosno oko 1 sat i 30 minuta automobilom, i Međunarodna zračna luka Sibiu, koja je udaljena približno 120 km, odnosno oko 1 sat i 50 minuta automobilom. Sve druge velike zračne luke udaljene su više od dva sata automobilom. Broj putnika u TMA-u za razdoblje 2005. – 2019. prikazan je u tablici u nastavku.

Tablica 1.

Broj putnika u TMA-u u razdoblju 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) U razdoblju od 2005. do 2019. nekoliko zračnih prijevoznika obavljalo je redovite letove iz zračne luke. Aktivnosti glavnih zračnih prijevoznika koji nude redovite letove na TMA-u opisane su u sljedećim odlomcima.

(31) Wizz Air počeo je poslovati u zračnoj luci u lipnju 2006. na liniji prema Budimpešti te je 2007. proširio svoje djelatnosti na pet drugih linija. U studenom 2007. prestao je obavljati djelatnost u zračnoj luci. Nastavio je poslovati u zračnoj luci 2008. s pet novih linija. Tijekom 2009. i 2010. prometovao je samo na svojoj liniji prema Budimpešti. Proširio je svoje usluge 2011. ponovnim otvaranjem i dodavanjem novih linija, pa je tako prometovao na njih osam. Od tada je poslovao u zračnoj luci te je do tehničkog zatvaranja zračne luke 2017. prometovao na prosječno osam do deset linija. Nakon ponovnog početka pružanja komercijalnih usluga iz TMA-a, Wizz Air prometovao je 2018. i 2019. na četiri linije iz te zračne luke.

([10]) Planul de mobilitate urbană durabilă a Municipiului Târgu Mureş.
Dostupno na: PMUD Târgu Mureş.

([11]) Konačne vrijednosti za razdoblje 2007. – 2009. neznatno se razlikuju od onih u konačnoj odluci iz 2016. na temelju pojašnjenja koja je dostavila Rumunjska. Smanjenje broja putnika u studenom 2016. odnosi se na privremeno zatvaranje zračne luke zbog obnove uzletno-sletne staze i stajanke te otkazivanja ili prijenosa svih letova u Zračnu luku Cluj. Radovi su dovršeni u lipnju 2018.
Izvor: https://www.aeroportultransilvania.ro/wp-content/uploads/2014/05/Raportul-anual-al-administratorilor-cu-privire-la-bilantul-31-12-2016.pdf.

(32) Ryanair je 2013. prometovao na dvije linije prema gradovima Charleroi i Pisa. Do sredine 2014., kad je prestao obavljati djelatnosti u zračnoj luci, zadržao je samo liniju prema gradu Charlerou. Od 2014. više nije prometovao ni na jednoj liniji.

(33) Malev je od 2005. do 2012. prometovao na liniji prema Budimpešti.

(34) TAROM je prometovao na liniji prema Bukureštu od 2005. do 2014. te 2018. i 2019.

(35) Carpatair je od 2005. do 2008. prometovao na liniji s Temišvarom.

(36) Osim toga, u razdoblju od 2005. do 2019. nekoliko zračnih prijevoznika nudilo je čarter letove u Dansku (Cimber Air i Wideroe), Egipat (Air Arabia, TAROM i Air Bucharest), Izrael (Sun D'Or) i Tursku (Corendon i TAROM).

(37) U razdoblju koje je predmet istražnog postupka u zračnoj luci nije bilo teretnih letova. Prijevoz tereta uglavnom se odvijao tranzitnim cestovnim prometom.

3.2. **Upravitelj zračne luke**

(38) TMA-om je od 1990. do 2019. upravljalo društvo Regia Autonomă „Aeroportul Transilvania Târgu-Mureș" ([12]). Kao i većina zračnih luka u Rumunjskoj, TMA je do 1997. bio dio društva regionalnih zračnih luka u Rumunjskoj („RAATR") pod nadzorom rumunjskog Ministarstva prometa.

(39) Na temelju Odluke Vlade Rumunjske br. 398/1997 („odluka Vlade iz 1997.") ([13]) 13 zračnih luka unutar RAATR-a podređeno je lokalnim javnim tijelima, tj. okružnim vijećima ili *Consilii Județene*. To je uključivalo TMA, koji je bio podređen Vijeću okruga Mureș. Stoga je od 6. kolovoza 1997. do 2019. upravitelj zračne luke poslovao pod nadležnošću Vijeća okruga Mureș ([14]). Odlukom Vlade iz 1997. predviđeno je da se upravitelji zračnih luka financiraju iz vlastitih izvora i, osim toga, sredstvima iz lokalnog proračuna okružnih vijeća, u granicama iznosa odobrenih u tu svrhu. ([15]) Financijski režim, misija i odgovornosti svih upravitelja zračnih luka bili su isti za sve zračne luke ([16]).

(40) U skladu s odlukom Vlade iz 1997. ([17]), imovinu i obveze zračne luke preuzeo je okrug Mureș 30. lipnja 1997. ([18]) Prenesena imovina sastojala se od terminala, uzletno-sletne staze, rulnih staza i platformi za ukrcaj te je uvrštena u imovinu okruga Mureș.

(41) Zadaće upravitelja zračne luke bile su održavanje i upravljanje infrastrukturom zračne luke. On nudi usluge zračne luke i korisnicima (operatorima komercijalnog zračnog prijevoza i nekomercijalnim korisnicima „općeg zrakoplovstva") naplaćuje upotrebu te infrastrukture.

(42) TMA-u je 2011. povjereno pružanje usluge od općeg gospodarskog interesa („usluga od općeg gospodarskog interesa iz 2011.") Regionalnom odlukom br. 107/2011 Vijeća okruga Mureș od 18. kolovoza 2011. („regionalna odluka iz kolovoza 2011." ili „akt o povjeravanju usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011."). Ta je odluka bila na snazi od 18. kolovoza 2011. do 30. listopada 2014.

([12]) To je samoupravna pravna osoba u skladu s člancima 2. i 3. rumunjskog Zakona br. 15/1990 o reorganizaciji državnih gospodarskih jedinica kao autonomnih korporacija i trgovačkih društava.
([13]) Odluka Vlade Rumunjske br. 398/1997 o prijenosu nadležnosti nad određenim autonomnim upravama zračnih luka s Ministarstva prometa na okružna vijeća.
([14]) Odluka br. 37/11.9.1997. Vijeća okruga Mureș.
([15]) Članak 3. odluke Vlade iz 1997.
([16]) Članak 3. i Prilog II. (Okvirna uredba o organizaciji i funkcioniranju upravitelja zračnih luka) odluci Vlade iz 1997.
([17]) Članak 1. stavak 2. odluke Vlade iz 1997.
([18]) Prilog 3. odluci Vlade iz 1997.

(43) Upravitelju zračne luke povjerena je druga usluga od općeg gospodarskog interesa („usluga od općeg gospodarskog interesa iz 2014.") Odlukom br. 161/2014 Vijeća okruga Mureș od 30. listopada 2014., kako je izmijenjena Odlukom br. 67/2015 Vijeća okruga Mureș od 18. lipnja 2015. („regionalna odluka iz listopada 2014." ili „akt o povjeravanju usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2014."). Ta je odluka bila na snazi do 9. svibnja 2019.

4. DETALJAN OPIS MJERA

(44) Ova Odluka obuhvaća pet mjera ([19]):

— mjera 1 – financiranje TMA-a u razdoblju 2007. – 2009.,

— mjera 2 – financiranje infrastrukture za zemaljske usluge za TMA 2011.,

— mjera 3 – financiranje TMA-a na temelju akta o povjeravanju usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. koji je bio na snazi od kolovoza 2011. do listopada 2014.,

— mjera 4 – financiranje TMA-a na temelju akta o povjeravanju usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2014. koji je bio na snazi od listopada 2014. do 31. srpnja 2019.,

— mjera 5 – naknade zračne luke za zračne prijevoznike koji su djelovali u TMA-u od 21. ožujka 2013. do 16. veljače 2019.

4.1. Mjera 1 – financiranje TMA-a u razdoblju 2007. – 2009.

(45) Rumunjska tijela objasnila su da su sve rumunjske male regionalne zračne luke općenito bilježile gubitke u razdoblju 2007. – 2009. i da je država pokrivala njihove operativne gubitke na godišnjoj osnovi ([20]).

(46) Konkretno, kad je riječ o TMA-u, operativni rezultati za referentno razdoblje i dodijeljena javna sredstva prikazani su u tablici u nastavku.

Tablica 2.

Operativni rezultati TMA-a i javna sredstva dodijeljena u razdoblju 2007. – 2009. (RON)

Godina	2007.	2008.	2009.	Ukupno
Operativni troškovi	4 855 746	6 143 528	7 135 784	18 135 058
Operativni prihodi	2 979 561	2 016 657	2 018 773	7 014 991
Rezultati operativnog deficita/gubitka	(1 876 185)	(4 126 871)	(5 117 011)	(11 120 067)
Iznos naknade isplaćene iz javnih sredstava	1 838 540	4 305 247	4 722 536	10 866 323
Manjak financijskih sredstava koji nije pokriven javnim sredstvima / prekomjernom naknadom	(37 645)	178 376	(394 475)	(253 744)
Manjak financijskih sredstava koji nije pokriven javnim sredstvima / prekomjernom naknadom (EUR)	(11 286)	48 440	(93 056)	(152 783)

([19]) S obzirom na to da se ova Odluka odnosi na dvije odluke o pokretanju postupka, Komisija je promijenila numeriranje mjera navedenih u odluci o pokretanju postupka iz 2015. radi bolje čitljivosti.

([20]) Vidjeti uvodnu izjavu 29. odluke o pokretanju postupka iz 2011.

(47) TMA je u razdoblju 2007. – 2009. u okviru mjere 1 primio ukupno 10 866 323 RON (2 834 420 EUR ([21])). Iako je 2008. zaključena prekomjernom naknadom, ukupna naknada za te tri godine bila je manja od operativnih rezultata, zbog čega je manjak financijskih sredstava iznosio 253 744 RON (152 783 EUR).

(48) Prema navodima Rumunjske, javna sredstva koja su se godišnje dodjeljivala u razdoblju 2007. – 2009. predstavljala su naknadu za pružanje usluge od općeg gospodarskog interesa, koja se sastojala od cijelog upravljanja TMA-om, te su bila u skladu s uvjetima utvrđenima u Odluci Komisije 2005/842/EZ od 28. studenog 2005. o primjeni članka 86. stavka 2. Ugovora o EZ-u [sad članak 106. stavak 2. UFEU-a] na državne potpore u obliku naknade za pružanje javnih usluga koje se dodjeljuju određenim poduzetnicima kojima je povjereno obavljanje usluga od općeg gospodarskog interesa („odluka o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005.") ([22]).

(49) Konkretno:

(a) pružanje usluga od općeg gospodarskog interesa povjereno je upravitelju zračne luke odlukom Vlade iz 1997. o utvrđivanju obveza pružanja javne usluge, parametara za izračun naknade i mehanizama za izbjegavanje prekomjerne naknade;

(b) godišnji promet u zračnoj luci nije premašivao 1 000 000 putnika.

(50) Odlukom Vlade iz 1997. utvrđeno je da će se operativni i kapitalni troškovi predmetnih zračnih luka pokrivati njihovim sredstvima dopunjenima javnim financiranjem u mjeri u kojoj je to potrebno. Rumunjska smatra da se tim mehanizmom sprečava prekomjerna naknada jer zračne luke mogu primiti samo iznos potreban za pokrivanje svih troškova. Iznosi se isplaćuju zračnim lukama početkom godine na temelju predviđenih troškova, a eventualni višak vraća se državi na kraju financijske godine. Proračun zračne luke za predmetno razdoblje odobren je odlukom Vijeća okruga Mureș.

(51) Proračun zračne luke za 2007. odobren je Odlukom br. 3 Vijeća okruga Mureș od 25. siječnja 2007., kojom je odobren proračun Vijeća okruga Mureș i iznosi izdvojeni za sufinanciranje razvojnih programa upravnih teritorijalnih jedinica okruga Mureș za 2007.

(52) Proračun zračne luke za 2008. odobren je Rezolucijom br. 56 Vijeća okruga Mureș od 27. ožujka 2008. o proračunu prihoda i rashoda društva Regia Autonomă „Aeroportul Transilvania Târgu-Mureș" za 2008. te ciljevima i kriterijima uspješnosti za direktora društva.

(53) Proračun zračne luke za 2009. odobren je Odlukom br. 37 Vijeća okruga Mureș od 29. travnja 2009. o odobrenju proračuna prihoda i rashoda društva Regia Autonomă „Aeroportul Transilvania Târgu-Mureș" za 2009.

4.2. **Mjera 2 – financiranje infrastrukture za zemaljske usluge 2011.**

(54) U odluci o pokretanju postupka iz 2015. navedeno je da je upravitelj zračne luke primio javnu potporu za financiranje infrastrukture za zemaljske usluge u ukupnom iznosu od 3 038 362 RON (716 747 EUR). Rumunjska tvrdi da je Vijeće okruga Mureș ta plaćanja odobrilo prije donošenja Regionalne odluke br. 107/2011 Vijeća okruga Mureș od 18. kolovoza 2011., kojom je TMA-u povjereno pružanje usluga od općeg gospodarskog interesa kako je objašnjeno u uvodnoj izjavi 42.

(55) Rumunjska je objasnila da je svaka zračna luka obvezna osigurati minimalnu razinu infrastrukture za zemaljske usluge potrebnu za letove zrakoplova koji su zakonski oslobođeni od plaćanja naknada zračnih luka kako bi ispunila svoje obveze kao pružatelj usluga od općeg gospodarskog interesa ([23]) . Nadalje, rumunjska tijela objasnila su da je financiranje infrastrukture za zemaljske usluge ograničeno na stvarni trošak opreme, kako je prikazano u tablici u nastavku.

([21]) Devizni tečaj u ovoj Odluci računa se kao prosječni godišnji službeni tečaj EUR/RON u skladu s vrijednostima koje je objavila Europska središnja banka (ESB). Stoga su primijenjeni sljedeći devizni tečajevi: 3,34 (2007.), 3,68 (2008.) i 4,24 (2009.).

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

([23]) Vidjeti uvodnu izjavu 143. odluke o pokretanju postupka iz 2015.

Tablica 3.

Javno financiranje infrastrukture za zemaljske usluge 2011. (RON)

	Procijenjeni trošak, uključujući PDV	Procijenjeni trošak, bez PDV-a	Vrijednost PDV-a (udio od 24 %)	Vrijednost ponuđene javne potpore, uključujući PDV
Autobusi na stajanci	205 823	165 986	39 836	205 823
Kolica za putničku prtljagu	59 163	47 712	11 451	59 163
Zemaljski izvor napajanja (500 kVA)	179 676	144 900	34 776	179 676
Samohodne stepenice	919 823	741 800	178 023	919 823
Uređaj za odleđivanje	1 673 876	1 349 900	323 976	1 673 876
UKUPNO	**3 038 362**	**2 450 299**	**588 062**	**3 038 362**
UKUPNO EUR	**716 747**	**578 023**	**138 723**	**716 747**

(56) TMA je 2011. u okviru mjere 2 primio ukupno 2 450 299 RON (578 023 EUR) ([24]).

(57) Rumunjska je objasnila da, prema podacima iz računovodstvene evidencije uprave, iznos od 588 062 RON koji predstavlja PDV koji se može odbiti nije bio uključen u trošak infrastrukture za zemaljske usluge kupljene 2011. jer je ta vrijednost odbijena od poreza na dodanu vrijednost koji je trebalo uplatiti u državni proračun i kasnije ju je vratilo upravno tijelo Vijeća okruga Mureș.

4.3. Mjera 3 – financiranje TMA-a na temelju akta o povjeravanju usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. koji je bio na snazi od kolovoza 2011. do listopada 2014.

(58) U skladu s člankom 1. stavkom 2. regionalne odluke iz kolovoza 2011. sljedeće djelatnosti koje obavlja zračna luka smatraju se uslugom od općeg gospodarskog interesa:

(a) izgradnja i postavljanje infrastrukture i opreme zračne luke: uzletno-sletnih staza, terminala, rampi, kontrolnog tornja ili njihovih neposrednih potpornih sustava – vatrogasnih sustava te sigurnosne i zaštitne opreme;

(b) upravljanje infrastrukturom, opremom i njihovim neposrednim potpornim sustavima, uključujući održavanje, popravak, nadogradnju ili upravljanje infrastrukturom zračne luke;

(c) pružanje pomoćnih usluga u zračnom prijevozu, osim zemaljskih usluga;

(d) pružanje usluga kontrole zračnog prometa, gašenja požara, hitne pomoći i sigurnosti;

(e) u skladu sa zakonom, pružanje prostora i komunalnih usluga potrebnih javnim tijelima koja obavljaju posebne kontrolne aktivnosti u zračnoj luci;

([24]) Devizni tečaj u ovoj Odluci računa se kao prosječni godišnji službeni tečaj EUR/RON u skladu s vrijednostima koje je objavio ESB. Stoga devizni tečaj primijenjen za 2011. iznosi 4,2391.

(f) postupanje s letovima koje obavljaju zrakoplovi koji su zakonski oslobođeni od plaćanja naknada zračnih luka ([25]), uključujući postupanje s putnicima na tim letovima;

(g) nabava i održavanje potrebne opreme za servisiranje na tlu za zrakoplove koji su zakonski oslobođeni od plaćanja naknada zračnih luka; i

(h) zaštita infrastrukture zračne luke.

(59) Prema navodima rumunjskih tijela djelatnosti navedene u točkama od (d) do (h) nisu gospodarske prirode i pripadaju javnim ovlastima.

(60) Kad je riječ o točkama (f) i (g), rumunjska tijela navode da su određene kategorije zrakoplova zakonski oslobođene od plaćanja svih pristojbi i naknada zračnih luka, uključujući naknade za zemaljske usluge, u svim rumunjskim zračnim lukama.

(61) U skladu s člankom 1. stavkom 3. regionalne odluke iz kolovoza 2011. potpora se ne može dodijeliti za komercijalne djelatnosti koje nisu izravno povezane s djelatnostima zračne luke ([26]). Nadalje, u članku 4. regionalne odluke iz kolovoza 2011. utvrđen je mehanizam za reviziju naknade kako bi se ispunile obveze pružanja javne usluge i izbjegla prekomjerna naknada. Pri izračunu naknade uzimaju se u obzir svi troškovi nastali pri obavljanju djelatnosti povezanih s uslugom od općeg gospodarskog interesa i odgovarajući udio zajedničkih troškova. Prihodi koji se uzimaju u obzir pri utvrđivanju naknade uključuju sve prihode od djelatnosti obuhvaćenih uslugom od općeg gospodarskog interesa i svaku dobit od djelatnosti koje nisu povezane s uslugom od općeg gospodarskog interesa.

(62) Rumunjska tijela istaknula su da je upravitelj zračne luke bio dužan voditi odvojene računovodstvene evidencije za djelatnosti koje se odnose na usluge od općeg gospodarskog interesa i komercijalne djelatnosti te vratiti iznos eventualne prekomjerne naknade za koju je neko kontrolno tijelo utvrdilo da je isplaćena, uključujući specijalizirani odjel državnog javnog tijela. Upravitelj zračne luke potvrđuje da su financijski izvještaji za 2011. i financijski izvještaji koji su uslijedili sastavljeni u skladu s načelima razdvajanja prihoda i rashoda koji se odnose na usluge od općeg gospodarskog interesa od onih koji se odnose na komercijalne djelatnosti.

(63) Nadalje, u skladu s Odlukom br. 158/2012 Vijeća okruga kojom je odobren proračun prihoda i rashoda upravitelja zračne luke, Vijeću okruga Mureș povjereno je provođenje provjera i odobravanje financijskih izvještaja koje je dostavio upravitelj zračne luke radi izbjegavanja prekomjerne naknade i provjere je li upravitelj zračne luke ispunio svoje obveze pružanja javne usluge. Ovisno o rezultatima tih provjera Vijeće okruga Mureș zahtijeva od upravitelja zračne luke da nadoknadi prekomjernu naknadu ili, prema potrebi, predloži preispitivanje djelatnosti povezanih s uslugom od općeg gospodarskog interesa.

(64) U skladu s godišnjim financijskim izvještajima koje je sastavio TMA i koje su provjerila rumunjska tijela, operativni rezultati TMA-a u razdoblju u kojem je akt o povjeravanju usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. bio na snazi prikazani su u Tablica 4. Kao što je vidljivo iz tablice u nastavku, iako je u prvoj godini vrijednost naknade bila pozitivna, ne nadoknađuje ukupne gubitke za sve godine pružanja usluge od općeg gospodarskog interesa.

([25]) U skladu s člankom 3. stavkom 2. rumunjskog Zakonika o zrakoplovstvu u zračnim lukama otvorenima za zračni prijevoz sljedeće vrste zrakoplova oslobođene su od plaćanja naknade po putniku, naknade za slijetanje, naknade za parkiranje i osvjetljenje te naknade za usluge u zračnoj plovidbi: (a) rumunjski vojni zrakoplovi; (b) strani vojni zrakoplovi, na temelju bilateralnih sporazuma sklopljenih na zahtjev Ministarstva obrane; (c) zrakoplovi koji prevoze predstavnike država u službenom svojstvu; (d) zrakoplovi koji lete u interesu UN-a, Crvenog križa ili Crvenog polumjeseca; (e) zrakoplovi koji sudjeluju u misijama traganja i spašavanja; (f) zrakoplovi koji sudjeluju u humanitarnim misijama i misijama pomoći; (g) zrakoplovi koji moraju sletjeti zbog tehničkih poteškoća, meteoroloških uvjeta ili drugih hitnih situacija; (h) zrakoplovi koji slijeću po nalogu Ministarstva prometa i/ili Ministarstva obrane; (i) ostale vrste zrakoplova utvrđene zakonom. U skladu s člankom 31. stavkom 4. izuzeća utvrđena u točkama od (a) do (c) primjenjuju se samo u zračnim lukama u kojima je rumunjska država većinski dioničar.

([26]) Iako je aktom o povjeravanju usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. dopuštena i potpora za ulaganje, u ovoj Odluci ocjenjuje se samo operativna potpora do iznosa utvrđenih u tablici 4.

Tablica 4.

Operativni rezultati TMA-a i javna sredstva dodijeljena u razdoblju kad je na snazi bio akt o povjeravanju usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. (RON)

Razdoblje	2011.	2012.	2013.	Siječanj – listopad 2014.	Ukupno
Operativni troškovi	7 924 410	10 517 504	11 605 800	9 115 644	39 163 358
Operativni prihodi	3 064 460	5 012 189	5 939 214	5 030 556	19 046 419
Rezultat operativnog deficita/ gubitka	(4 859 950)	(5 505 315)	(5 666 586)	(4 085 088)	(20 116 939)
Iznos naknade	4 951 625	5 367 648	5 606 274	3 592 570	19 518 117
Manjak financijskih sredstava koji nije pokriven naknadom	91 675	(137 667)	(60 312)	(492 518)	(598 822)
Manjak financijskih sredstava koji nije pokriven naknadom (EUR)	21 626	(30 871)	(13 648)	(110 977)	(134 699)

(65) TMA je u razdoblju od 2011. do listopada 2014. u okviru mjere 3 primio ukupno 19 518 117 RON (4 449 930 EUR) ([27]).

4.4. Mjera 4 – financiranje TMA-a na temelju akta o povjeravanju usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2014. koji je bio na snazi od 30. listopada 2014. do 9. svibnja 2019.

(66) U skladu s člankom 1. stavkom 2. regionalne odluke iz listopada 2014. sljedeće djelatnosti smatraju se uslugom od općeg gospodarskog interesa u TMA-u:

(a) upravljanje, rutinsko održavanje, popravak, modernizacija, proširenje i izgradnja područja kretanja zrakoplova (uzletno-sletna staza, stajanke, platforme), kontrolnog tornja, terminala, električnog postrojenja, kojom upravlja vlada, i povezane opreme: sustava i opreme za sigurnost i zaštitu, električnih sustava, rasvjete uzletno-sletne staze, komunalne mreže, protupožarnih sustava, sustava kontrole i praćenja;

(b) organizacija, opremanje, održavanje i upravljanje protokom putnika na terminalima zračne luke, pružanje usluga sigurnosti i zaštite;

(c) zemaljske usluge za zrakoplove u državnom vlasništvu, uključujući nabavu povezane opreme ([28]);

(d) zaštita infrastrukture zračne luke;

(e) operacije traganja i spašavanja na području zračne luke;

(f) zaštitni i sigurnosni objekti za hitne slučajeve, sprečavanje i suzbijanje požara;

(g) stavljanje na raspolaganje područja, objekata i infrastrukture koji su potrebni carinskoj upravi, graničnoj policiji, zračnoj prometnoj policiji, Ministarstvu unutarnjih poslova i rumunjskoj obavještajnoj službi za obavljanje njihovih posebnih aktivnosti; i

(h) besplatne usluge za državne letove, vojne letove određenih ministarstava i vladinih službi, hitne letove i druge zakonski regulirane situacije.

([27]) Devizni tečaj u ovoj Odluci računa se kao prosječni godišnji službeni tečaj EUR/RON u skladu s vrijednostima koje je objavio ESB. Stoga su primijenjeni sljedeći devizni tečajevi: 4,24 (2011.), 4,46 (2012.), 4,42 (2013.) i 4,44 (2014.).

([28]) Kad je riječ o zemaljskim uslugama Rumunjska je tvrdila da ne postoji pravna odredba koja izričito zabranjuje uključivanje zemaljskih usluga u kategoriju usluga od općeg gospodarskog interesa. Djelatnost zemaljskih usluga je pomoćna usluga zračne luke u zračnom prijevozu, a bez nje Zračna luka Târgu Mureș ne bi mogla ispuniti svoje obveze pružanja javne usluge koje joj je povjerilo Vijeće okruga Mureș.

(67) Prema navodima rumunjskih tijela, akt o povjeravanju usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2014. izrađen je u skladu s Komunikacijom Komisije o primjeni pravila o državnim potporama Europske unije na naknadu dodijeljenu za pružanje usluga od općeg gospodarskog interesa ([29]) i Okvirom Europske unije za državne potpore u obliku naknade za pružanje javnih usluga („Okvir za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2012.") ([30]), uzimajući u obzir i Smjernice o državnim potporama zračnim lukama i zračnim prijevoznicima iz 2014. („Smjernice za zračni prijevoz iz 2014.") ([31]). Regionalnom odlukom iz listopada 2014. dopušteno je dodjeljivanje bespovratnih sredstava za troškove ulaganja i operativne troškove kao naknada za pružanje usluge od općeg gospodarskog interesa:

(a) u skladu s člankom 4. stavkom 2. regionalne odluke iz listopada 2014. troškovi ulaganja povezani s uslugom od općeg gospodarskog interesa nadoknađuju se na temelju manjka financijskih sredstava u skladu s poslovnim planom upravitelja zračne luke u iznosu od najviše 75 % prihvatljivih troškova;

(b) u skladu s člankom 4. stavkom 4. regionalne odluke iz listopada 2014. javno financiranje operativnih troškova utvrđuje se svake godine na temelju manjka operativnih financijskih sredstava za usluge od općeg gospodarskog interesa na temelju poslovnog plana upravitelja zračne luke. U skladu s člankom 4. stavkom 5. naknada za operativne troškove u prvih pet godina ne smije premašiti 80 % operativnog deficita u prethodnih pet godina i 50 % tog operativnog deficita u sljedećih pet godina;

(c) u skladu s člankom 4. stavkom 7. regionalne odluke iz listopada 2014. iznos naknade (i za operativne troškove i za troškove ulaganja) ne smije premašiti iznos potreban za pokrivanje troškova nastalih ispunjavanjem obveza pružanja javne usluge. U skladu s člankom 4. stavkom 9. u obzir se uzimaju samo troškovi povezani s uslugom od općeg gospodarskog interesa i odgovarajući udio u zajedničkim troškovima. S druge strane, u skladu s člankom 4. stavkom 10. prihodi koji se uzimaju u obzir za naknadu obuhvaćaju sve prihode povezane s uslugom od općeg gospodarskog interesa, ali i svu dobit od drugih nepovezanih djelatnosti zračne luke. Naposljetku, u skladu s člankom 4. stavkom 11. naknada ne smije premašiti razliku između prethodno navedenih troškova i prihoda kako bi se izbjegla prekomjerna naknada.

(68) U skladu s člankom 2. stavcima 2. i 3. usluga od općeg gospodarskog interesa iz 2014. trebala je prvotno obuhvaćati desetogodišnje razdoblje, tj. trajati do 4. travnja 2024., kako bi se preklopila s takozvanim „prijelaznim razdobljem" za operativnu potporu u skladu sa Smjernicama za zračni prijevoz iz 2014. i bila je predviđena mogućnost revizije u sljedećim scenarijima: (i) četiri godine nakon prvotnog povjeravanja usluge, (ii) ako promet zračne luke premaši 700 000 putnika godišnje, ili (iii) kad god je to propisano relevantnim zakonodavstvom. Međutim, kako je navedeno, regionalna odluka iz listopada 2014. bila je na snazi samo do 9. svibnja 2019.

(69) Rumunjska tijela dostavila su informacije o poslovnom planu TMA-a za razdoblje 2014. – 2024. („poslovni plan").

Tablica 5.

očekivani *ex ante* gospodarski pokazatelji predviđeni u poslovnom planu (RON)

	Studeni – prosinac 2014.	2015.	2016.	2017.	2018.	2019.	2020.	2021.	2022.	2023.	2024.
Očekivani prihodi na temelju informacija dostupnih prije 30. listopada 2014.	846 516	4 846 379	6 332 114	7 573 193	8 245 434	9 082 977	9 521 429	9 829 847	10 437 231	11 075 896	12 025 874
Očekivani troškovi na temelju informacija dostupnih prije 30. listopada 2014.	3 277 736	10 545 013	10 144 747	10 400 653	10 549 657	10 688 923	10 761 272	10 786 230	10 871 790	11 060 259	11 255 273

([29]) Komunikacija Komisije o primjeni pravila o državnim potporama Europske unije na naknadu dodijeljenu za pružanje usluga od općeg gospodarskog interesa (SL C 8, 11.1.2012., str. 4.).

([30]) Komunikacija Komisije – Okvir Europske unije za državne potpore u obliku naknade za pružanje javnih usluga (SL C 8, 11.1.2012., str. 15.).

([31]) Komunikacija Komisije – Smjernice o državnim potporama zračnim lukama i zračnim prijevoznicima (2014.) (SL C 99, 4.4.2014., str. 3.).

	Studeni – prosinac 2014.	2015.	2016.	2017.	2018.	2019.	2020.	2021.	2022.	2023.	2024.
Očekivani manjak operativnih financijskih sredstava na temelju informacija dostupnih prije 30. listopada 2014.	(2 431 220)	(5 698 634)	(3 812 633)	(2 827 460)	(2 304 223)	(1 605 946)	(1 239 843)	(956 383)	(434 559)	15 637	770 601
Procijenjena naknada	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
Procijenjena naknada (EUR)	547 818	1 281 859	849 025	618 862	495 105	338 450	256 266	194 335	88 120	0	0

(70) Iznosi koje su rumunjska tijela stvarno dodijelila na temelju akta o povjeravanju iz 2014. prikazani su u tablici u nastavku.

Tablica 6.

Financiranje na temelju akta o povjeravanju usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2014.

Naknada	Studeni – prosinac 2014.	2015.	2016.	2017.	2018.	Siječanj – travanj 2019.	Ukupno
RON	2 550 353	5 448 221	3 619 000	5 038 198	4 687 908	375 981	21 719 661
EUR	574 662	1 225 531	805 905	1 102 740	1 007 286	79 237	4 795 362

(71) TMA je u razdoblju od studenog 2014. do travnja 2019. u okviru mjere 4 primio ukupno 21 719 661 RON (4 795 362 EUR) ([32]).

(72) Rumunjska tijela objasnila su da je stvarna naknada u razdoblju 2017. – 2018. bila viša od *ex ante* procijenjene naknade prvenstveno zbog ograničenja letova i potpune obustave letova od studenog 2016. do lipnja 2018., kad uzletno-sletna staza nije bila usklađena s tehničkim standardima, nakon čega je uslijedila rekonstrukcija. Operativna aktivnost zračne luke nastavila se 25. lipnja 2018., nakon 12 mjeseci ograničenih letova (17. studenog 2016. – 4. listopada 2017.) i osam mjeseci obustave letova (4. listopada 2017. – 25. lipnja 2018.).

4.5. Mjera 5 – naknade zračne luke za zračne prijevoznike koji su poslovali u TMA-u od 21. ožujka 2013. do 16. veljače 2019.

(73) Rumunjska tijela navode sljedeće:

(a) Odlukom Vlade br. 455 od 4. svibnja 2011. rumunjska država utvrdila je zajednička načela za obračunavanje naknada zračnih luka u rumunjskim zračnim lukama. U skladu s tim zakonodavnim aktom naknade zračnih luka primjenjuju se na nediskriminirajući način na sve korisnike zračnih luka. Nadalje, upravitelji zračnih luka imaju pravo prilagoditi naknade zračnih luka određenim aspektima od javnog i općeg interesa, među ostalim uzimajući u obzir zaštitu okoliša, na temelju relevantnih, objektivnih i transparentnih kriterija ([33]) . Naposljetku, Odlukom Vlade tijelo Regia Autonomă „Autoritatea Aeronautică Civilă Română" (tj. rumunjsko tijelo za civilno zrakoplovstvo) imenovano je neovisnim nadzornim tijelom, koje je odgovorno za nadzor primjene odredaba Odluke Vlade br. 455 ([34]);

([32]) Devizni tečaj u ovoj Odluci računa se kao prosječni godišnji službeni tečaj EUR/RON u skladu s vrijednostima koje je objavio ESB. Stoga su primijenjeni sljedeći devizni tečajevi: 4,44 (2014.), 4,46 (2015.), 4,49 (2016.), 4,57 (2017.), 4,65 (2018.), 4,75 (2019.), 4,84 (2020.), 4,92 (2021.) i 4,93 (2022.).

([33]) Članak 5. Odluke Vlade br. 455 od 4. svibnja 2011.

([34]) Članak 14. Odluke Vlade br. 455 od 4. svibnja 2011.

(b) Odluka br. 744/2011 rumunjskog Ministarstva prometa i infrastrukture od 23. rujna 2011. („odluka Ministarstva prometa iz 2011.") primjenjuje se na sljedeće naknade zračne luke: (i) naknadu za slijetanje ([35]), (ii) naknadu za osvjetljenje ([36]), (iii) naknadu za parkiranje ([37]), (iv) naknadu za usluge putnicima ([38]), (v) naknadu za razvoj ([39]), (vi) naknadu za tranzit ([40]) i (vii) naknadu za transfer. ([41]) U odluci je pojašnjeno da o primjeni svih navedenih naknada zračne luke odlučuje upravitelj zračne luke ([42]). Naposljetku, u odluci je navedeno da upravitelj zračne luke može uvesti naknade zračne luke u raznim posebnim uvjetima ([43]) i da bi se one trebale primjenjivati na način koji ne diskriminira niti narušava tržišno natjecanje među korisnicima;

(c) odluka Ministarstva prometa iz 2011. provedena je za TMA Odlukom br. 25/2012 Vijeća okruga Mureș od 29. veljače 2012. („regionalna odluka iz veljače 2012."). Prema toj odluci naknade zračne luke primjenjuju se na transparentan i nediskriminirajući način na sve korisnike infrastrukture zračne luke, a odobrava ih Vijeće okruga Mureș ([44]);

(d) visina naknada zračne luke utvrđena je Odlukom br. 83/2012 Vijeća okruga Mureș od 6. srpnja 2012. („regionalna odluka iz srpnja 2012.") kojom je odobrena Odluka br. 7/26 Upravnog odbora TMA-a iz lipnja 2012. Primjenjivala se samo na zračne prijevoznike koji djeluju u TMA-u. Tom je odlukom zamijenjena prethodna Odluka br. 26/2011 Vijeća okruga Mureș od 24. ožujka („regionalna odluka iz ožujka 2011.");

([35]) U Prilogu 1. odluci Ministarstva prometa iz 2011. utvrđeni su sljedeći uvjeti za naknadu za slijetanje:
(a) naknada se izračunava na temelju certificirane najveće dopuštene mase pri uzlijetanju zrakoplova;
(b) svaki dio mase manji od 500 kg ne uzima se u obzir, a svaki dio mase veći od 500 kg zaokružuje se na jednu tonu; zrakoplovima čija je najveća dopuštena masa pri uzlijetanju manja od 500 kg naplaćuje se naknada za jednu tonu;
(c) naknada se obračunava za jedno slijetanje i jedno uzlijetanje te platitelju daje pravo na:
— korištenje objekata i sustava zračnih luka, osim rasvjete,
— korištenje područja i objekata terminala, osim onih koji se naplaćuju zasebno,
— parkiranje zrakoplova, najdulje dva sata nakon slijetanja;
(d) naknada prema potrebi uključuje i troškove zračne luke za kapitalna ulaganja i održavanje povezane s površinama po kojima se zrakoplovi kreću;
(e) kako bi povećala učestalost letova, upravno tijelo zračne luke može primijeniti popuste od po 5 % na naknadu za slijetanje, do ukupno 50 %, ovisno o broju letova.

([36]) U Prilogu 1. odluci Ministarstva prometa iz 2011. utvrđeni su sljedeći uvjeti za naknadu za osvjetljenje:
(a) naknada se izračunava na temelju certificirane najveće dopuštene mase pri uzlijetanju zrakoplova;
(b) svaki dio mase manji od 500 kg ne uzima se u obzir, a svaki dio mase veći od 500 kg zaokružuje se na jednu tonu; zrakoplovima čija je najveća dopuštena masa pri uzlijetanju manja od 500 kg naplaćuje se naknada za jednu tonu;
(c) naknada se obračunava za svako slijetanje i za svako uzlijetanje u kojem se koristi rasvjeta i/ili uređaji za osvjetljavanje zračne luke.

([37]) U Prilogu 1. odluci Ministarstva prometa iz 2011. utvrđeni su sljedeći uvjeti za naknadu za parkiranje:
(a) naknada se izračunava na temelju certificirane najveće dopuštene mase pri uzlijetanju zrakoplova i intervala mirovanja;
(b) svaki dio mase manji od 500 kg ne uzima se u obzir, a svaki dio mase veći od 500 kg zaokružuje se na jednu tonu; zrakoplovima čija je najveća dopuštena masa pri uzlijetanju manja od 500 kg naplaćuje se naknada za jednu tonu.

([38]) U Prilogu 1. odluci Ministarstva prometa iz 2011. utvrđeni su sljedeći uvjeti za naknadu za usluge putnicima:
(a) naknada se obračunava za svakog putnika u ukrcaju u zračnoj luci i odlasku iz te zračne luke;
(b) naknada se ne primjenjuje na tranzitne putnike, transferne putnike i djecu mlađu od dvije godine.

([39]) U Prilogu 1. odluci Ministarstva prometa iz 2011. utvrđeni su sljedeći uvjeti za naknadu za razvoj:
(a) naknada se obračunava za svakog putnika u ukrcaju u zračnoj luci i odlasku iz zračne luke te se objavljuje zajedno s razdobljem primjene;
(b) naknada se obračunava za vrijeme trajanja investicijskih ciljeva zbog kojih se primjenjuje;
(c) naknada se određuje na način koji je transparentan i informira korisnike zračne luke o investicijskim ciljevima koji će se financirati iz naknade te trajanju naknade.

([40]) U Prilogu 1. odluci Ministarstva prometa iz 2011. utvrđeni su sljedeći uvjeti za naknadu za tranzit:
(a) naknada se obračunava za svakog putnika u ukrcaju i transferu u zračnoj luci;
(b) naknada se ne primjenjuje na djecu mlađu od dvije godine;
(c) naknada također uključuje, prema potrebi, troškove zračne luke za potrebe ulaganja povezanih s operacijama transfera, kao i troškove sigurnosti zračne luke povezane s transfernim putnicima.

([41]) U Prilogu 1. odluci Ministarstva prometa iz 2011. utvrđeni su sljedeći uvjeti za naknadu za transfer:
(a) naknada se obračunava za svakog putnika u ukrcaju i transferu u zračnoj luci;
(b) naknada se ne primjenjuje na djecu mlađu od dvije godine;
(c) naknada također uključuje, prema potrebi, troškove zračne luke za potrebe ulaganja povezanih s operacijama transfera, podložno zahtjevima iz točke 5. podtočki (b) i (c), kao i troškove sigurnosti zračne luke povezane s transfernim putnicima.

([42]) Članak 1. stavak 3. odluke Ministarstva prometa iz 2011.

([43]) Članak 4. stavak 1. odluke Ministarstva prometa iz 2011. i Prilog 1. toj odluci.

([44]) Članak 10. stavak 8. regionalne odluke iz veljače 2012.

(e) regionalna odluka iz srpnja 2012. dostavljena je Ministarstvu unutarnjih poslova na provjeru zakonitosti, kako je propisano zakonom. Ministarstvo nije istaknulo nikakve nezakonitosti. Naknade zračne luke utvrđene u regionalnoj odluci iz srpnja 2012. objavljene su 20. rujna 2012. u rumunjskom zborniku zrakoplovnih informacija („AIP"). Stupile su na snagu šest mjeseci nakon objave, tj. 21. ožujka 2013., u skladu s važećim zakonodavstvom.

(74) U skladu s regionalnom odlukom iz srpnja 2012. primjenjivala se visina naknada zračne luke navedena u tabliciTablica 7.

Tablica 7.

Naknade zračne luke TMA na temelju regionalne odluke iz srpnja 2012.

Naknada	Troškovi (EUR)
Slijetanje	1,25/tona
Osvjetljenje uzletno-sletne staze	0,40/tona
Parkiranje	0,15/tona/sat
Naknada za usluge putnicima	1,00/putnik

(75) Rumunjska tijela navela su da upravitelj zračne luke nije primio cjelokupnu naknadu za usluge putnicima u iznosu od 1 EUR po putniku. Od tog je iznosa 0,275 EUR po putniku preneseno Centru za istrage i analizu sigurnosti civilnog zrakoplovstva, a 0,05 EUR po ukrcanom putniku preneseno je rumunjskom tijelu za civilno zrakoplovstvo (tj. upravitelj zračne luke tim organizacijama prenosio je ukupno 0,325 EUR po ukrcanom putniku).

(76) U skladu s regionalnom odlukom iz srpnja 2012. naknada za slijetanje iz tablice Tablica 7 može se diskontirati ako zračni prijevoznik mjesečno obavi više od tri slijetanja u zračnoj luci. Popusti su ponuđeni neovisno o tipu zrakoplova u skladu sa sljedećom ljestvicom:

Tablica 8.

Popusti na naknadu za slijetanje na TMA na temelju regionalne odluke iz srpnja 2012.

Broj slijetanja / mjesec	Popust
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 %
Više od 46	50 %

(77) Rumunjska je dostavila Dokument o gospodarskoj prognozi u kojem se detaljno navode prihodi od naknada zračnih luka za razdoblje 2011. – 2015. na temelju stvarnih *ex post* podataka za 2011. i *ex ante* predviđanja za razdoblje 2012. – 2015. ([45]) Ta su predviđanja izrađena prije donošenja regionalne odluke iz srpnja 2012. U vrijeme izrade gospodarske prognoze glavni međunarodni redoviti prijevoznik bio je Wizz Air, koji je upravljao zrakoplovima Airbus 320 prema osam odredišta: Madrid, Barcelona, Milan (Bergamo), Rim, Pariz, Budimpešta, Dortmund i London. TAROM je obavljao redovite letove prema Bukureštu.

(78) U Planu upravljanja iz Dokumenta o gospodarskoj prognozi predviđeno je povećanje broja operacija prijevoznika Wizz Air dodavanjem linija prema Münchenu, Frankfurtu i Bologni (Forli) te uspostava četiri odredišta prijevoznika Ryanair. Osim toga, drugi zračni prijevoznik, Air Patriot, najavio je da od siječnja 2013. namjerava početi obavljati letove iz TMA-a u Bukurešt, Beč i Istanbul ([46]).

Tablica 9.

Prosječni očekivani prihodi na temelju regionalne odluke iz srpnja 2012. ([47])

Godina	Povratni letovi prijevoznika Wizz Air	Ostali povratni letovi	Ukupni prihodi od prijevoznika Wizz Air (EUR)	Ukupni prihodi od ostalih prijevoznika (EUR)	Ukupni prihodi od prijevoznika Wizz Air (RON)	Ukupni prihodi od ostalih prijevoznika (RON)
2011.	884	130	419 356	61 880	1 811 492,11	358 555,46
2012.	936	250	445 536	130 000	1 966 595,90	573 820,00
2013.	1 001	350	476 476	182 000	2 102 212,11	808 298,40
2014.	1 334	555	634 984	316 350	2 870 127,68	1 429 902,00
2015.	1 666	700	999 600	490 000	4 558 176,00	2 234 400,00

5. RAZLOZI ZA POKRETANJE SLUŽBENOG ISTRAŽNOG POSTUPKA

(79) U odluci o pokretanju postupka iz 2011. Komisija je izrazila sumnju u to može li se mjera 1 (uvodne izjave od 45. do 50.) smatrati spojivom s unutarnjim tržištem.

(80) U odluci o pokretanju postupka iz 2015. Komisija je izrazila sumnju u to mogu li se mjere od 2. do 5. (uvodne izjave od 54. do 78.) smatrati spojivima s unutarnjim tržištem.

5.1. Mjera 1 – financiranje TMA-a u razdoblju 2007. – 2009.

(81) U odluci o pokretanju postupka iz 2011. izražene su sumnje u kvalifikaciju gospodarske djelatnosti rumunjskih regionalnih zračnih luka, među ostalim TMA-a, kao usluge od općeg gospodarskog interesa u razdoblju 2007. – 2009.

(82) Komisija je izrazila sumnju u to jesu li ispunjeni kriteriji spojivosti iz odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005. Konkretno, Komisija je izrazila zabrinutost da je došlo do očite pogreške u definiranju usluge od općeg gospodarskog interesa jer nije bilo jasno da bi predmetne regije bile nedovoljno povezane s ostatkom zemlje i EU-om kad ne bi imale te zračne luke i kad bi bile prepuštene samo tržištu ([48]).

([45]) Rumunjska tijela objasnila su da dokument obuhvaća samo četiri godine jer je povezan s mandatom Upravnog odbora. Rumunjska je objasnila da je to u skladu s člankom 8. stavkom 1. Hitne uredbe Vlade br. 109/2011, kojim je mandat Upravnog odbora ograničen na četiri godine.

([46]) Air Patriot donio je jednostranu odluku da neće obavljati letove iz TMA-a. Rumunjska tijela nisu upoznata s razlozima te odluke.

([47]) U tablici su navedeni stvarni podaci za 2011. i predviđanja za razdoblje 2012. – 2015.

([48]) Uvodne izjave 107. i 108. odluke o pokretanju postupka iz 2011.

(83) Istražni postupak pokrenut odlukom o pokretanju postupka iz 2011. zaključen je konačnom odlukom iz 2016. o financiranju koje su rumunjska tijela odobrila u razdoblju 2007. – 2009. zračnim lukama Arad, Bacău, Baia Mare, Craiova, Iaşi, Oradea, Satu Mare, Sibiu, Suceava, Tulcea i Constanța.

(84) U konačnoj odluci iz 2016. zaključeno je da javno financiranje prethodno navedenih zračnih luka čini državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a, dodijeljenu protivno članku 108. stavku 3. UFEU-a. U istrazi Komisije utvrđeno je da javno financiranje rumunjskih zračnih luka nije bilo u skladu ni s odlukom o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005. ni s odlukom o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2012. ([49]) ni Okvirom za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2012. jer Rumunjska nije dokazala da su upraviteljima zračnih luka povjerene jasno utvrđene obveze pružanja javne usluge na temelju navodnih akata o povjeravanju na koje se pozvala. ([50]) Umjesto toga, financiranje je ocijenjeno spojivim s obzirom na Smjernice za zračni prijevoz iz 2014. ([51]) Potpora je stoga proglašena spojivom s unutarnjim tržištem u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (c) UFEU-a.

(85) Istražni postupak o javnim sredstvima dodijeljenima CNIA-i i TMA-u u razdoblju 2007. – 2009. ostao je otvoren jer je Komisija smatrala da bi predmetna mjera bila bolje ocijenjena u zasebnim konačnim odlukama koje bi obuhvatile i mjere koje se istražuju na temelju odluke o pokretanju postupka iz 2015. ([52])

5.2. Mjera 2 – financiranje infrastrukture za zemaljske usluge 2011.

(86) Rumunjska je smatrala da je financiranje zemaljskih usluga povezano sa zadaćama TMA-a u okviru pružanja usluga od općeg gospodarskog interesa. U tom pogledu čini se da je predmetna infrastruktura za zemaljske usluge korištena za sve letove prema TMA-u i iz njega te je bila povezana s općim upravljanjem zračnom lukom.

(87) U odluci o pokretanju postupka iz 2015. Komisija je izrazila sumnju u to da je TMA-u povjerena stvarna javna usluga te je preliminarno zaključila da javno financiranje zemaljskih usluga u tom slučaju ne može predstavljati naknadu za usluge od općeg gospodarskog interesa.

(88) Komisija je dodatno ocijenila financiranje zemaljskih usluga u skladu sa Smjernicama za zračni prijevoz iz 2005. Komisija je preliminarno smatrala da financiranje infrastrukture za zemaljske usluge ne predstavlja prihvatljiv trošak u kontekstu procjene spojivosti potpore za ulaganje ([53]) te je zaključila da je financiranje *prima facie* nespojivo sa Smjernicama za zračni prijevoz iz 2005.

5.3. Mjera 3 – financiranje TMA-a na temelju akta o povjeravanju usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. koji je bio na snazi od kolovoza 2011. do listopada 2014.

(89) U odluci o pokretanju postupka iz 2015. izražena je sumnja u usklađenost akta o povjeravanju usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. s presudom u predmetu Altmark ([54]) jer upravitelj zračne luke nije odabran u javnom natječajnom postupku i nije bilo dokaza da se naknada temeljila na troškovima tipičnog upravitelja zračne luke kojim se dobro upravlja.

(90) Komisija je na temelju prethodno navedenoga smatrala da četiri uvjeta iz presude u predmetu Altmark nisu kumulativno ispunjena te je preliminarno zaključila da nije moguće isključiti postojanje prednosti.

([49]) Odluka Komisije 2012/21/EU od 20. prosinca 2011. o primjeni članka 106. stavka 2. Ugovora o funkcioniranju Europske unije na državne potpore u obliku naknade za pružanje javnih usluga koje se dodjeljuju određenim poduzetnicima kojima je povjereno obavljanje usluga od općeg gospodarskog interesa (SL L 7, 11.1.2012., str. 3., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2012/21(1)/oj).

([50]) Uvodne izjave od 111. do 113. i 121. konačne odluke iz 2016.

([51]) Mjere su proglašene spojivima s obzirom na točke 113., 129., 137. i 172. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014.

([52]) Uvodna izjava 69. konačne odluke iz 2016.

([53]) Točka 53. podtočka iii. i točka 55. Smjernica za zračni prijevoz iz 2005.

([54]) Presuda od 24. srpnja 2003., Altmark Trans i Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

(91) Nadalje, iako je Rumunjska tvrdila da javno financiranje odobreno TMA-u za razdoblje 2011. – 2014. čini naknadu za pružanje usluga od općeg gospodarskog interesa obuhvaćenih odlukom o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005., Komisija je izrazila sumnju u to da je naknada unaprijed jasno utvrđena na transparentan i objektivan način te da je razmjerna troškovima usluge od općeg gospodarskog interesa. Zbog istih razloga Komisija je izrazila sumnju u to da mjera ispunjava kriterije utvrđene u Okviru za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2012. te je preliminarno smatrala da se potpora ne može smatrati spojivom na temelju Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2012. ([55])

(92) Komisija je ocijenila i spojivost mjere s odredbama o operativnoj potpori iz Smjernica za zračni prijevoz iz 2014. ([56]) koja je dodijeljena prije stupanja tih smjernica na snagu. Komisija je izrazila sumnju u to da je operativna potpora dodijeljena TMA-u primjerena za postizanje cilja od zajedničkog interesa s obzirom na blizinu CNIA-e i TMA-a. Komisija je izrazila sumnju i u to da je predmetna operativna potpora ograničena na najmanji potreban iznos te je preliminarno smatrala da mjera ne ispunjava uvjete spojivosti utvrđene u Smjernicama za zračni prijevoz iz 2014.

5.4. **Mjera 4 – financiranje TMA-a na temelju akta o povjeravanju usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2014. koji je bio na snazi od 30. listopada 2014. do 9. svibnja 2019.**

(93) Komisija je napomenula da je u godinama koje su prethodile stupanju na snagu akta o povjeravanju usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2014. broj putnika u TMA-u bio veći od 200 000 te stoga nije bio obuhvaćen odlukom o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2012. u skladu s njezinim člankom 2. stavkom 1.

(94) Komisija je smatrala da je njezino stajalište o naknadi za uslugu od općeg gospodarskog interesa iz 2011. primjenjivo *mutatis mutandis* i na naknadu za uslugu od općeg gospodarskog interesa iz 2014. Konkretno, na temelju informacija dostupnih u to vrijeme Komisija je izrazila sumnju u to da su u aktu o povjeravanju usluga od općeg gospodarskog interesa iz 2014. jasno i transparentno utvrđene obveze pružanja javne usluge, parametri za izračun naknade i mehanizmi za izbjegavanje prekomjerne naknade te da je akt usklađen s točkama 17. i 18. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2012.

(95) Komisija je ocijenila spojivost mjere sa Smjernicama za zračni prijevoz iz 2014. i u toj je fazi smatrala da potpuna usklađenost sa zahtjevima Smjernica nije osigurana ni kad je riječ o potpori za ulaganje ni operativnoj potpori.

5.5. **Mjera 5 – naknade zračne luke za zračne prijevoznike koji su djelovali u TMA-u od 21. ožujka 2013. do 16. veljače 2019.**

(96) Kad je riječ o visini naknada zračne luke uvedenih u okviru mjere 5, Komisija je u odluci o pokretanju postupka iz 2015. preliminarno smatrala da nije poštovano načelo subjekta u tržišnom gospodarstvu („MEOP”), što je dovelo do dodjele gospodarske prednosti.

(97) Komisija je preliminarno smatrala da je gospodarska prednost dodijeljena na temelju regionalne odluke iz 2012. selektivna jer je dodijeljena samo društvima koja pripadaju jednom dijelu sektora zračnog prijevoza, odnosno zračnim prijevoznicima koji lete iz TMA-a. Takav pristup nije bio opravdan prirodom i općom logikom sustava naknada zračne luke. Komisija je dovela u pitanje iznos naknade po putniku od 1 EUR jer je smatrala da je posebno nizak. Nadalje, preliminarno je smatrala da popusti koji se temelje na broju slijetanja mjesečno naizgled pogoduju zračnim prijevoznicima s više linija ili velikim brojem letova. Preliminarni zaključak Komisije u odluci o pokretanju postupka iz 2015. temeljio se na obrazloženju u skladu s tadašnjom ustaljenom sudskom praksom.

([55]) Uvodna izjava 218. odluke o pokretanju postupka iz 2015.
([56]) Točka 137. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014.

6. **PRIMJEDBE RUMUNJSKE**

6.1. **Primjedbe Rumunjske na odluku o pokretanju postupka iz 2011. *(mjera 1)***

(98) Primjedbe Rumunjske na odluku o pokretanju postupka uglavnom se odnose na sumnje koje je Komisija izrazila o programu državne potpore za financiranje infrastrukture zračnih luka s godišnjim prometom manjim od jednog milijuna putnika, a čiju je obavijest povukla.

(99) Kad je riječ o javnom financiranju rumunjskih regionalnih zračnih luka, kao odgovor na stajalište Komisije da bi očita prekomjernost zračnih luka u određenim regijama mogla omesti razvoj predmetnih zračnih luka, Rumunjska je tvrdila da je stanje regionalnih zračnih luka (s malim prometom koji im ne dopušta ostvarivanje određene profitabilnosti) ponajprije prouzročeno razvojem regija u kojima se te zračne luke nalaze, a ne udaljenošću od susjednih zračnih luka.

(100) Rumunjska je pojasnila i da su iznosi dodijeljeni u trenutku obavljanja djelatnosti, na temelju popratne dokumentacije i u granicama odobrenog proračuna.

6.2. **Primjedbe Rumunjske na odluku o pokretanju postupka iz 2015.**

6.2.1. *Financiranje infrastrukture za zemaljske usluge 2011. (mjera 2)*

(101) Rumunjska tijela tvrde da troškovi infrastrukture za zemaljske usluge izravno ispunjavaju uvjete za dodjeljivanje naknade za usluge od općeg gospodarskog interesa. Rumunjska navodi da svaka zračna luka, da bi pružala usluge od općeg gospodarskog interesa, mora osigurati minimalnu infrastrukturu za zemaljske usluge kako bi mogla pružati usluge zrakoplovima koji su zakonski oslobođeni od plaćanja naknada zračne luke. Zračne luke koje to ne osiguraju neće moći sigurno obavljati svoje djelatnosti.

(102) Rumunjska tijela pojasnila su tijekom službenog istražnog postupka da se infrastruktura koristila za komercijalne djelatnosti zračne luke, ali da cilj takve upotrebe nije bio povećati gospodarske djelatnosti, nego zadržati postojeće na zadovoljavajućoj razini u skladu s posebnim zahtjevima za zrakoplovstvo.

6.2.2. *Akti o povjeravanju usluga od općeg gospodarskog interesa (mjere 3. i 4.)*

(103) Rumunjska nadležna tijela tvrde da i akt o povjeravanju usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. i akt o povjeravanju usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2014. ispunjavaju sve uvjete iz presude u predmetu Altmark i da nije vjerojatno da TMA-u dodjeljuju ikakvu prednost. Rumunjska tvrdi da su u oba slučaja obveze pružanja javne usluge jasno utvrđene *ex ante* u dokumentima o prijenosu ovlasti za obavljanje javnih usluga te su prethodno uspostavljeni mehanizmi za izračun naknade kako bi se izbjegla prekomjerna naknada.

(104) Kad je riječ o usluzi od općeg gospodarskog interesa iz 2011., Rumunjska je pojasnila da je TMA dužan voditi odvojene računovodstvene evidencije za prihode i rashode povezane s uslugom od općeg gospodarskog interesa i opravdati zatraženu naknadu. Osim toga, prema navodima rumunjskih tijela, djelatnosti TMA-a podliježu periodičnom preispitivanju u svrhu provjere osnove troškova i ispunjavanja obveza.

(105) Kad je riječ o usluzi od općeg gospodarskog interesa iz 2014., Rumunjska je tvrdila da je akt o povjeravanju usluge zahtijevao izradu višegodišnjeg poslovnog plana, koji pokazuje postupno smanjenje naknade.

(106) Kad je riječ o blizini TMA-a CNIA-i, Rumunjska je tvrdila da je zbog starih cesta i intenzivnijeg prometa potrebno dva sata vožnje da bi se prešla udaljenost između te dvije zračne luke, iako je naizgled relativno mala (103 km). Željeznički prijevoz nije dobro razvijen i ne postoji brza veza.

6.2.3. *Visina naknada zračne luke (mjera 5)*

(107) Rumunjska tijela tvrde da je visina naknada utvrđena na temelju *ex ante* analize profitabilnosti, u kojoj su uzeti u obzir brojni protučinjenični scenariji, kao što bi to učinio razuman privatni ulagač.

(108) Rumunjska tijela pojasnila su da je visina naknada primijenjena nediskriminirajuće na sve zračne prijevoznike, da je objavljena u Rumunjskom zrakoplovnom listu i da je pri njezinu određivanju uzet u obzir akt o povjeravanju iz 2011.

6.2.4. *Financiranje na temelju Regionalne odluke br. 47/2013 Vijeća okruga Mureș*

(109) U odluci o pokretanju postupka iz 2015. rumunjska tijela pozvana su da pojasne financijska sredstva dodijeljena na temelju Regionalne odluke br. 47/2013 Vijeća okruga Mureș, a posebno jesu li uključena parkirališta za automobile ili bilo koja druga infrastruktura u TMA-u.

(110) Rumunjska tijela pojasnila su da djelatnost parkiranja u zračnoj luci nije uključena u zrakoplovne djelatnosti dodijeljene upravitelju zračne luke te stoga Vijeće okruga Mureș nikad nije dodijelilo javna sredstva za financiranje parkiranja, ni za ulaganja ni za pokrivanje operativnih troškova.

6.3. **Primjedbe zainteresiranih strana**

6.3.1. *Primjedbe zainteresiranih strana na odluku o pokretanju postupka iz 2011.*

6.3.1.1. Carpatair

(111) Carpatair tvrdi da se operativna potpora uglavnom smatra nezakonitom i suprotnom interesima EU-a te da bi se trebala dodijeliti samo u iznimnim okolnostima. Carpatair smatra da bi dodjeljivanje operativne potpore zračnim lukama narušilo industriju zbog sljedećih razloga ([57]):

1. nastalo bi nepošteno tržišno natjecanje između zračnih luka u EU-u i omogućilo bi se da zračna luka koja prima državnu potporu privlači zračne prijevoznike tako što će nuditi popuste na naknade zračne luke. Zračne luke koje ne primaju potporu ne bi se mogle učinkovito natjecati na tržištu kako bi privukle zračne prijevoznike;

2. mjera bi potaknula zračne luke koje primaju operativnu potporu da odobravaju velike popuste na naknade zračne luke, koje ne bi odobravale da postupaju u skladu s tržišnim uvjetima.

(112) Carpatair ističe da operativna potpora ima negativan učinak na tržišta zračnog prijevoza i usluga zračnih luka jer dovodi do nepoštenog tržišnog natjecanja među zračnim lukama i, u konačnici, do nepoštenog tržišnog natjecanja među zračnim prijevoznicima koji posluju u tim zračnim lukama. Prema tome, operativna potpora uzrokuje nepošteno tržišno natjecanje među zračnim lukama u Rumunjskoj te negativno utječe i na zračne luke u susjednim zemljama, kao što je Mađarska ([58]).

6.3.1.2. Rumunjsko udruženje zračnih luka

(113) Rumunjsko udruženje zračnih luka (RAA) udruga je poslodavaca, neprofitna pravna osoba koja zastupa rumunjske civilne zračne luke.

(114) Primjedbe udruženja RAA na odluku o pokretanju postupka odnose se na sumnje koje je Komisija izrazila o programu državne potpore za financiranje infrastrukture zračnih luka s godišnjim prometom manjim od jednog milijuna putnika, a čija je obavijest povučena.

([57]) Uvodna izjava 57. odluke o pokretanju postupka iz 2011.
([58]) Uvodna izjava 58. odluke o pokretanju postupka iz 2011.

6.3.2. *Primjedbe zainteresiranih strana na odluku o pokretanju postupka iz 2015.*

6.3.2.1. Zračna luka Cluj-Napoca

6.3.2.1.1. Visina naknada zračne luke

(115) CNIA je navela da je naknada zračne luke od 1 EUR po putniku bila preniska za pokrivanje operativnih troškova TMA-a. Nadalje, 0,325 EUR po odlaznom putniku pokriva zaštitu, koju upravitelj zračne luke nije zadržao, čime se zapravo naplaćuje samo 0,675 EUR po odlaznom putniku. Takve niske naknade sprečavaju Zračnu luku Cluj da učinkovito pregovara sa zračnim prijevoznicima, čime se narušava tržišno natjecanje.

6.3.2.1.2. Akti o povjeravanju usluga od općeg gospodarskog interesa

(116) CNIA je tvrdila da su državnom potporom koja je TMA-u dodijeljena kao naknada za uslugu od općeg gospodarskog interesa zapravo pokriveni troškovi pružanja usluga zračnim prijevoznicima. Prema mišljenju CNIA-e, prekomjerna naknada za uslugu od općeg gospodarskog interesa TMA-u omogućena je proračunskim prijenosima Vijeća okruga Mureș, bez razdvajanja prihoda i rashoda povezanih s uslugom od općeg gospodarskog interesa od onih koji se odnose na komercijalne djelatnosti.

6.3.2.1.3. Financiranje na temelju Regionalne odluke br. 47/2013 Vijeća okruga Mureș

(117) CNIA je tvrdila da činjenica da su nacionalni sudovi poništili Regionalnu odluku br. 47/2013 dokazuje da je državna potpora nezakonito dodijeljena tom odlukom.

6.3.2.1.4. Wizz Air

(118) Wizz Air tvrdi da naknade zračne luke nisu selektivne jer su bile dostupne postojećim ili potencijalnim korisnicima TMA-a.

7. PRIMJEDBE RUMUNJSKE NA PRIMJEDBE ZAINTERESIRANIH STRANA

7.1. Primjedbe Rumunjske na primjedbe zainteresiranih strana na odluku o pokretanju postupka iz 2011. (mjera 1)

(119) Rumunjska je navela da je većina rumunjskih regionalnih zračnih luka imala godišnji promet manji od 50 000 putnika i da nijedna od tih zračnih luka neće premašiti broj od 300 000 putnika do 2015. Na temelju toga Rumunjska je smatrala da nije vjerojatno da će javna potpora tim zračnim lukama utjecati na tržišno natjecanje i narušiti trgovinu među državama članicama ([59]).

7.2. Primjedbe Rumunjske na primjedbe zainteresiranih strana na odluku o pokretanju postupka iz 2015.

7.2.1. *Visina naknada zračne luke (mjera 5)*

(120) Rumunjska tijela tvrdila su da su naknade zračne luke na temelju Regionalne odluke br. 83/2012 utvrđene u skladu s relevantnim nacionalnim zakonodavstvom koje je bilo na snazi u to vrijeme.

(121) Rumunjska tijela navela su i da Vijeće okruga Mureș i TMA nisu posebno osmislili primijenjene popuste u korist poduzetnika Wizz Air, nego su se oni na temelju načela nediskriminacije i jednakih mogućnosti primjenjivali na sve zračne prijevoznike u zračnoj luci.

([59]) Uvodna izjava 66. konačne odluke iz 2016.

(122) Popusti su bili dio strategije za smanjenje rizika i oslanjanja na ograničen broj malih zračnih prijevoznika, kao i politike održivog rasta prihoda zračnih luka, među ostalim dobiti od djelatnosti zračne luke, povezanih s povećanjem putničkog prometa.

(123) Rumunjska je nadalje tvrdila da TMA nije primjenjivao vrlo niske naknade zračne luke.

7.2.2. *Akti o povjeravanju usluga od općeg gospodarskog interesa (mjere 3. i 4.)*

(124) Rumunjska je ponovila da je financijsko stanje regionalnih zračnih luka (s malim prometom koji im ne dopušta postizanje određene profitabilnosti) ponajprije prouzročeno slabim gospodarskim razvojem regija u kojima se te zračne luke nalaze, a ne udaljenošću od susjednih zračnih luka.

(125) Nadalje, rumunjska tijela osporavaju tvrdnju o navodnoj prekomjernoj naknadi koju je iznijela CNIA i potvrdila su da se financijski izvještaji TMA-a od 2011., nakon donošenja akta o povjeravanju usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011., sastavljaju u skladu s načelima razdvajanja prihoda i rashoda koji se odnose na uslugu od općeg gospodarskog interesa od onih koji se odnose na druge poslovne djelatnosti.

8. **OCJENA MJERE 1 – FINANCIRANJE TMA-A U RAZDOBLJU 2007. – 2009.**

8.1. **Postojanje potpore**

(126) Na temelju članka 107. stavka 1. UFEU-a „svaka potpora koju dodijeli država članica ili koja se dodjeljuje putem državnih sredstava u bilo kojem obliku koja narušava ili prijeti da će narušiti tržišno natjecanje stavljanjem određenih poduzetnika ili proizvodnje određene robe u povoljniji položaj, nespojiva je s unutarnjim tržištem u mjeri u kojoj utječe na trgovinu među državama članicama”.

(127) Kako bi se mjera mogla smatrati državnom potporom u smislu te odredbe, moraju biti ispunjeni sljedeći kumulativni uvjeti:

(a) korisnik je poduzetnik;

(b) mjera se financira iz državnih sredstava i može se pripisati državi;

(c) predstavlja gospodarsku prednost u korist primatelja;

(d) prednost je selektivna; i

(e) mjera narušava ili prijeti da će narušiti tržišno natjecanje i može utjecati na trgovinu među državama članicama.

8.1.1. *Gospodarska djelatnost i pojam poduzetnika*

(128) Komisija najprije mora utvrditi primjenjuje li se mjera 1 na poduzetnike u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a. Pojmom poduzetnika obuhvaćen je svaki subjekt koji obavlja gospodarsku djelatnost, bez obzira na njegov pravni oblik i način na koji se financira ([60]). Sve djelatnosti koje se sastoje od ponude robe ili usluga na određenom tržištu gospodarske su djelatnosti ([61]).

([60]) Presuda od 18. lipnja 1998., Komisija/Italija, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303; presuda od 23. travnja 1991., Höfner i Elser, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161.

([61]) Presuda od 16. lipnja 1987., Komisija/Italija, 118/85, ECLI:EU:C:1987:283; presuda od 18. lipnja 1998., Komisija/Italija, 35/96, ECLI:EU:C:1998:303.

(129) Ustaljena je sudska praksa da se izgradnja i upravljanje infrastrukturom zračne luke moraju smatrati gospodarskom djelatnošću koja je unutar područja primjene kontrole državnih potpora ([62]). Kad upravitelj zračne luke obavlja gospodarske djelatnosti nudeći usluge zračne luke uz naknadu, bez obzira na njegov pravni oblik ili način financiranja smatra se poduzetnikom u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

(130) Iako se upravitelji zračnih luka moraju smatrati poduzetnicima u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a, bitno je podsjetiti da nisu nužno sve djelatnosti upravitelja zračnih luka gospodarske prirode ([63]).

(131) Sud je utvrdio da djelatnosti koje su obično u nadležnosti države u izvršenju njezinih službenih ovlasti kao javnog tijela nisu gospodarske prirode i nisu u području primjene pravila dodjele državnih potpora ([64]).

(132) Stoga financiranje djelatnosti koje su u nadležnosti javne politike ili infrastrukture koja je izravno povezana s tim djelatnostima općenito ne čini državnu potporu ([65]). Djelatnosti u zračnoj luci poput kontrole zračnog prometa, djelatnosti policije, carine, vatrogasaca i djelatnosti potrebne za zaštitu civilnog zrakoplovstva od nezakonitih radnji te ulaganja povezana s infrastrukturom i opremom potrebnom za obavljanje tih djelatnosti općenito se smatraju negospodarskima ([66]).

(133) No javno financiranje negospodarskih djelatnosti ne smije dovesti do neopravdane diskriminacije između zračnih prijevoznika i upravitelja zračnih luka. Doista, ustaljena je sudska praksa da postoji prednost kada javna tijela oslobode poduzetnike troškova koji su svojstveni njihovim gospodarskim djelatnostima ([67]). Stoga, ako je u određenom pravnom sustavu uobičajeno da zračni prijevoznici ili upravitelji zračnih luka snose troškove određenih usluga, a neki zračni prijevoznici ili upravitelji zračnih luka koji obavljaju iste usluge u ime istih javnih tijela ne moraju snositi te troškove, potonji mogu biti u prednosti, čak i ako se te usluge same po sebi smatraju negospodarskima ([68]).

(134) Kako je objašnjeno u uvodnoj izjavi 41., upravitelj zračne luke bavi se izgradnjom, održavanjem i upravljanjem infrastrukturom zračne luke. Nudi usluge zračne luke i korisnicima, kako operatorima komercijalnog zračnog prijevoza tako i nekomercijalnim korisnicima općeg zrakoplovstva, naplaćuje korištenje infrastrukture zračne luke, čime komercijalno iskorištava infrastrukturu. Stoga se upravitelj zračne luke bavio gospodarskom djelatnošću u razdoblju za koje se provodi ocjena te se na temelju toga smatra poduzetnikom u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

(135) Ni Rumunjska ni upravitelj zračne luke nisu tvrdili da je dio sredstava dodijeljenih za razdoblje 2007. – 2009. bio posebno namijenjen upravitelju zračne luke u TMA-u kao naknada za troškove u nadležnosti javne politike. Štoviše, mehanizam naknade uspostavljen za financiranje upravitelja zračne luke u razdoblju 2007. – 2009. osmišljen je kako bi se pokrila razlika između prihoda i gubitaka upravitelja zračne luke, a da se pritom ne pravi razlika između troškova u nadležnosti javne politike i drugih vrsta troškova.

([62]) Presuda od 12. prosinca 2000., Aéroports de Pariz/Komisija, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, potvrđena presudom od 24. listopada 2002., Aéroports de Pariz/Komisija, C-82/01, ECLI:EU:C:2002:617, točke od 75. do 79. To je potvrđeno presudom od 24. ožujka 2011., Mitteldeutsche Flughafen AG i Flughafen Leipzig Halle GmbH/Komisija, (presuda „Zračna luka Leipzig-Halle"), predmeti T-443/08 i T-455/08, ECLI:EU:T:2011:117, osobito točke 93. i 94.; potvrđeno presudom od 19. prosinca 2012., Leipzig-Halle, predmet C-288/11 P, neobjavljena, ECLI:EU:C:2012:821.

([63]) Točka 34. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014. Presuda od 19. siječnja 1994., SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7.

([64]) Presuda od 16. lipnja 1987., Komisija/Italija, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283, točke 7. i 8. te presuda od 4. svibnja 1988., Bodson/Pompes funèbres des régions libérées, C-30/87, ECLI:EU:C:1988:225, točka 1.

([65]) Odluka Komisije br. 309/2002 od 19. ožujka 2003., Sigurnost zračnog prometa – naknada troškova nakon napada 11. rujna 2001. (SL C 148, 25.6.2003., str. 7.).

([66]) Vidjeti točku 35. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014. i presudu od 19. siječnja 1994., SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7, točku 30., te presudu od 26. ožujka 2009., Selex Sistemi Integrati/Komisija, C-113/07 P, ECLI:EU:C:2009:191, točku 71.

([67]) Vidjeti presudu od 3. ožujka 2005., Heiser, C-172/03, ECLI:EU:C:2005:130, točku 36. i navedenu sudsku praksu.

([68]) Točka 37. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014.

(136) Na temelju toga Komisija zaključuje da mjera 1 ne predstavlja naknadu za troškove u nadležnosti javne politike i stoga se primjenjuje na poduzetnika.

8.1.2. *Državna sredstva i pripisivost državi*

(137) Da bi se mjera smatrala državnom potporom u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a, mora se financirati iz državnih sredstava i biti pripisiva državi, tj. mora je dodijeliti sama država ili bilo koje posredničko tijelo koje djeluje na temelju dodijeljenih ovlasti ([69]). U svrhu primjene članka 107. UFEU-a sredstva lokalnih tijela smatraju se državnim sredstvima ([70]).

(138) Javno financiranje u razdoblju 2007. – 2009. izravno je osiguralo Vijeće okruga Mureș na temelju odluke Vlade iz 1997., tj. lokalno tijelo iz vlastitih sredstava.

(139) Komisija stoga smatra da su sredstva javnog financiranja u razdoblju 2007. – 2009. bila državna sredstava i da se financiranje može pripisati državi.

8.1.3. *Selektivnost*

(140) Kako bi bila u okviru područja primjene članka 107. stavka 1. UFEU-a, državna mjera mora u povoljniji položaj stavljati „određen[e] poduzetnik[e] ili proizvodnj[u] određene robe". Stoga su pojmom državnih potpora obuhvaćene samo one mjere koje poduzetnicima na selektivan način dodjeljuju prednost.

(141) U ovom je slučaju financijska potpora na temelju odluke iz 1997. selektivna jer je potpora dodijeljena samo određenim poduzetnicima, konkretno upravitelju zračne luke TMA. To je pojedinačna mjera. Stoga je mjera 1 selektivna u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

8.1.4. *Gospodarska prednost*

(142) Sredstva javnog financiranja dodijeljena upravitelju zračne luke bila su namijenjena prijeboju gubitaka nastalih pri obavljanju redovnih djelatnosti. Ništa u činjeničnim dokazima dostupnima Komisiji ili u primjedbama koje su dostavile Rumunjska ili treće strane ne upućuje na to da je tijelo koje dodjeljuje sredstva moglo očekivati povrat financijskih sredstava kao rezultat tih mjera financiranja kad ih je odlučilo dodijeliti. Stoga predmetno javno financiranje nije u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu.

(143) Rumunjska je tvrdila i da sporno javno financiranje predstavlja naknadu za pružanje usluge od općeg gospodarskog interesa. U slučaju poduzetnika kojima je povjereno pružanje usluga od općeg gospodarskog interesa, kako bi zaključila može li se mjera koja je predmet ocjene smatrati gospodarskom prednošću u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a, Komisija mora ispitati jesu li ispunjena četiri kumulativna uvjeta koja je Sud utvrdio u svojoj presudi u predmetu Altmark. Ti se uvjeti mogu sažeti na sljedeći način:

(a) prvo, korisniku doista mora biti povjereno izvršavanje obveza pružanja javne usluge i te obveze moraju biti jasno utvrđene („prvi kriterij iz presude u predmetu Altmark");

(b) drugo, parametri na temelju kojih se izračunava naknada moraju biti utvrđeni unaprijed, objektivno i transparentno („drugi kriterij iz presude u predmetu Altmark");

([69]) Presuda u predmetu Stardust Marine, točke od 53. do 56. Presuda Općeg suda od 12. svibnja 2011., spojeni predmeti Region Nord-Pas-de-Calais, T-267/08, ECLI:EU:T:2011:209 i Communauté d'agglomération du Douaisis/Europska komisija, T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, točka 108. Presuda Suda od 24. siječnja 1978., Van Tiggele, 82/77, ECLI:EU:C:1978:10, točke 25. i 26.; presuda od 12. prosinca 1996., Air France/Komisija („Air France"), T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, točka 63.

([70]) Presuda od 12. svibnja 2011., Nord-Pas-de-Calais, spojeni predmeti T-267/08 i T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, točka 108.

(c) treće, naknada ne smije premašiti iznos potreban za pokrivanje svih troškova ili djelomičnih troškova nastalih ispunjavanjem obveza pružanja javne usluge, uzimajući u obzir odgovarajuće prihode i razumnu dobit od ispunjavanja tih obveza („treći kriterij iz presude u predmetu Altmark”);

(d) četvrto, ako poduzetnik kojem je povjereno ispunjavanje obveze pružanja javne usluge u konkretnom slučaju nije odabran postupkom javne nabave koji omogućuje odabir kandidata sposobnog za pružanje usluga po najnižoj cijeni za zajednicu, razina potrebne naknade mora se odrediti na temelju analize troškova koje bi tipični poduzetnik kojim se dobro upravlja i koji ima odgovarajuća potrebna sredstva imao pri ispunjavanju tih obveza, uzimajući u obzir odgovarajuće prihode i razumnu dobit od ispunjavanja tih obveza („četvrti kriterij iz presude u predmetu Altmark”).

8.1.4.1. Četvrti kriterij iz presude u predmetu Altmark

(144) Prema četvrtom kriteriju u predmetu Altmark, naknada mora biti ograničena na najmanji iznos potreban kako je se ne bi smatralo potporom. Taj je kriterij ispunjen ako je primatelj naknade odabran natječajnim postupkom koji omogućuje odabir kandidata sposobnog traženu uslugu od općega gospodarskog interesa pružiti po najmanjem trošku za zajednicu, ili, u suprotnom, ako je naknada izračunana na temelju troškova učinkovitog poduzetnika.

(145) U ovom slučaju korisnik nije odabran na temelju natječajnog postupka. Osim toga, nema dokaza da je razina naknade određena na temelju analize troškova koje bi tipičan poduzetnik kojim se dobro upravlja i koji ima odgovarajuća sredstva potrebna za ispunjavanje potrebnih zahtjeva javne usluge imao pri ispunjavanju tih obveza, uzimajući u obzir relevantne prihode i razumnu dobit od ispunjavanja tih obveza. Komisija stoga smatra da se ne može zaključiti da je predmetno javno financiranje određeno u skladu s četvrtim kriterijem iz presude u predmetu Altmark.

(146) Dakle mjera koja je predmet istražnog postupka nije u skladu s četvrtim kriterijem iz presude u predmetu Altmark.

8.1.4.2. Zaključak

(147) S obzirom na to da četvrti kriterij iz presude u predmetu Altmark nije ispunjen, Komisija smatra da četiri uvjeta iz te presude u ovom predmetu nisu kumulativno ispunjena i da pritom ne mora detaljno ispitati preostale uvjete. S obzirom na to da financiranje nije ni u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu, mjera 1 koja je predmet ocjene dodijelila je gospodarsku prednost upravitelju zračne luke.

8.1.5. *Narušavanje tržišnog natjecanja i učinak na trgovinu među državama članicama*

(148) Smatra se da mjera koju je dodijelila država narušava ili prijeti da će narušiti tržišno natjecanje ako bi mogla poboljšati konkurentski položaj primatelja u usporedbi s drugim poduzetnicima s kojima se primatelj natječe, do čega općenito dolazi ako se poduzetniku u liberaliziranom sektoru u kojem postoji ili bi moglo postojati tržišno natjecanje dodijeli financijska prednost.

(149) Kad potpora koju dodjeljuje država članica jača položaj nekog poduzetnika u odnosu na druge poduzetnike koji se natječu u trgovini unutar EU-a, mora se smatrati da ta potpora utječe na potonje poduzetnike ([71]).

(150) Budući da je upravljanje zračnom lukom gospodarska djelatnost, tržišno natjecanje postoji, s jedne strane, među zračnim lukama u privlačenju zračnih prijevoznika i povezanog (putničkog i teretnog) zračnog prometa i, s druge strane, među upraviteljima zračnih luka koji se mogu međusobno natjecati kako bi im se povjerilo upravljanje određenom zračnom lukom. Osim toga, zračne luke koje se nalaze u različitim prihvatnim područjima ili čak u različitim državama članicama mogu se međusobno natjecati i kako bi privukle zračne prijevoznike, a osobito niskotarifne i čarter prijevoznike.

([71]) Presuda od 30. travnja 1998., Het Vlaamse Gewest/Komisija, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77 i presuda od 17. rujna 1980., Philip Morris/Komisija, C-730/79, ECLI:EU:C:1980:209, točka 11.

(151) Tržišno natjecanje među zračnim lukama može se ocijeniti u svjetlu kriterija odabira zračnih prijevoznika te posebno usporedbom čimbenika kao što su vrsta usluga zračnih luka koje se pružaju, klijenti, populacija ili gospodarska djelatnost, zagušenje, cestovni pristup, kao i razine naknada za upotrebu infrastrukture zračne luke i usluga ([72]). Iz područja primjene članka 107. stavka 1. UFEU-a nije moguće isključiti čak ni male zračne luke ([73]).

(152) Budući da mjera 1 podupire regionalnu zračnu luku TMA, mora se smatrati da bi mogla narušiti tržišno natjecanje i utjecati na trgovinu među državama članicama.

8.1.6. *Zaključak o postojanju državne potpore*

(153) Na temelju prethodno navedenoga Komisija zaključuje da mjera 1 čini državnu potporu upravitelju zračne luke u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

8.2. **Zakonitost potpore**

(154) Mjera 1 stupila je na snagu prije službenog odobrenja Komisije. Stoga čini nezakonitu potporu, osim ako je u predmetno vrijeme ispunjavala mjerodavne uvjete akta Unije kojim je predviđeno izuzeće od obveze obavješćivanja iz članka 108. UFEU-a za određene kategorije potpore.

(155) U ovom predmetu Rumunjska je tvrdila da javno financiranje koje je dodijeljeno za nekoliko zračnih luka, uključujući TMA u razdoblju 2007. – 2009., predstavlja naknadu za pružanje usluga od općeg gospodarskog interesa i da je u skladu s uvjetima iz odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005. Rumunjska je tvrdila da su u odluci Vlade iz 1997. jasno i transparentno utvrđene obveze pružanja javne usluge, parametri za izračun naknade i mehanizmi za izbjegavanje prekomjerne naknade.

(156) Međutim, kako je navedeno u uvodnoj izjavi 84., Komisija je utvrdila da odluka Vlade iz 1997. nijednom upravitelju zračne luke nije nametnula jasne obveze pružanja javne usluge.

(157) U skladu s tim, kao što je već navedeno, u konačnoj odluci iz 2016. Komisija je zaključila da Rumunjska nije dokazala da su javnim financiranjem na temelju odluke Vlade iz 1997. upraviteljima zračnih luka povjerene jasno utvrđene obveze pružanja javne usluge.

(158) Stoga potpora nije bila u skladu s odlukom o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005. i dodijeljena je protivno članku 108. stavku 3. UFEU-a ([74]). Isti se zaključak primjenjuje na mjeru 1. koja je predmet ove Odluke, tj. državnu potporu dodijeljenu na temelju odluke Vlade iz 1997. u korist TMA-a, koja isto tako nije bila u skladu s odlukom o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005. i stoga je dodijeljena protivno članku 108. stavku 3. UFEU-a.

8.3. **Spojivost s unutarnjim tržištem**

(159) Zbog istog razloga navedenog u uvodnoj izjavi 157., odnosno činjenice da obveze pružanja javne usluge nisu jasno definirane, mjera 1 ne može se smatrati spojivom na temelju odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2012., kao ni s Okvirom za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2012.

(160) Komisija stoga mora provjeriti je li mjera u skladu s Uredbom o općem skupnom izuzeću ([75]), koja sadržava odredbe o operativnim potporama koje se dodjeljuju regionalnim zračnim lukama pod određenim uvjetima.

([72]) Točka 43. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014.
([73]) Točka 45. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014.
([74]) Uvodne izjave od 111. do 113. i 121. konačne odluke iz 2016.
([75]) Uredba Komisije (EU) br. 651/2014 od 17. lipnja 2014. o ocjenjivanju određenih kategorija potpora spojivima s unutarnjim tržištem u primjeni članaka 107. i 108. Ugovora (SL L 187, 26.6.2014., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/oj).

8.3.1. *Primjena Uredbe o općem skupnom izuzeću*

(161) U prijelaznim odredbama Uredbe o općem skupnom izuzeću navedeno je da se primjenjuje na sve pojedinačne potpore dodijeljene prije njezina stupanja na snagu ako ispunjavaju sve uvjete utvrđene tom uredbom, osim članka 9. ([76])

(162) U skladu s člankom 1. stavkom 1. točkom (m) Uredbe o općem skupnom izuzeću ta uredba primjenjuje se na potpore za regionalne zračne luke. Operativne potpore zračnoj luci spojive su s unutarnjim tržištem u smislu članka 107. stavka 2. ili 3. Ugovora ako ispunjavaju uvjete iz članka 56.a stavaka 3., 4., 10. i od 15. do 18. te poglavlja I. Uredbe o općem skupnom izuzeću ([77]).

(163) Mjera koja je predmet ocjene odnosi se na javno financiranje dodijeljeno TMA-u u razdoblju 2007. – 2009. za pokrivanje operativnih gubitaka i stoga je obuhvaćena područjem primjene Uredbe o općem skupnom izuzeću.

(164) Komisija stoga zaključuje da se Uredba o općem skupnom izuzeću primjenjuje na mjeru 1. kao osnova za spojivost zbog prijelaznih odredbi. Spojivost mjere s relevantnim odredbama Uredbe o općem skupnom izuzeću

8.3.1.1. Spojivost s poglavljem I. Uredbe o općem skupnom izuzeću

(165) *Zahtjev transparentnosti*. Uredba o općem skupnom izuzeću primjenjuje se isključivo na potpore za koje je moguće točno izračunati bruto ekvivalent bespovratnog sredstva *ex ante* bez potrebe za provođenjem procjene rizika ([78]). Ovaj je uvjet ispunjen jer se, kako je objašnjeno u uvodnim izjavama od 50. do 53., javno financiranje dodjeljuje u obliku godišnjih bespovratnih sredstava, pri čemu se može dodijeliti najviše iznos potreban za upravljanje zračnom lukom bez ostvarivanja dobiti. Najveći dopušteni iznos utvrđuje se *ex ante* svake godine na temelju proračuna prihoda i rashoda koje je dostavio upravitelj zračne luke i koji su odobreni odlukama Vijeća okruga Mureș.

(166) *Učinak poticaja*. ([79]) U razdoblju 2007. – 2009. TMA je poslovao pod nadležnošću Vijeća okruga Mureș. U skladu s rezolucijama Vijeća okruga Mureș navedenima u uvodnim izjavama od 51. do 53. javnom nadzornom tijelu upućeni su zahtjevi da se javnim sredstvima pokrije financijski deficit TMA-a u skladu s godišnjim proračunima prihoda i rashoda.

(167) *Izračun intenziteta potpore i prihvatljivih troškova*. ([80]) Rumunjska tijela potvrdila su da je javno financiranje iz uvodnih izjava 46. i 47. dodijeljeno na temelju popratne dokumentacije iz javne računovodstvene evidencije koja se vodila zasebno za troškove povezane s djelatnošću zračne luke. Porez na dodanu vrijednost nije uzet u obzir pri izračunu operativnih troškova.

(168) *Zbrajanje potpora* ([81]). Rumunjska nadležna tijela potvrdila su da TMA u razdoblju 2007. – 2009. nije ostvario nikakvu drugu vrstu potpore.

(169) *Objavljivanje i informacije*. ([82]) Članak 58. stavak 1. Uredbe o općem skupnom izuzeću propisuje da potpora dodijeljena prije stupanja na snagu Uredbe o općem skupnom izuzeću ne mora ispunjavati zahtjeve za objavu iz članka 9. da bi se smatrala spojivom.

([76]) Članak 58. stavak 1. Uredbe o općem skupnom izuzeću.
([77]) Članak 3. u vezi s člankom 56.a stavkom 2. Uredbe o općem skupnom izuzeću.
([78]) Članak 5. stavak 1. Uredbe o općem skupnom izuzeću.
([79]) Članak 6. Uredbe o općem skupnom izuzeću.
([80]) Članak 7. Uredbe o općem skupnom izuzeću.
([81]) Članak 8. Uredbe o općem skupnom izuzeću.
([82]) Članak 9. Uredbe o općem skupnom izuzeću.

8.3.1.2. Spojivost s uvjetima utvrđenima u članku 56.a Uredbe o općem skupnom izuzeću

(170) *Zračna luka otvorena je svim potencijalnim korisnicima* ([83]). TMA je bio otvoren svim potencijalnim korisnicima, tj. svim zračnim prijevoznicima koji su zatražili upotrebu infrastrukture zračne luke i koji su navedeni u uvodnim izjavama od 30. do 36., koji prihvaćaju naknade zračne luke objavljene u zborniku zrakoplovnih informacija koje se primjenjuju na ujednačen, transparentan i nediskriminirajući način.

(171) Rumunjska tijela potvrdila su da su svi zračni prijevoznici koji su željeli poslovati iz zračne luke u skladu s prethodno opisanim regulatornim okvirom to i mogli. Tako je nekoliko zračnih prijevoznika poslovalo u zračnoj luci u razdoblju 2007. – 2009.: TAROM, Carpatair, Malev, Wizz Air, Cimber Air.

(172) *Potpore se ne dodjeljuju za premještanje postojećih zračnih luka ili za stvaranje nove putničke zračne luke* ([84]). U referentnom razdoblju TMA nije premješten ni pretvoren iz uzletišta u putničku zračnu luku; infrastruktura zračne luke postoji i koristi se na istoj lokaciji od 1967.

(173) Potpore se ne dodjeljuju zračnim lukama s prosječnim godišnjim teretnim prometom iznad 200 000 tona tijekom dvije financijske godine koje prethode godini u kojoj je potpora dodijeljena. Ne očekuje se da će zbog potpore prosječni godišnji teretni promet zračne luke prijeći 200 000 tona u dvije financijske godine nakon dodjele potpore ([85]). U dvije godine koje su prethodile razdoblju 2007. – 2009. i u sljedeće dvije godine 2010. – 2011. u TMA-u nije bilo teretnih letova, a teretni promet nije premašio 200 000 tona (uvodna izjava 37.). Stoga je taj uvjet ispunjen.

(174) Operativne potpore ne dodjeljuju se zračnim lukama s prosječnim godišnjim putničkim prometom većim od 200 000 putnika tijekom dvije financijske godine koje prethode godini u kojoj je potpora dodijeljena ([86]). Broj putnika u TMA-u 2005., 2006., 2007. i 2008. nije premašio prag (vidjeti tablicu 1), pa je taj uvjet ispunjen.

(175) Iznos operativne potpore ne premašuje ono što je nužno za pokrivanje operativnih gubitaka i opravdane dobiti tijekom odgovarajućeg razdoblja. Potpora se dodjeljuje u obliku periodičnih obroka utvrđenih *ex ante*, koji se tijekom razdoblja za koje se dodjeljuje potpora ne smiju povećavati ili u obliku iznosa definiranih *ex post* na temelju uočenih operativnih gubitaka ([87]). Sredstva javnog financiranja dodijeljena TMA-u u okviru mjere 1 u razdoblju 2007. – 2009. prikazana su u tablici 5. U cijelom razdoblju 2007. – 2009. postojao je manjak financijskih sredstava koji nije pokriven javnim sredstvima. Stoga iznos potpore nije premašio iznos potreban za pokrivanje operativnih gubitaka i razumne dobiti. Rumunjska tijela potvrdila su da su iznosi dodijeljeni u mjesečnim obrocima na temelju godišnjeg proračuna koji je sastavljen *ex ante* i reguliran *ex post* na temelju rezultata, kako su prikazani u godišnjim financijskim izvještajima, da bi se pokrili operativni gubici bez dobiti.

(176) Operativna potpora ne smije biti isplaćena ni za jednu kalendarsku godinu tijekom koje je godišnji putnički promet zračne luke veći od 200 000 putnika ([88]). Broj putnika u TMA-u iznosio je 156 929 u 2007., 69 945 u 2008. i 84 062 u 2009. (vidjeti tablicu 1). Stoga je taj uvjet ispunjen.

(177) Dodjeljivanje operativnih potpora ne smije se uvjetovati sklapanjem ugovora s određenim zračnim prijevoznicima o naknadama zračne luke, marketinškim plaćanjima ili drugim financijskim aspektima poslovanja zračnih prijevoznika u toj zračnoj luci ([89]). Rumunjska tijela potvrdila su da dodjela potpore nije bila uvjetovana sklapanjem posebnih ugovora s određenim zračnim prijevoznicima i da su naknade zračne luke bile jednake za sve zračne prijevoznike. Stoga je taj uvjet ispunjen.

([83]) Članak 56.a stavak 3. Uredbe o općem skupnom izuzeću.
([84]) Članak 56.a stavak 4. Uredbe o općem skupnom izuzeću.
([85]) Članak 56.a stavak 10. Uredbe o općem skupnom izuzeću.
([86]) Članak 56.a stavak 15. Uredbe o općem skupnom izuzeću.
([87]) Članak 56.a stavak 16. Uredbe o općem skupnom izuzeću.
([88]) Članak 56.a stavak 17. Uredbe o općem skupnom izuzeću.
([89]) Članak 56.a stavak 18. Uredbe o općem skupnom izuzeću.

8.3.1.3. Zaključak o spojivosti s uvjetima iz Uredbe o općem skupnom izuzeću

(178) Mjera 1 u skladu je s uvjetima iz Uredbe o općem skupnom izuzeću i stoga je spojiva s unutarnjim tržištem.

8.3.2. *Zaključak o spojivosti mjere 1*

(179) Zbog razloga navedenih u uvodnim izjavama od 165. do 177. Komisija smatra da je operativna potpora TMA-u u razdoblju 2007. – 2009. spojiva s unutarnjim tržištem na temelju članka 107. stavka 3. točke (c) UFEU-a.

9. **OCJENA MJERE 2 – FINANCIRANJE INFRASTRUKTURE ZA ZEMALJSKE USLUGE 2011.**

9.1. **Postojanje potpore**

(180) Načela o postojanju potpore navedena u uvodnim izjavama od 126. do 133., 137., 140., 143. i 148. primjenjuju se i na mjeru 2.

9.1.1. *Gospodarska djelatnost i pojam poduzetnika*

(181) Komisija najprije mora utvrditi primjenjuje li se mjera 2 na poduzetnike u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

(182) Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 41., upravitelj zračne luke bavio se izgradnjom, održavanjem i upravljanjem infrastrukturom zračne luke, nudio je usluge zračne luke te je korisnicima, kako operatorima komercijalnog zračnog prijevoza tako i nekomercijalnim korisnicima općeg zrakoplovstva, naplaćivao korištenje infrastrukture zračne luke, čime je komercijalno iskorištavao infrastrukturu. Stoga se upravitelj zračne luke u vrijeme ulaganja bavio gospodarskom djelatnošću te se na temelju toga smatra da je u vrijeme dodjele potpore bio poduzetnik u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

(183) Osim toga, kako je navedeno u uvodnoj izjavi 102., Rumunjska je tijekom službenog istražnog postupka potvrdila da se oprema koja je financirana iz mjere 2 koristila za opće djelatnosti zračne luke. Na temelju toga Komisija zaključuje da mjera 2 ne predstavlja naknadu za troškove u nadležnosti javne politike i stoga se primjenjuje na poduzetnika.

9.1.2. *Državna sredstva i pripisivost državi*

(184) Rumunjska tijela potvrdila su da su sva ulaganja navedena u tablici Tablica 3 – Javno financiranje infrastrukture za zemaljske usluge 2011. (RON) isplaćena iz proračuna Vijeća okruga Mureș, osobito: autobus na stajanci financiran je Regionalnom odlukom br. 15 od 10. veljače 2011., kolica za prtljagu i izvor napajanja financirani su Regionalnom odlukom br. 94 od 28. srpnja 2011., a stepenice i uređaj za odleđivanje financirani su Regionalnom odlukom br. 84 od 22. lipnja 2011.

(185) Komisija stoga smatra da je financiranje infrastrukture za zemaljske usluge 2011. odobreno iz državnih sredstava i da se može pripisati državi.

9.1.3. *Selektivnost*

(186) Financijska potpora na temelju regionalnih odluka navedenih u uvodnoj izjavi 184. selektivna je jer je dodijeljena samo jednom poduzetniku, konkretno upravitelju zračne luke TMA. To je pojedinačna mjera. Stoga je mjera 2 selektivna u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

9.1.4. *Gospodarska prednost*

(187) Rumunjska tijela izjavila su tijekom službenog istražnog postupka da bi, čak i da zračna luka posluje na slobodnom tržištu, TMA-u bilo nemoguće pružati zemaljske usluge na profitabilan način zbog niske razine aktivnosti. U vrijeme financiranja rumunjska tijela stoga su smatrala da je ulaganje nepovratni trošak te nisu očekivala povrat sredstava. Stoga predmetno javno financiranje nije u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu.

(188) Rumunjska je tvrdila i da to javno financiranje predstavlja naknadu za pružanje usluge od općeg gospodarskog interesa. U slučaju poduzetnika kojem je povjereno pružanje usluge od općeg gospodarskog interesa, kako bi utvrdila može li se mjera koja je predmet ocjene smatrati gospodarskom prednošću u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a, Komisija mora ispitati jesu li ispunjena četiri kumulativna uvjeta iz presude u predmetu Altmark, kao što je objašnjeno u uvodnoj izjavi 143.

(189) Kako je objašnjeno u uvodnoj izjavi 144., četvrti kriterij iz presude u predmetu Altmark ispunjen je ako je primatelj naknade odabran natječajnim postupkom koji omogućuje odabir kandidata sposobnog traženu uslugu od općega gospodarskog interesa pružiti po najmanjem trošku za zajednicu, ili, u suprotnom, ako je naknada izračunana na temelju troškova učinkovitog poduzetnika.

(190) U ovom slučaju korisnik nije odabran natječajnim postupkom. Nadalje, rumunjska tijela nisu dostavila dokaze da je iznos naknade utvrđen na temelju analize troškova koje bi tipični poduzetnik kojim se dobro upravlja i koji ima odgovarajuća sredstva imao pri ispunjavanju potrebnih obveza pružanja javne usluge. Komisija stoga zaključuje da predmetno javno financiranje ne ispunjava četvrti kriterij iz presude u predmetu Altmark.

(191) Stoga mjera 2 nije u skladu s četvrtim kriterijem iz presude u predmetu Altmark, uvjeti iz te presude u ovom predmetu nisu kumulativno ispunjeni i nije potrebno detaljno ispitati preostale uvjete. S obzirom na to da, kako je objašnjeno u uvodnoj izjavi 187., mjera 2 nije u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu, upravitelju zračne luke dodijeljena je gospodarska prednost.

9.1.5. *Narušavanje tržišnog natjecanja i učinak na trgovinu među državama članicama*

(192) Uvodne izjave od 148. do 152. primjenjuju se na mjeru 2. Budući da mjera 2 podupire regionalnu zračnu luku TMA, mora se smatrati da bi mogla narušiti tržišno natjecanje i utjecati na trgovinu među državama članicama.

9.1.6. *Zaključak o postojanju državne potpore*

(193) Na temelju prethodno navedenoga Komisija zaključuje da mjera 2 čini državnu potporu upravitelju zračne luke u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

9.2. **Zakonitost potpore**

(194) Mjera 2 stupila je na snagu prije službenog odobrenja Komisije. Stoga čini nezakonitu potporu, osim ako je u predmetno vrijeme ispunjavala mjerodavne uvjete akta Unije kojim je predviđeno izuzeće od obveze obavješćivanja iz članka 108. UFEU-a za određene kategorije potpore.

(195) U ovom predmetu Rumunjska je tvrdila da je ulaganje provedeno u skladu s odlukom Vlade iz 1997. i da je povezano s naknadom za pružanje usluga od općeg gospodarskog interesa. Kako je navedeno u uvodnim izjavama 156.(156) i 157., Rumunjska nije dokazala da su javnim financiranjem na temelju odluke Vlade iz 1997. upraviteljima zračnih luka povjerene jasno utvrđene obveze pružanja javne usluge, stoga potpora nije bila u skladu s odlukom o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005. i dodijeljena je protivno članku 108. stavku 3. UFEU-a.

9.3. **Spojivost s unutarnjim tržištem**

(196) Zbog razloga navedenih u uvodnim izjavama 157. i 159., mjera 2 ne može se smatrati spojivom na temelju odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2012., kao ni s Okvirom za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2012.

(197) Komisija stoga mora ocijeniti je li mjera u skladu s Uredbom o općem skupnom izuzeću, koja sadržava odredbe o potporama za ulaganje koje se dodjeljuju regionalnim zračnim lukama pod određenim uvjetima.

9.3.1. *Primjena Uredbe o općem skupnom izuzeću*

(198) U prijelaznim odredbama Uredbe o općem skupnom izuzeću navedeno je da se primjenjuje na sve pojedinačne potpore dodijeljene prije njezina stupanja na snagu ako ispunjavaju sve uvjete utvrđene tom uredbom, osim članka 9. ([90])

(199) U skladu s člankom 1. stavkom 1. točkom (m) Uredbe o općem skupnom izuzeću ta uredba primjenjuje se na potpore za regionalne zračne luke. Potpore zračnoj luci za ulaganje spojive su s unutarnjim tržištem u smislu članka 107. stavka 3. Ugovora ako ispunjavaju uvjete iz članka 56.a stavaka od 3. do 14. te poglavlja I. Uredbe o općem skupnom izuzeću ([91]).

(200) U članku 2. stavku 144. Uredbe o općem skupnom izuzeću infrastruktura zračne luke definirana je kao „infrastruktura i oprema za pružanje usluga zračne luke koje zračna luka pruža zračnim prijevoznicima i različitim pružateljima usluga, uključujući uzletno-sletne staze, terminale, stajanke, rulne staze, centraliziranu infrastrukturu za zemaljske usluge i ostale objekte koji izravno pružaju podršku uslugama zračne luke, isključujući infrastrukturu i opremu koja je prije svega potrebna za obavljanje nezrakoplovnih djelatnosti". Mjera koja je predmet ocjene odnosi se na javno financiranje infrastrukture za zemaljske usluge 2011. i stoga je obuhvaćena područjem primjene Uredbe o općem skupnom izuzeću.

(201) Komisija stoga zaključuje da se zbog prijelaznih odredbi Uredba o općem skupnom izuzeću primjenjuje na mjeru 2 kao osnova za spojivost.

9.3.2. *Spojivost mjere s relevantnim odredbama Uredbe o općem skupnom izuzeću*

9.3.2.1. Spojivost s poglavljem I. Uredbe o općem skupnom izuzeću

(202) *Zahtjev transparentnosti* ([92]). Ovaj je uvjet ispunjen jer se javno financiranje dodjeljuje u obliku godišnjih bespovratnih sredstava, pri čemu se može dodijeliti najviše iznos potreban za upravljanje zračnom lukom bez ostvarivanja dobiti. Najveći dopušteni iznos utvrđuje se *ex ante* svake godine na temelju proračuna prihoda i rashoda koje je dostavio upravitelj zračne luke i koji su odobreni odlukama Vijeća okruga Mureș (vidjeti uvodnu izjavu 56.).

(203) *Učinak poticaja*. ([93]) Rumunjska tijela objasnila su da je ulaganje potrebno da bi se ispunio obvezni plan kriznog upravljanja u skladu s Odlukom Vlade br. 443/2005 kojom je odobren program nacionalne sigurnosti. Rumunjska tijela objasnila su da je oprema dostupna u zračnoj luci u vrijeme ulaganja predstavljala rizik za poslovanje zračne luke i sigurnost letova. S obzirom na to da TMA nije mogao sam provesti ulaganje i da se bez ulaganja letovi iz te zračne luke ne bi mogli obavljati u sigurnim uvjetima, uvjet učinka poticaja je ispunjen.

([90]) Članak 58. stavak 1. Uredbe o općem skupnom izuzeću.
([91]) Članak 3. u vezi s člankom 56.a stavkom 1. Uredbe o općem skupnom izuzeću.
([92]) Članak 5. stavak 1. Uredbe o općem skupnom izuzeću.
([93]) Članak 6. Uredbe o općem skupnom izuzeću.

(204) *Izračun intenziteta potpore i prihvatljivih troškova* ([94]). Rumunjska tijela dostavila su pisane dokaze o plaćanju opreme i potvrdila da iznos od 588 062 RON koji predstavlja PDV koji se može odbiti nije bio uključen u trošak infrastrukture za zemaljske usluge kupljene 2011.

(205) *Zbrajanje potpora* ([95]). Rumunjska tijela potvrdila su da TMA nije ostvario nikakvu drugu vrstu potpore za kupnju te opreme.

(206) *Objavljivanje i informacije*. ([96]) Članak 58. stavak 1. propisuje da potpora dodijeljena prije stupanja na snagu Uredbe o općem skupnom izuzeću ne mora ispunjavati zahtjeve za objavu iz članka 9. da bi se smatrala spojivom.

9.3.2.2. Spojivost s uvjetima utvrđenima u članku 56.a Uredbe o općem skupnom izuzeću

(207) *Zračna luka otvorena je svim potencijalnim korisnicima* ([97]). TMA je bio otvoren svim potencijalnim korisnicima, tj. svim zračnim prijevoznicima koji su zatražili upotrebu infrastrukture zračne luke i koji su navedeni u uvodnim izjavama od 30. do 36., koji prihvaćaju naknade zračne luke objavljene u zborniku zrakoplovnih informacija koje se primjenjuju na ujednačen, transparentan i nediskriminirajući način.

(208) Rumunjska tijela potvrdila su da su svi zračni prijevoznici koji su željeli poslovati iz zračne luke u skladu s prethodno opisanim regulatornim okvirom to i mogli. Kako je objašnjeno u uvodnim izjavama 31., 33. i 34., zračni prijevoznici koji su obavljali redovite letove u zračnoj luci u vrijeme kad je dodijeljena potpora za ulaganje bili su WizzAir, Malev i TAROM.

(209) *Potpore se ne dodjeljuju za premještanje postojećih zračnih luka ili za stvaranje nove putničke zračne luke* ([98]). U referentnom razdoblju TMA nije premješten ni pretvoren iz uzletišta u putničku zračnu luku; infrastruktura zračne luke postoji i koristi se na istoj lokaciji od 1967.

(210) Potpore se ne dodjeljuju zračnim lukama s prosječnim godišnjim teretnim prometom iznad 200 000 tona tijekom dvije financijske godine koje prethode godini u kojoj je potpora dodijeljena. Ne očekuje se da će zbog potpore prosječni godišnji teretni promet zračne luke prijeći 200 000 tona u dvije financijske godine nakon dodjele potpore ([99]). U razdobljima 2009. – 2010. i 2012. – 2013. u TMA-u nije bilo teretnih letova, a teretni promet nije premašio 200 000 tona (uvodna izjava 37.). Stoga je taj uvjet ispunjen.

(211) Predmetna ulaganja ne premašuju ono što je potrebno za srednjoročni očekivani promet na temelju razumnih predviđanja prometa ([100]). Rumunjska tijela pojasnila su da je cilj ulaganja bio ispuniti potrebne sigurnosne standarde kako bi se letovi mogli obavljati u optimalnim sigurnosnim uvjetima (uvodna izjava 55.). Taj je zahtjev stoga ispunjen ovom mjerom.

(212) Potpore za ulaganje ne dodjeljuju se zračnoj luci smještenoj unutar 100 kilometara ili 60 minuta putovanja automobilom, autobusom, vlakom ili brzim vlakom od postojeće zračne luke s koje se obavlja redoviti zračni prijevoz u smislu članka 2. stavka 16. Uredbe (EZ) br. 1008/2008 ([101]). Kako je objašnjeno u uvodnoj izjavi 29., zračna luka koja je najbliža TMA-u je CNIA, koja je udaljena više od 100 km ili 1 sat i 30 minuta automobilom, te Međunarodna zračna luka Sibiu, koja je udaljena oko 120 km ili 1 sat i 50 minuta automobilom. Sve druge velike zračne luke udaljene su više od dva sata automobilom. Taj je uvjet stoga u ovom predmetu ispunjen.

([94]) Članak 7. Uredbe o općem skupnom izuzeću.
([95]) Članak 8. Uredbe o općem skupnom izuzeću.
([96]) Članak 9. Uredbe o općem skupnom izuzeću.
([97]) Članak 56.a stavak 3. Uredbe o općem skupnom izuzeću.
([98]) Članak 56.a stavak 4. Uredbe o općem skupnom izuzeću.
([99]) Članak 56.a stavak 10. Uredbe o općem skupnom izuzeću.
([100]) Članak 56.a stavak 5. Uredbe o općem skupnom izuzeću.
([101]) Članak 56.a stavak 6. Uredbe o općem skupnom izuzeću.

(213) Stavci 5. i 6. ne primjenjuju se na zračne luke s prosječnim godišnjim putničkim prometom do 200 000 putnika tijekom dvije financijske godine koje prethode godini u kojoj je potpora dodijeljena ako se ne očekuje da zbog potpore za ulaganje prosječni godišnji putnički promet prijeđe 200 000 putnika tijekom dvije financijske godine nakon dodjele potpore. Potpore za ulaganje dodijeljene takvim zračnim lukama moraju biti u skladu sa stavkom 11. ili sa stavcima 13. i 14. ([102]) Kao što je prikazano u tablici Tablica 1, putnički promet 2009. – 2010. bio je manji od 200 000 putnika. Iako je promet 2012. i 2013. bio veći od 200 000 putnika, kako je prethodno navedeno u uvodnoj izjavi 203., vrsta opreme koja je financirana iz mjere 2 nije bila namijenjena niti je mogla povećati obujam prometa u zračnoj luci, nego je samo omogućila poslovanje zračne luke u sigurnim uvjetima. Komisija stoga smatra da bi taj zahtjev u ovom predmetu bio ispunjen. Budući da TMA ispunjava uvjete iz ove uvodne izjave, Komisija bi trebala samo dokazati da je uvjet iz stavka 11. tog članka u ovom predmetu ispunjen i ne mora dokazati da su ispunjeni uvjeti iz stavaka 13. i 14.

(214) Potpore za ulaganje ne dodjeljuju se zračnim lukama s prosječnim godišnjim prometom od više od tri milijuna putnika tijekom dvije financijske godine koje prethode godini u kojoj je potpora dodijeljena. Ne očekuje se da zbog potpore za ulaganje prosječni godišnji promet zračne luke prijeđe tri milijuna putnika u dvije financijske godine nakon dodjele potpore ([103]). Kao što je vidljivo iz tablice Tablica 1, povijesni broj putnika u TMA-u znatno je manji od tri milijuna putnika u cijelom razdoblju za koje se provodi ocjena. Stoga je taj uvjet u ovom predmetu ispunjen.

(215) Potpore se ne dodjeljuju zračnim lukama s prosječnim godišnjim teretnim prometom iznad 200 000 tona tijekom dvije financijske godine koje prethode godini u kojoj je potpora dodijeljena. Ne očekuje se da će zbog potpore prosječni godišnji teretni promet zračne luke prijeći 200 000 tona u dvije financijske godine nakon dodjele potpore ([104]). U razdoblju 2009. – 2010. i u sljedeće dvije godine 2012. – 2013. u TMA-u nije bilo teretnih letova, a teretni promet nije premašio 200 000 tona (uvodna izjava 37.). Stoga je taj uvjet ispunjen.

(216) Iznos potpore za ulaganje ne premašuje razliku između prihvatljivih troškova i operativne dobiti ulaganja. Operativna dobit oduzima se od prihvatljivih troškova *ex ante* na temelju razumnih predviđanja ili mehanizmom povrata sredstava ([105]). U članku 2. stavku 39. Uredbe o općem skupnom izuzeću operativna dobit definirana je kao „razlika između diskontiranih prihoda i diskontiranih operativnih troškova tijekom ekonomskog trajanja ulaganja ako je ta razlika pozitivna. Ti operativni troškovi obuhvaćaju troškove kao što su troškovi osoblja, materijala, ugovorenih usluga, komunikacije, energije, održavanja, najma i administrativni troškovi itd., no isključuju troškove amortizacije i troškove financiranja ako su oni obuhvaćeni potporama za ulaganje. Diskontiranje prihoda i troškova poslovanja koristeći odgovarajuću diskontnu stopu omogućuje ostvarenje razumne dobiti”.

(217) TMA je zračna luka koja je bilježila gubitke u cijelom razdoblju procjene. Kako je objašnjeno u tablici Tablica 9, prema predviđanjima rumunjskih tijela TMA je trebao postati profitabilan najranije 2023. Stoga se 2011., kad je izvršeno ulaganje, nije očekivalo da će se ono moći vratiti u kratkoročnom do srednjoročnom razdoblju. Prema tome, nema izgleda za ostvarivanje operativne dobiti u kratkoročnom i srednjoročnom razdoblju nakon ulaganja, pa Komisija smatra da taj stavak nije primjenjiv u ovom predmetu.

(218) *Prihvatljivim troškovima smatraju se troškovi povezani s ulaganjima u infrastrukturu zračne luke, uključujući troškove planiranja* ([106]). Budući da je riječ o ulaganju u opremu u smislu članka 2. stavka 144. Uredbe o općem skupnom izuzeću, prihvatljivi troškovi odgovaraju ukupnom iznosu koji su isplatila rumunjska tijela prikazanom u tablici Tablica 3 – Javno financiranje infrastrukture za zemaljske usluge 2011. (RON). Komisija smatra da je taj zahtjev u ovom predmetu ispunjen.

([102]) Članak 56.a stavak 7. Uredbe o općem skupnom izuzeću.
([103]) Članak 56.a stavak 9. Uredbe o općem skupnom izuzeću.
([104]) Članak 56.a stavak 10. Uredbe o općem skupnom izuzeću.
([105]) Članak 56.a stavak 11. Uredbe o općem skupnom izuzeću.
([106]) Članak 56.a stavak 12. Uredbe o općem skupnom izuzeću.

9.3.2.3. Zaključak o spojivosti s uvjetima iz Uredbe o općem skupnom izuzeću

(219) S obzirom na prethodno navedeno, mjera 2 u skladu je s uvjetima iz Uredbe o općem skupnom izuzeću.

9.3.3. *Zaključak o spojivosti mjere 2*

(220) Zbog razloga navedenih u uvodnim izjavama od 198. do 218., Komisija smatra da je potpora za ulaganje dodijeljena TMA-u 2011. spojiva s unutarnjim tržištem na temelju članka 107. stavka 3. točke (c) UFEU-a.

10. OCJENA MJERE 3 – FINANCIRANJE TMA-A NA TEMELJU AKTA O POVJERAVANJU USLUGE OD OPĆEG GOSPODARSKOG INTERESA IZ 2011. KOJI JE BIO NA SNAZI OD KOLOVOZA 2011. DO LISTOPADA 2014.

10.1. Postojanje potpore

(221) Načela članka 107. stavka 1. UFEU-a, kako su utvrđena u uvodnim izjavama od 126. do 133., 137., 140., 143. i 148., primjenjuju se i na ocjenu mjere 3

10.1.1. *Gospodarska djelatnost i pojam poduzetnika*

(222) Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 41., upravitelj zračne luke bavio se gospodarskom djelatnošću u razdoblju za koje se provodi ocjena te se na temelju toga smatra poduzetnikom u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

(223) Rumunjska tijela tvrdila su da djelatnosti povezane sa sigurnošću i zaštitom zrakoplova te servisiranjem zrakoplova oslobođenih od plaćanja naknada zračne luke navedene u članku 1. stavku 2. točkama od (d) do (h) akta o povjeravanju usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. (uvodna izjava 58.) nisu bile gospodarske prirode i da pripadaju ovlastima javnog tijela.

(224) Kad je riječ o djelatnostima navedenima u članku 1. stavku 2. točkama (d), (e) i (h) akta o povjeravanju usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. (uvodna izjava 58.), Komisija podsjeća da se kontrola zračnog prometa, djelatnosti policije, carine, vatrogasaca i djelatnosti potrebne za zaštitu civilnog zrakoplovstva od nezakonitih radnji te ulaganja u infrastrukturu i opremu potrebnu za obavljanje tih djelatnosti općenito smatraju negospodarskima (uvodna izjava 132.). Komisija stoga smatra da je pružanje usluga kontrole zračnog prometa, gašenja požara, hitne pomoći, sigurnosti, pružanja prostora i komunalnih usluga potrebnih javnim tijelima koja obavljaju posebne kontrolne aktivnosti u zračnoj luci te zaštite infrastrukture zračne luke kako je navedeno u članku 1. stavku 2. točkama (d), (e) i (h) akta o povjeravanju usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. negospodarske prirode. Kako je prethodno navedeno u uvodnoj izjavi 39., na sve zračne luke primjenjivao se isti regulatorni okvir koji uređuje poslovanje upravitelja zračnih luka u Rumunjskoj.

(225) Komisija smatra da je financiranje djelatnosti navedenih u članku 1. stavku 2. točkama (d), (e) i (h) akta o povjeravanju usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. u nadležnosti javne politike i stoga ne čini državnu potporu.

(226) Kad je riječ o financiranju djelatnosti navedenih u članku 1. stavku 2. točkama (f) i (g) akta o povjeravanju usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. (vidjeti uvodnu izjavu 58.), Rumunjska je tvrdila da su infrastruktura i oprema nabavljene radi postupanja s letovima zrakoplova koji su zakonski oslobođeni od plaćanja naknada zračne luke u skladu s člankom 31. stavkom 2. Odluke Vlade br. 29/1997 o Zakoniku o zrakoplovstvu. Na primjer, Rumunjska je navela da su se u vrijeme financiranja putnici u TMA-u ukrcavali i iskrcavali pješice. Kupnja autobusa bila je nužna kako bi se ispunili zahtjevi za prijevoz putnika u slučaju nužde ili zrakoplova u nevolji (npr. zbog terorizma).

(227) Međutim, ni postupanje s letovima zrakoplova oslobođenih od plaćanja naknada zračne luke navedeno u članku 1. stavku 2. točki (f) akta o povjeravanju usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. ni kupnja i održavanje opreme potrebne za postupanje s takvim letovima navedeno u točki (g) nisu funkcije koje su općenito rezervirane za državnu upravu.

(228) Nadalje, Komisija podsjeća da, ako se infrastruktura koristi i za gospodarske djelatnosti i za djelatnosti koje nisu gospodarske, pravila o državnim potporama primjenjivat će se na sredstva javnog financiranja u onoj mjeri u kojoj pokrivaju troškove povezane s gospodarskim djelatnostima ([107]).

([107]) Točke 34. i 35. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014. i ondje navedena sudska praksa.

(229) Rumunjska je tijekom službenog istražnog postupka u ovom predmetu potvrdila da se temeljna infrastruktura upotrebljavala i za gospodarske djelatnosti zračne luke.

10.1.2. *Državna sredstva i pripisivost državi*

(230) Naknada dodijeljena TMA-u na temelju akta o povjeravanju usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. odobrena je regionalnom odlukom iz kolovoza 2011. (uvodna izjava 58.) i isplaćena iz proračuna Vijeća okruga Mureș. Tu je odluku izravno donijelo Vijeće okruga Mureș, lokalnog okruga u Rumunjskoj, koje je dio rumunjske države.

(231) Komisija stoga smatra da radi o financiranju državnim sredstvima i da se može pripisati državi.

10.1.3. *Selektivnost*

(232) U ovom je predmetu država financijsku potporu predložila i dala jednom poduzetniku, odnosno upravitelju zračne luke. To je pojedinačna mjera. Stoga je mjera 3 selektivna u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

10.1.4. *Gospodarska prednost*

(233) Sredstva javnog financiranja dodijeljena upravitelju zračne luke bila su namijenjena prijeboju gubitaka nastalih pri obavljanju redovnih djelatnosti ili pokrivanju troškova ulaganja. Ništa u činjeničnim dokazima dostupnima Komisiji ili u primjedbama koje su dostavile Rumunjska ili treće strane ne upućuje na to da je tijelo koje dodjeljuje sredstva moglo očekivati povrat financijskih sredstava kao rezultat tih mjera financiranja kad ih je odlučilo dodijeliti.

(234) Komisija napominje i da Rumunjska nije tvrdila da je financiranje u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu. Kako je prikazano u tablici Tablica 4, TMA je ostvarivao gubitke u cijelom razdoblju koje je predmet istražnog postupka, bez izgleda da će postati profitabilan u srednjoročnom razdoblju (tablica Tablica 5). Komisija stoga zaključuje da financiranje koje je predmet ocjene nije bilo u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu.

(235) Rumunjska je u istražnom postupku tvrdila i da sporno javno financiranje predstavlja naknadu za pružanje usluge od općeg gospodarskog interesa koja je u skladu s uvjetima iz presude u predmetu Altmark.

(236) U ovom predmetu četvrti kriterij iz presude u predmetu Altmark nije ispunjen jer korisnik nije odabran natječajnim postupkom. Osim toga, nema dokaza da je razina naknade određena na temelju analize troškova koje bi tipičan poduzetnik kojim se dobro upravlja i koji ima odgovarajuća sredstva potrebna za ispunjavanje potrebnih zahtjeva javne usluge imao pri ispunjavanju tih obveza, uzimajući u obzir relevantne prihode i razumnu dobit od ispunjavanja tih obveza. Komisija stoga smatra da se ne može zaključiti da je predmetno javno financiranje određeno na temelju troškova učinkovitog poduzetnika. S obzirom na to da četvrti kriterij iz presude u predmetu Altmark nije ispunjen, Komisija smatra da četiri uvjeta iz te presude u ovom predmetu nisu kumulativno ispunjena.

(237) S obzirom na prethodno navedeno Komisija zaključuje da je mjera 3 koja je predmet ocjene upravitelju zračne luke dodijelila gospodarsku prednost.

10.1.5. *Narušavanje tržišnog natjecanja i učinak na trgovinu među državama članicama*

(238) Ocjena navedena u uvodnoj izjavi 152. primjenjiva je i na javno financiranje koje se upravitelju zračne luke dodjeljuje na temelju akta o povjeravanju usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. te se stoga mora smatrati da bi financiranje moglo narušiti tržišno natjecanje i utjecati na trgovinu među državama članicama.

10.1.6. *Zaključak o postojanju državne potpore*

(239) Na temelju prethodno navedenoga Komisija zaključuje da javno financiranje koje je upravitelju zračne luke dodijeljeno na temelju akta o povjeravanju usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. čini državnu potporu tom upravitelju u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a, osim financiranja djelatnosti koje su u nadležnosti javne politike, kako je navedeno u uvodnoj izjavi 225.

10.2. **Zakonitost potpore**

(240) Mjera 3 stupila je na snagu prije službenog odobrenja Komisije. Stoga čini nezakonitu potporu, osim ako je u predmetno vrijeme ispunjavala mjerodavne uvjete akta Unije kojim je predviđeno izuzeće od obveze obavješćivanja iz članka 108. UFEU-a za određene kategorije potpore.

(241) U ovom predmetu Rumunjska je tvrdila da je mjera 2 u skladu s uvjetima iz odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005.

10.2.1. *Usklađenost akta o povjeravanju usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. s odlukom o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005.*

(242) Odluka o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005. prije svega zahtijeva postojanje stvarne usluge od općeg gospodarskog interesa. Komisija u tom pogledu podsjeća da države članice imaju široku diskrecijsku ovlast pri definiranju usluga od općeg gospodarskog interesa. Komisijin nadzor ograničen je na procjenu je li došlo do očite pogreške u definiranju opsega obveza pružanja javne usluge ([108]).

(243) Kad je riječ o tome predstavlja li cijelo upravljanje zračnom lukom uslugu od općeg gospodarskog interesa, kao što su to u ovom predmetu tvrdila rumunjska tijela, Komisija obično procjenjuje bi li bez zračne luke područje koje bi zračna luka opskrbljivala bilo izolirano od ostatka Unije do te mjere da bi to sprečavalo njegov socijalni i gospodarski razvoj. Tu bi analizu trebalo provesti od slučaja do slučaja ([109]).

(244) Komisija u ovom predmetu uzima u obzir sljedeće točke:

(a) TMA se nalazi na udaljenosti od 103 km od CNIA-e. Rumunjska tijela objasnila su da je u trenutku objave regionalne odluke iz kolovoza 2011. zbog okolnosti objašnjenih u uvodnim izjavama od 23. do 26. putovanje između te dvije zračne luke trajalo dulje od dva sata zbog lošeg stanja ceste, na kojoj je najveća prosječna brzina iznosila 65 km/h, i gustog prometa. Putovanje autobusom trajalo je duže, najmanje 3 sata i 10 minuta (uključujući putovanje od autobusnog kolodvora u gradu Cluj-Napoca do CNIA-e);

(b) osim toga, rumunjska nadležna tijela pojasnila su da bi u trenutku donošenja regionalne odluke iz kolovoza 2011. okruzi sjeverno, istočno i južno od okruga Târgu Mureş (tj. okruzi Harghita, Covasna, dijelovi okruga Bistriţa, Sibiu, Neamţ i Braşov) bez TMA-a bili izolirani od ostatka Unije jer nije postojala autocesta koje bi povezivala okruge Mureş, Harghita, Covasna, Bistriţa, Neamţ, Braşov, Sibiu i CNIA-u (vidjeti uvodne izjave od 23. do 26.);

(c) nadalje, rumunjska tijela objasnila su da je zbog Karpata koji okružuju okrug Harghita (oko 300 000 stanovnika) jedini jednostavan cestovni pristup zapadno (u smjeru okruga Mureş) i da je TMA jedina zračna pristupna točka preko koje stanovnici tog okruga mogu otputovati u druge regije Europe. Tijekom istražnog postupka rumunjska tijela istaknula su i utjecaj vremenskih uvjeta na duljinu putovanja cestom od okruga Mureş do susjednih okruga. U gradu Târgu Mureş snijeg zna padati i do 190 dana godišnje. Najčešći dani sa snježnim pokrovom (dani kad je cestovni promet otežan) zabilježeni su u prosincu (14,4 dana), siječnju (23,2 dana) i veljači (17,5 dana), odnosno ukupno 55,1 dan godišnje. U nekim slučajevima snježni pokrov može trajati cijeli mjesec tijekom zime, tj. 31 dan u prosincu i siječnju te 28 – 29 dana u veljači. Do zagušenja cesta dolazi i zbog mraza. Prvi jesenski mraz u gradu Târgu Mureş u prosjeku se javlja 13. listopada, dok je posljednji proljetni mraz zabilježen 21. travnja. To znači da prosječno godišnje razdoblje bez mraza traje 174 dana;

(d) osim toga, željeznički prijevoz u to vrijeme nije bio dovoljno razvijen i nije postojala brza veza;

([108]) Presuda Općeg suda od 1. ožujka 2017., SNCM/Komisija, predmet T-454/13, točka 111., presuda od 15. lipnja 2005., Olsen/Komisija, T-17/02, ECLI:EU:T:2005:218, točka 216. i navedena sudska praksa, presuda od 22. listopada 2008., TV2/Danmark i dr./Komisija, T-309/04, T-317/04, T-329/04 i T-336/04, ECLI:EU:T:2008:457, točka 101. i navedena sudska praksa.

([109]) Točka 72. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014.

(e) tijekom istražnog postupka rumunjska tijela uputila su na rumunjski opći glavni plan prijevoza iz 2015. ([110]) kao dokaz da se u srednjoročnom razdoblju ni CNIA ni Međunarodna zračna luka Sibiu ne bi mogle nositi s vlastitim prometom bez dodatnih znatnih ulaganja (CNIA bi trebala izgraditi dodatnih 23 265 kvadratnih metara stajanki zrakoplova i 29 066 kvadratnih metara putničkih terminala, a Međunarodna zračna luka Sibiu 460 kvadratnih metara putničkih terminala samo kako bi zadovoljila vlastite potrebe). Stoga te dvije zračne luke ne bi mogle preuzeti promet TMA-a kad on više ne bi postojao;

(f) kako je navedeno u uvodnoj izjavi 21., u okrugu Mureș posljednjih desetljeća zabilježen je znatan pad broja stanovnika, a očekuje se da će se taj trend nastaviti u narednim godinama. Nadalje, kako je navedeno u uvodnoj izjavi 22., okrug Mureș imao je manje koristi od proširenja EU-a u usporedbi sa susjednim okruzima, a pogotovo metropolskim područjem Bukurešta. Rumunjska tijela prepoznala su važnost infrastrukture za regionalni razvoj i utvrdila da je ta zračna luka imovina od velike važnosti. Zbog toga je njezina obnova uključena u Operativni program za veliku infrastrukturu za razdoblje 2014. – 2020. Vijeće okruga Mureș planiralo je u okviru razvojne strategije svojeg okruga izgraditi industrijski park u blizini zračne luke, poznat pod nazivom Industrijski park Mureș. ([111]) Rumunjska tijela potvrdila su da je park uspješno privukao proizvodna poduzeća i strana ulaganja, što je pridonijelo regionalnom gospodarskom rastu. Naposljetku, cilj je razviti intermodalno prometno čvorište kako bi se dodatno potaknuli povezanost i razvoj tog područja;

(g) rumunjska tijela naglasila su važnost turizma kao gospodarske djelatnosti koja može povećati dinamičnost okruga. Turizam u okrugu Mureș znatno je porastao u razdoblju 2010. – 2015., pa je okrug zauzeo četvrto mjesto u Rumunjskoj po broju turista, s ukupno 492 181 posjetiteljem. ([112]) Turističke atrakcije koje su strani turisti najviše posjećivali 2015. bile su Sighișoara, Târgu Mureș i toplice u Sovati. Strani turisti dolaze uglavnom iz zemalja EU-a, ali i izvan Europske unije (npr. Izrael). Rumunjska tijela navela su da je zračna luka Târgu Mureș, koja je izravno povezana s nekoliko velikih gradova Unije, bila ključna za povećanje broja turista;

(h) naposljetku, rumunjska tijela navela su da je Târgu Mureș vodeći centar za presađivanje srca i hitnu medicinu. Brzi prijenos organa između nacionalnih centara presudan je za presađivanja. Uz transplantaciju srca, Hitna klinička bolnica okruga Mureș planira postati vodeća bolnica u transplantaciji srca i pluća, transplantaciji bubrega ili bilo kojoj drugoj transplantaciji organa i tkiva. To je u skladu sa strategijom rumunjskog Ministarstva zdravstva, koja uključuje osnivanje banke tkiva u gradu Târgu Mureș. Bolnica je istaknula da se premještaj pacijenata iz druge udaljenije zračne luke u bolnicu ne može trajno obavljati helikopterima zbog meteoroloških ili tehničkih ograničenja, koja često onemogućuju premještaj i imaju posljedice za pacijenta.

(245) S obzirom na prethodno navedeno, Komisija smatra da Rumunjska nije počinila očitu pogrešku u procjeni kad je utvrdila da bi bez TMA-a neka područja rumunjske Središnje regije bila izolirana od ostatka Unije do te mjere da bi to sprečavalo njihov socijalni i gospodarski razvoj.

(246) U tim okolnostima Komisija smatra da su elementi koje su dostavila rumunjska tijela dovoljni da bi potkrijepili njihovu odluku o povjeravanju usluge od općeg gospodarskog interesa TMA-u i da Rumunjska nije počinila očitu pogrešku.

(247) Odluka o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005. (članak 2. stavak 1. točka (d)) primjenjuje se samo na zračne luke s manje od 1 000 000 putnika u dvije financijske godine koje su prethodile godini u kojoj im je usluga od općeg gospodarskog interesa povjerena.

(248) TMA je 2009. i 2010., tj. u godinama koje su prethodile povjeravanju usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011., imao manje od 1 000 000 putnika godišnje (vidjeti tablicu 1). Stoga je odluka o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005. bila primjenjiva na mjeru 2.

([110]) master-planul-general-de-transport_iulie_2015_vol-i.pdf.
([111]) Plan razvoja okruga Mureș 2014. – 2020.
Dostupno na: anexa_hot107_2014.pdf.
([112]) https://mures.insse.ro/wp-content/uploads/2023/03/Mures_Anuar_statistic_2015.pdf.

(249) Naposljetku, u odluci o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005. utvrđen je niz uvjeta spojivosti za naknadu za usluge od općeg gospodarskog interesa koja se isplaćuje regionalnim zračnim lukama, kako je utvrđeno u nastavku.

(250) *Povjeravanje*. Za primjenu odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005. odgovornost za upravljanje uslugama od općeg gospodarskog interesa povjerava se poduzetniku na temelju jednog ili više službenih akata. ([113]) U ovom predmetu usluga od općeg gospodarskog interesa povjerena je regionalnom odlukom iz kolovoza 2011.

(251) Članak 4. odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005. sadržava niz elemenata koje bi akt o povjeravanju usluge trebao imati, osobito:

1. *priroda i trajanje obveze pružanja javne usluge*. Priroda obveze pružanja javne usluge utvrđena je u članku 1. stavku 2. regionalne odluke iz kolovoza 2011. Obavljanje djelatnosti u okviru obveze pružanja javne usluge dopušteno je do 1. siječnja godine koja slijedi nakon godine u kojoj TMA premaši prag od 1 000 000 putnika, a najkasnije do 31. prosinca 2016. ([114]) Nadalje, u regionalnoj odluci iz kolovoza 2011. propisano je da će se povjeravanje usluga od općeg gospodarskog interesa revidirati nakon tog datuma ([115]);

2. *predmetni poduzetnik i obuhvaćeno državno područje*. Usluga od općeg gospodarskog interesa povjerena je upravitelju zračne luke, a područje povjeravanja definirano je kao zemljopisno područje od 24 000 km^2 s približno 1,5 milijuna stanovnika, koje obuhvaća četiri okruga: Mureș, Bistrița, Harghita, Covasna ([116]);

3. *vrsta svih isključivih ili posebnih prava dodijeljenih poduzetniku*. Upravitelju zračne luke dodijeljeno je isključivo pravo pružanja usluge od općeg gospodarskog interesa ([117]);

4. parametri za izračun, kontrolu i reviziju naknade:

   i. izračun naknade. Troškovi koje treba uzeti u obzir pri utvrđivanju visine naknade uključuju sve fiksne i varijabilne, tekuće i kapitalne troškove nastale pri obavljanju djelatnosti povezanih s uslugom od općeg gospodarskog interesa i udio tih djelatnosti u zajedničkim troškovima upravitelja zračne luke. Troškovi ulaganja uzet će se u obzir ako su strogo povezani s obavljanjem djelatnosti povezanih s uslugom od općeg gospodarskog interesa ([118]). Prihodi koji se uzimaju u obzir pri utvrđivanju naknade uključuju sve prihode od djelatnosti obuhvaćenih uslugom od općeg gospodarskog interesa i svaku dobit od drugih djelatnosti subjekta koje nisu povezane s uslugom od općeg gospodarskog interesa ([119]);

   ii. *kontrola isplaćivanja naknade*. Upravitelj zračne luke obrazlaže traženi iznos naknade i priprema izvješće s obrazloženjem i opravdanjem za naknadu primljenu iz lokalnog proračuna. Gospodarski odjel Vijeća okruga Mureș potom provjerava informacije iz tog izvješća i financijskih izvještaja koje je dostavio upravitelj zračne luke. Te se kontrole provode najmanje jednom godišnje ili češće ako se to smatra potrebnim ([120]);

   iii. revizija naknade te mjere za izbjegavanje i povrat moguće prekomjerne naknade. Na temelju redovitih provjera Gospodarski odjel Vijeća okruga Mureș od upravitelja zračne luke traži povrat svih prekomjernih naknada i prema potrebi daje obrazloženi prijedlog za reviziju djelatnosti povezanih s uslugom od općeg gospodarskog interesa ([121]).

(252) Komisija stoga zaključuje da su uvjeti utvrđeni u članku 4. odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005. ispunjeni regionalnom odlukom iz kolovoza 2011.

([113]) Članak 4. odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005.
([114]) Članak 2. stavak 2. regionalne odluke iz kolovoza 2011.
([115]) Članak 2. stavak 3. regionalne odluke iz kolovoza 2011.
([116]) Članak 1. stavak 1. regionalne odluke iz kolovoza 2011.
([117]) Članak 3. regionalne odluke iz kolovoza 2011.
([118]) Članak 4. stavak 4. regionalne odluke iz kolovoza 2011.
([119]) Članak 4. stavak 5. regionalne odluke iz kolovoza 2011.
([120]) Članak 5. regionalne odluke iz kolovoza 2011.
([121]) Članak 5. stavak 4. regionalne odluke iz kolovoza 2011.

(253) *Naknada* ([122]). U članku 5. odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005. utvrđeni su parametri koje naknada mora ispuniti kako bi bila spojiva s tom odlukom.

(254) Iznos naknade ne smije premašiti iznos potreban za pokrivanje troškova nastalih ispunjavanjem obveze pružanja javne usluge i razumne dobiti od bilo kojeg vlastitog kapitala potrebnog za ispunjavanje tih obveza. Kako je prikazano u tablici Tablica 3 – Javno financiranje infrastrukture za zemaljske usluge 2011. (RON), zračna luka bilježila je gubitke u cijelom razdoblju povjeravanja usluge (2011. – 2014.). Naknada koju je primao upravitelj zračne luke nije bila dovoljna za pokrivanje troškova ispunjavanja njegovih obveza od općeg gospodarskog interesa. S obzirom na prethodno navedeno, taj uvjet u ovom se predmetu mora smatrati ispunjenim.

(255) Troškovi i prihodi koji se uzimaju u obzir obuhvaćaju sve troškove nastale pružanjem usluge od općeg gospodarskog interesa i izračunane na temelju općeprihvaćenih načela troškovnog računovodstva. Komisija je utvrdila da su, zbog razloga objašnjenih u uvodnoj izjavi 251., izračuni troškova i prihoda utvrđeni u skladu s člankom 4. stavcima 4. i 5. regionalne odluke iz kolovoza 2011. te je stoga taj kriterij ispunjen.

(256) *Razdvajanje evidencije prihoda i rashoda povezanih s uslugom od općeg gospodarskog interesa od računovodstvene evidencije za ostale usluge.* Kako je objašnjeno u uvodnoj izjavi 62., aktom o povjeravanju iz 2011. uvedeno je jasno razdvajanje računovodstvenih evidencija. U cijelom razdoblju povjeravanja usluge vodile su se odvojene evidencije.

(257) Komisija stoga zaključuje da su uvjeti utvrđeni u članku 5. odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005. u ovom predmetu ispunjeni.

(258) *Nadzor prekomjerne naknade*. U članku 6. odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005. utvrđeno je nekoliko mehanizama za sprečavanje isplate prekomjerne naknade upravitelju zračne luke, odnosno redovite provjere, mehanizmi kojima se osigurava povrat prekomjerne naknade i odredbe za izbjegavanje budućih prekomjernih naknada.

(259) Kako je objašnjeno u uvodnoj izjavi 251. točki 4. podtočkama ii. i iii., Vijeće okruga Mureș uspostavilo je mehanizme za izbjegavanje prekomjerne naknade. Nadalje, Vijeće okruga Mureș donijelo je pravila u kojima je utvrdilo da će se buduća naknada izračunavati u skladu s rezultatima iz prethodnih godina. Drugim riječima, da je upravitelj zračne luke primio prekomjernu naknadu 2012., višak bi se prenio u 2013. za pokrivanje nove naknade ([123]).

(260) Komisija stoga zaključuje da su uvjeti utvrđeni u članku 6. odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005. u ovom predmetu ispunjeni.

10.2.2. *Zaključak*

(261) Komisija zaključuje da je potpora dodijeljena na temelju akta o povjeravanju usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. spojiva s unutarnjim tržištem na temelju članka 106. stavka 2. UFEU-a i izuzeta od obveze prethodnog obavješćivanja predviđene člankom 108. stavkom 3. UFEU-a.

11. **OCJENA MJERE 4 – FINANCIRANJE TMA-A NA TEMELJU AKTA O POVJERAVANJU USLUGE OD OPĆEG GOSPODARSKOG INTERESA IZ 2014. KOJI JE BIO NA SNAZI OD 30. LISTOPADA 2014. DO 9. SVIBNJA 2019.**

11.1. **Postojanje potpore**

(262) Načela članka 107. stavka 1. UFEU-a, kako su utvrđena u uvodnim izjavama od 126. do 133., 137., 140., 143., 148. i 149., primjenjuju se i na ocjenu mjere 4

([122]) U razdoblju za koje se provodi ocjena upravitelju zračne luke nadoknađen je iznos niži od njegovih stvarnih troškova (tablica Tablica 4). Komisija stoga neće analizirati odredbe članka 6. odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa u odnosu na razumnu dobit.

([123]) Vidjeti, na primjer, Regionalnu odluku br. 158 Vijeća okruga Mureș od 20. prosinca 2012. u kojoj se navodi da se procjena naknade za 2013. i 2014. u nacrtu proračuna temelji na rezultatima za 2012.

11.1.1. *Gospodarska djelatnost i pojam poduzetnika*

(263) Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 41., upravitelj zračne luke se u razdoblju za koje se provodi ocjena bavio gospodarskom djelatnošću te se na temelju toga smatra poduzetnikom u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

(264) Rumunjska tijela tvrdila su da je upravitelj zračne luke obavljao određene djelatnosti u okviru usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2014. koje su u nadležnosti javne politike. Konkretno, Rumunjska je tvrdila da se za troškove koje je upravitelj zračne luke snosio u ime državnih subjekata koji posluju u prostorima zračne luke i za troškove servisiranja letova oslobođenih od plaćanja naknada zračne luke treba smatrati da su u nadležnosti javne politike.

(265) Komisija podsjeća da, ako se infrastruktura koristi i za gospodarske i za negospodarske djelatnosti, pravila o državnim potporama primjenjivat će se na sredstva javnog financiranja samo u onoj mjeri u kojoj pokrivaju troškove povezane s gospodarskim djelatnostima.

(266) Kad je riječ o javnoj potpori koja se koristi za djelatnosti iz članka 1. stavka 2. točaka od (d) do (g) akta o povjeravanju usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2014. (uvodna izjava 66.), Komisija podsjeća da se djelatnosti policije, carine, vatrogasaca i djelatnosti potrebne za zaštitu civilnog zrakoplovstva od nezakonitih radnji te ulaganja i održavanje povezani s infrastrukturom i opremom potrebnom za obavljanje tih djelatnosti općenito smatraju negospodarskima.

(267) Komisija stoga smatra da su zaštita infrastrukture zračne luke navedena u članku 1. stavku 2. točki (d) akta o povjeravanju usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2014., operacije traganja i spašavanja na području zračne luke iz točke (e), zaštitni i sigurnosni objekti za hitne slučajeve, sprečavanje i suzbijanje požara iz točke (f), te stavljanje na raspolaganje područja, objekata i infrastrukture koji su potrebni carinskoj upravi, graničnoj policiji, zračnoj prometnoj policiji, Ministarstvu unutarnjih poslova i rumunjskoj obavještajnoj službi za obavljanje njihovih posebnih aktivnosti iz točke (g) navedenog akta mjere koje su dio uobičajenog izvršavanja državnih funkcija, u mjeri u kojoj su obuhvaćene kategorijama navedenima u uvodnoj izjavi 132. ([124]) Kako je prethodno navedeno u uvodnoj izjavi 39., na sve zračne luke primjenjivao se isti regulatorni okvir koji uređuje poslovanje upravitelja zračnih luka u Rumunjskoj.

(268) Stoga je javna potpora za te djelatnosti iz članka 1. stavka 2. točaka od (d) do (g) akta o povjeravanju usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2014. u nadležnosti javne politike i ne čini potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

(269) Međutim, ni besplatne usluge za državne letove, vojne letove određenih ministarstava i vladinih službi, hitne letove i druge zakonski regulirane situacije navedene u članku 1. stavku 2. točki (h) akta o povjeravanju usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2014. ni zemaljske usluge za zrakoplove u državnom vlasništvu, uključujući nabavu povezane opreme, navedene u točki (c) nisu funkcije koje su općenito rezervirane za državu.

11.1.2. *Državna sredstva i pripisivost državi*

(270) Naknada dodijeljena TMA-u na temelju akta o povjeravanju usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2014. odobrena je regionalnom odlukom iz listopada 2014. (uvodna izjava 43.) i isplaćena iz proračuna Vijeća okruga Mureș. Tu je odluku izravno donijelo Vijeće okruga Mureș, lokalnog okruga u Rumunjskoj, koje je dio rumunjske države.

(271) Komisija stoga smatra da je financiranje na temelju regionalne odluke iz listopada 2014. financiranje državnim sredstvima i da se može pripisati državi.

([124]) Odluka Komisije (EU) 2015/1226 od 23. srpnja 2014. o državnoj potpori SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN) koju je provela Francuska u korist Trgovačke i industrijske komore Angoulême te društava SNC-Lavalin, Ryanair i Airport Marketing Services (SL L 201, 30.7.2015., str. 48., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2015/1226/oj).

11.1.3. *Selektivnost*

(272) U ovom je predmetu država financijsku potporu predložila i dala jednom poduzetniku, odnosno upravitelju zračne luke. To je pojedinačna mjera. Stoga je mjera 4 selektivna u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

11.1.4. *Gospodarska prednost*

(273) Sredstva javnog financiranja dodijeljena upravitelju zračne luke bila su namijenjena prijeboju gubitaka nastalih pri obavljanju redovnih djelatnosti ili pokrivanju troškova ulaganja. Ništa u činjeničnim dokazima dostupnima Komisiji ili u primjedbama koje su dostavile Rumunjska ili treće strane ne upućuje na to da je tijelo koje dodjeljuje sredstva moglo očekivati povrat financijskih sredstava kao rezultat tih mjera financiranja kad ih je odlučilo dodijeliti.

(274) Komisija napominje i da Rumunjska nije tvrdila da je financiranje u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu. Kako je prikazano u tablici Tablica 6, TMA je ostvarivao gubitke u cijelom razdoblju koje je predmet istražnog postupka, bez izgleda da će postati profitabilan u srednjoročnom razdoblju (tablicaTablica 5). Komisija stoga zaključuje da financiranje koje je predmet ocjene nije bilo u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu.

(275) Rumunjska je u istražnom postupku tvrdila i da mjera 4 predstavlja naknadu za pružanje usluge od općeg gospodarskog interesa koja je u skladu s uvjetima iz presude u predmetu Altmark.

(276) U ovom predmetu četvrti kriterij iz presude u predmetu Altmark nije ispunjen jer korisnik nije odabran natječajnim postupkom. Osim toga, nema dokaza da je razina naknade određena na temelju analize troškova koje bi tipičan poduzetnik kojim se dobro upravlja i koji ima odgovarajuća sredstva potrebna za ispunjavanje potrebnih zahtjeva javne usluge imao pri ispunjavanju tih obveza, uzimajući u obzir relevantne prihode i razumnu dobit od ispunjavanja tih obveza. Komisija stoga smatra da se ne može zaključiti da je predmetno javno financiranje određeno na temelju troškova učinkovitog poduzetnika. S obzirom na to da četvrti kriterij iz presude u predmetu Altmark nije ispunjen, Komisija smatra da četiri uvjeta iz te presude u ovom predmetu nisu kumulativno ispunjena.

(277) S obzirom na prethodno navedeno Komisija zaključuje da je mjera 4 upravitelju zračne luke dodijelila gospodarsku prednost.

11.1.5. *Narušavanje tržišnog natjecanja i učinak na trgovinu među državama članicama*

(278) Ocjena navedena u uvodnoj izjavi 152. primjenjiva je i na javno financiranje koje se upravitelju zračne luke dodjeljuje na temelju akta o povjeravanju usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2014. te se stoga mora smatrati da bi financiranje moglo narušiti tržišno natjecanje i utjecati na trgovinu među državama članicama.

11.1.6. *Zaključak o postojanju državne potpore*

(279) Na temelju prethodno navedenoga Komisija zaključuje da javno financiranje koje je upravitelju zračne luke dodijeljeno na temelju akta o povjeravanju usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2014. čini državnu potporu tom upravitelju u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a, osim financiranja djelatnosti koje su u nadležnosti javne politike, kako je navedeno u uvodnoj izjavi 268.

11.2. **Zakonitost potpore**

(280) Mjera 4 stupila je na snagu prije službenog odobrenja Komisije. Stoga čini nezakonitu potporu, osim ako je u predmetno vrijeme ispunjavala mjerodavne uvjete akta Unije kojim je predviđeno izuzeće od obveze obavješćivanja iz članka 108. UFEU-a za određene kategorije potpore.

(281) Rumunjska je tvrdila da je mjera 4 u skladu s uvjetima iz odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2012.

(282) Odluka o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2012. primjenjuje se na naknadu za pružanje usluga od općeg gospodarskog interesa za zračne luke čiji prosječni godišnji promet u dvije financijske godine koje prethode godini povjeravanja usluge od općeg gospodarskog interesa ne premašuje 200 000 putnika. Kako je navedeno u odluci o pokretanju postupka iz 2015., TMA je 2012. i 2013., tj. u godinama koje su prethodile povjeravanju usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2014., imao više od 200 000 putnika godišnje (vidjeti tablicu 1). Stoga odluka o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2012. nije bila primjenjiva na mjeru 4.

(283) Prema tome, mjera 4 dodijeljena je protivno članku 108. stavku 3. UFEU-a.

11.3. **Spojivost s unutarnjim tržištem**

(284) U skladu sa Smjernicama za zračni prijevoz iz 2014., naknada za pružanje usluga zračne luke kao usluga od općeg gospodarskog interesa može se smatrati spojivom na temelju članka 106. stavka 2. UFEU-a ako su ispunjeni kriteriji utvrđeni u odjeljku 4. tih smjernica, posebno ako se to smatra stvarnom uslugom od općeg gospodarskog interesa u smislu točaka 69. i 72. tih smjernica i ako ispunjava kriterije spojivosti utvrđene u odjeljku 4.2. Smjernica u vezi s relevantnim pravilima Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2012.

(285) U točki 75. podtočki (a) Smjernica za zračni prijevoz iz 2014. navodi se da se Okvir za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2012. primjenjuje na ocjenu spojivosti potpora zračnim lukama koje u razdoblju povjeravanja usluge od općeg gospodarskog interesa imaju prosječni godišnji promet veći od 200 000 putnika, kao što je zračna luka TMA (tablica Tablica 1). Komisija će stoga ocijeniti spojivost mjere 4 na temelju kriterija utvrđenih u Okviru za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2012. i Smjernicama za zračni prijevoz iz 2014.

(286) U Okviru za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2012. utvrđen je niz uvjeta spojivosti za usluge od općeg gospodarskog interesa, među ostalim u odnosu na zračne luke, što prije svega uključuje postojanje akta o povjeravanju usluge, izračuna naknade i mehanizama za nadzor nad isplaćivanjem prekomjerne naknade.

11.3.1. *Stvarna usluga od općeg gospodarskog interesa iz članka 106. UFEU-a*

(287) Da bi naknada za usluge upravljanja zračnom lukom bila u skladu s pravilima o državnim potporama, prvi je uvjet da se pružatelju usluga povjeri stvarna i točno definirana usluga od općeg gospodarskog interesa. Taj je zahtjev utvrđen u točki 69. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014. u vezi s odjeljkom 2.2. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2012.

(288) U skladu s točkom 69. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014. usluga od općeg gospodarskog interesa „trebala [bi] imati posebne karakteristike u usporedbi s običnim gospodarskim djelatnostima”, a „cilj općeg interesa koji žele postići javna tijela ne može jednostavno biti razvoj određenih gospodarskih djelatnosti ili područja navedenih u članku 107. stavku 3. točki (c) Ugovora”.

(289) U točki 72. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014. Komisija navodi da cijelo upravljanje zračnom lukom predstavlja uslugu od općeg gospodarskog interesa u opravdanim slučajevima, ako bi dio područja koje bi zračna luka opskrbljivala bez nje bio izoliran od ostatka Unije do te mjere da bi to sprečavalo njegov socijalni i gospodarski razvoj. Takva procjena trebala bi uzeti u obzir druge načine prijevoza, posebno brze željeznice ili pomorske veze koje se opslužuju trajektima. U tim slučajevima javna tijela mogu zračnoj luci nametnuti obvezu pružanja javne usluge kako bi se osiguralo da zračna luka ostane otvorena za komercijalni promet.

(290) Isto obrazloženje navedeno u uvodnim izjavama od 243. do 245. za uslugu od općeg gospodarskog interesa iz 2011. primjenjuje se *mutatis mutandis* i na uslugu od općeg gospodarskog interesa iz 2014. jer se situacija u pogledu dostupnih prijevoznih sredstava na tom području nije znatno promijenila od 2011. Komisija stoga smatra da je i na temelju akta o povjeravanju usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2014. TMA-u povjerena stvarna usluga od općeg gospodarskog interesa.

(291) Zbog svih prethodno navedenih razloga Komisija smatra da se potpora dodijeljena na temelju akta o povjeravanju usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2014. dodjeljuje za stvarnu i točno definiranu uslugu od općeg gospodarskog interesa, u skladu s odjeljkom 2.2. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2012. i točkama 69. i 72. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014.

11.3.2. *Potreba za aktom o povjeravanju u kojem se navode obveze pružanja javne usluge i načini izračuna naknade*

(292) U skladu s točkama 15. i 16. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2012. odgovornost za pružanje usluga od općeg gospodarskog interesa mora se povjeriti donošenjem jednog ili više akata, čiji oblik može odrediti država članica. U aktu ili nizu akata mora biti navedeno sljedeće: (a) sadržaj i trajanje obveze pružanja javne usluge; (b) poduzetnik i, prema potrebi, predmetno državno područje; (c) vrsta svih isključivih ili posebnih prava koja je tom poduzetniku dodijelilo tijelo koje dodjeljuje sredstva; (d) opis mehanizma naknade i parametara za izračun, nadzor i reviziju naknade; i (e) pravila za izbjegavanje i povrat eventualne prekomjerne naknade.

(293) Isto tako, u skladu s točkom 69. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014., usluge od općeg gospodarskog interesa u sektoru zračnih luka trebale bi biti jasno definirane i povjerene aktom javnog tijela.

(294) Usluga od općeg gospodarskog interesa iz 2014. povjerena je regionalnom odlukom iz listopada 2014., koja je sastavljena u skladu s odredbama Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2012. i Smjernica za zračni prijevoz iz 2014. Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 66., u članku 1. stavku 2. regionalne odluke iz listopada 2014. utvrđene su djelatnosti koje čine uslugu od općeg gospodarskog interesa u TMA-u. Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 268., neke su djelatnosti u nadležnosti javne politike i stoga su izvan područja primjene kontrole državnih potpora. Preostale prvenstveno gospodarske djelatnosti jasno su navedene u članku 1. stavku 2. točkama (a), (b), (c) i (h) regionalne odluke iz listopada 2014. i utvrđene kao usluge od općeg gospodarskog interesa. Nadalje, kako je navedeno u uvodnoj izjavi 68., jasno je navedeno trajanje obveze pružanja javne usluge. Osim toga, kako je navedeno u uvodnoj izjavi 43., u aktu o povjeravanju usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2014. naveden je i predmetni poduzetnik, odnosno upravitelj zračne luke. Naposljetku, upravitelju zračne luke dodijeljeno je isključivo pravo pružanja usluge od općeg gospodarskog interesa ([125]). S obzirom na prethodno navedeno Komisija smatra da je usluga od općeg gospodarskog interesa iz 2014. u skladu s točkom 16. podtočkama (a) i (b) Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2012. i točkom 69. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014.

(295) Nadalje, kako je navedeno u uvodnoj izjavi 67., u članku 4. stavcima od 2. do 11. regionalne odluke iz listopada 2014. detaljno je utvrđen izračun naknade za uslugu od općeg gospodarskog interesa iz 2014. U tim je odredbama utvrđeno sljedeće: ograničenja prihvatljivih operativnih troškova i troškova ulaganja povezanih s uslugama od općeg gospodarskog interesa koji će se pokriti naknadom; uključivanje samo troškova povezanih s uslugama od općeg gospodarskog interesa i razmjernog iznosa zajedničkih troškova; ograničenje prema kojem naknada ne smije premašiti troškove potrebne za ispunjavanje obveze pružanja javne usluge. Važno je napomenuti da je u tim odredbama predviđeno i da naknada ne smije premašiti razliku između tih troškova s jedne strane i prihoda od usluga od općeg gospodarskog interesa te dobiti zračne luke koja nije povezana s tim uslugama s druge strane. Drugim riječima, prihodi od usluga od općeg gospodarskog interesa, pa čak i dobit od djelatnosti koje nisu dio tih usluga, smanjuju iznos naknade dodijeljene na temelju akta o povjeravanju usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2014. kako bi se izbjegla eventualna prekomjerna naknada. Nadalje, kako je navedeno u uvodnoj izjavi 62., za usluge od općeg gospodarskog interesa i djelatnosti TMA-a koje nisu obuhvaćene tim uslugama vođene su zasebne računovodstvene evidencije. S obzirom na prethodno navedeno Komisija smatra da je usluga od općeg gospodarskog interesa iz 2014. u skladu s točkom 16. podtočkama (d) i (e) Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2012.

11.3.3. *Trajanje razdoblja povjeravanja*

(296) U točki 17. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2012. propisano je da trajanje razdoblja povjeravanja obveze pružanja javne usluge mora biti opravdano objektivnim kriterijima kao što je amortizacija. Komisija napominje da razdoblje amortizacije za najznačajnija dugotrajna sredstva kao što su zgrade i oprema za rad zračne luke povezan s navedenim uslugama od općeg gospodarskog interesa obično traje dulje od 10 godina ([126]). U svakom slučaju, kako je navedeno, akt o povjeravanju usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2014. prestao je važiti 2019., znatno ranije nego što je bilo predviđeno.

(297) Zbog prethodno navedenih razloga Komisija smatra da je akt o povjeravanju usklađen s točkom 17. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2012.

([125]) Članak 2. regionalne odluke iz listopada 2014.

([126]) Vidjeti uvodnu izjavu 73. Odluke Komisije od 24. studenog 2023. u predmetu SA.106193 (2023/N) – Švedska zračna luka Skellefteå – povjeravanje usluge od općeg gospodarskog interesa.

11.3.4. *Usklađenost s Direktivom 2006/111/EZ*

(298) U točki 18. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2012. propisano je da predmetni poduzetnik mora, ako je primjenjivo, postupati u skladu s Direktivom Komisije 2006/111/EZ ([127]). Međutim, u skladu s člankom 5. te direktive zahtjevi transparentnosti iz članka 1. te direktive ne primjenjuju se na javna poduzeća čiji je ukupni godišnji neto promet manji od 40 milijuna eura u dvije financijske godine koje prethode stavljanju na raspolaganje javnih sredstava ili povjeravanju usluga od općeg gospodarskog interesa. S obzirom na to da je godišnji prihod TMA-a 2012. i 2013. bio vrlo ograničen, kako je prikazano u tablici Tablica 4, Direktiva 2006/111/EZ nije primjenjiva na ovaj predmet, pa ocjena točke 18. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2012. u ovom slučaju nije relevantna.

11.3.5. *Usklađenost s pravilima Unije o javnoj nabavi*

(299) U točki 19. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2012. propisano je da poduzetnik mora poštovati primjenjiva pravila Unije u području javne nabave, uključujući zahtjeve transparentnosti, jednakog postupanja i nediskriminacije koji izravno proizlaze iz Ugovora i, prema potrebi, sekundarnog zakonodavstva.

(300) U skladu s člankom 32. stavkom 2. točkom (b) Direktive 2014/24/EU Europskog parlamenta i Vijeća ([128]), pregovarački postupak bez prethodne objave može se koristiti za usluge koje može isporučiti samo određeni gospodarski subjekt, za koje iz tehničkih razloga ne postoji tržišno natjecanje.

(301) Komisija primjećuje da je TMA jedini gospodarski subjekt koji može pružati usluge od općeg gospodarskog interesa obuhvaćene aktom o povjeravanju. Kako je prethodno navedeno (uvodna izjava 244. točka (a) i uvodna izjava 245.), ne postoji druga zračna luka koja bi bila odgovarajuća alternativa TMA-u kad je riječ o pristupu gradu Târgu Mureș i susjednim okruzima. Budući da ne postoji druga zračna luka osim TMA-a koja bi mogla pružati uslugu od općeg gospodarskog interesa koja mu je povjerena koncesijom za uslugu, u ovom predmetu nije bilo potrebno objaviti obavijest o koncesiji da bi se osiguralo tržišno natjecanje među zračnim lukama.

(302) S obzirom na prethodno navedeno Komisija smatra da su u ovom predmetu ispunjeni zahtjevi iz točke 19. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2012.

11.3.6. *Nepostojanje diskriminacije*

(303) U točki 20. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2012. propisano je da, ako tijelo dodijeli pružanje iste usluge od općeg gospodarskog interesa za nekoliko poduzetnika, naknadu bi trebalo izračunati na temelju iste metode za svakog poduzetnika.

(304) S obzirom na to da je cijelo upravljanje zračnom lukom povjereno jednom poduzetniku, točka 20. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2012. u ovom predmetu nije primjenjiva.

11.3.7. *Iznos naknade*

(305) Točke od 21. do 50. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2012. odnose se na iznos naknade.

(306) U skladu s točkom 24. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2012. neto trošak ispunjavanja obveza pružanja javne usluge trebao bi se izračunati primjenom metodologije neto izbjegnutih troškova. ([129]) U točki 27. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2012. Komisija dopušta primjenu alternativnih metoda za izračun neto troška potrebnog za ispunjavanje obveza pružanja javne usluge u slučajevima u kojima primjena metodologije neto izbjegnutih troškova nije izvediva ili primjerena.

([127]) Direktiva Komisije 2006/111/EZ of 16. studenoga 2006. o transparentnosti financijskih odnosa između država članica i javnih poduzeća, kao i o financijskoj transparentnosti unutar određenih poduzeća (SL L 318, 17.11.2006., str. 17., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/111/oj).

([128]) Direktiva 2014/24/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2014. o javnoj nabavi i o stavljanju izvan snage Direktive 2004/18/EZ (SL L 94, 28.3.2014., str. 65., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/24/oj).

([129]) Metodologija neto izbjegnutih troškova sažeta je u točkama 25. i 26. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2012.

(307) Metodologija neto izbjegnutih troškova iziskuje utvrđivanje troškova i prihoda društva u hipotetskom scenariju u kojem ne postoji usluga od općeg gospodarskog interesa. U ovom predmetu sve usluge koje nisu obuhvaćene aktom o povjeravanju ovise o postojanju usluge od općeg gospodarskog interesa. Stoga se ne može primijeniti relevantan hipotetski scenarij u kojem se obavljaju samo druge djelatnosti, što znači da se ne može primijeniti metoda neto izbjegnutih troškova.

(308) Zbog toga je u aktu o povjeravanju usluge TMA-u naloženo da izvijesti o svojim neto troškovima za ispunjavanje obveze pružanja javne usluge primjenom metodologije raspodjele troškova – alternativne metodologije definirane u točkama od 28. do 31. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2012. To je navedeno u aktu o povjeravanju usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2014., u kojem je utvrđeno da se mora koristiti metodologija koja se temelji na raspodjeli troškova kako je definirana u Okviru za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2012. Nepostojanje prekomjerne naknade propisano u točki 21. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2012. provjerava se u nastavku.

(309) Iznos naknade može se utvrditi na temelju očekivanih troškova i prihoda ili stvarno nastalih troškova i prihoda, odnosno kombiniranjem očekivanih i nastalih troškova i prihoda. ([130]) Troškovi koji se uzimaju u obzir obuhvaćaju sve troškove nastale pri pružanju usluge od općeg gospodarskog interesa, koji se računaju primjenom općeprihvaćenih načela troškovnog računovodstva. Upravitelj zračne luke uzima u obzir samo troškove povezane s uslugom od općeg gospodarskog interesa, koji mogu uključivati sve izravne troškove nastale pružanjem usluge od općeg gospodarskog interesa i razmjeran udio u troškovima koji su zajednički uslugama od općeg gospodarskog interesa i drugim djelatnostima. Troškovi ulaganja uzet će se u obzir ako su strogo povezani s obavljanjem djelatnosti povezanih s uslugom od općeg gospodarskog interesa ([131]). Troškovi povezani s djelatnostima koje nisu dio usluge od općeg gospodarskog interesa nisu prihvatljivi za naknadu koja pokriva sve izravne troškove, odgovarajući udio u zajedničkim troškovima i odgovarajući povrat na kapital. ([132]) S obzirom na prethodno navedeno može se zaključiti da se poštuje točka 22. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2012.

(310) Prihod koji se uzima u obzir mora obuhvaćati barem cjelokupni prihod ostvaren od usluge od općeg gospodarskog interesa, kako je navedeno u aktu o povjeravanju, i višak dobiti ostvarene na temelju posebnih ili isključivih prava, čak i ako je povezana s drugim djelatnostima kako je predviđeno u stavku 45., neovisno o tome je li višak dobiti kvalificiran kao državna potpora u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora ([133]). Prihod koji se uzima u obzir za potrebe određivanja naknade obuhvaća sve prihode ostvarene od djelatnosti koje se odnose na usluge od općeg gospodarskog interesa, bez obzira na to je li prihod kvalificiran kao državna potpora u smislu članka 107. Ugovora, i svu dobit od drugih djelatnosti upravitelja zračne luke osim onih koje se odnose na usluge od općeg gospodarskog interesa ([134]). Ti su zahtjevi ispunjeni.

(311) *Razumna dobit* ([135]). Regionalna odluka iz listopada 2014. upravitelju zračne luke ne dopušta da ostvari razumnu dobit. Nadalje, prema Dokumentu o gospodarskoj prognozi iz uvodne izjave 77., nije se očekivalo da će zračna luka biti profitabilna u srednjoročnom razdoblju, a kamoli u razdoblju 2014. – 2019. Stoga su ispunjeni zahtjevi iz točaka od 33. do 38. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2012.

(312) *Poticaji za učinkovitost* ([136]). Regionalna odluka iz listopada 2014. sadržava odredbe koje su trebale osigurati smanjenje iznosa javnog financiranja koji je TMA-u potreban u srednjoročnom razdoblju. U tom je smislu navedeno da TMA mora dostaviti višegodišnji poslovni plan koji bi trebao dovesti do postupnog smanjenja naknade. ([137]) Kao što je vidljivo iz tablice Tablica 5, u poslovnom planu predviđeno je postupno smanjenje naknade. Nadalje, u regionalnoj odluci iz listopada 2014. propisano je smanjenje financijskih sredstava koja se dodjeljuju zračnoj luci. Taj je zahtjev stoga ispunjen.

([130]) Točka 22. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2012.
([131]) Članak 4. stavak 9. regionalne odluke iz listopada 2014.
([132]) Članak 4. stavak 11. regionalne odluke iz listopada 2014.
([133]) Točka 32. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2012.
([134]) Članak 4. stavak 10. regionalne odluke iz listopada 2014.
([135]) Točke od 33. do 38. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2012.
([136]) Točke od 39. do 43. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2012.
([137]) Članak 5. stavak 14. regionalne odluke iz listopada 2014.

11.3.8. *Razdvajanje računovodstvene evidencije*

(313) U skladu s točkom 44. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2012. upravitelj zračne luke trebao bi voditi odvojene računovodstvene evidencije za prihode i rashode povezane s uslugom od općeg gospodarskog interesa te prihode i rashode povezane s drugim uslugama. U regionalnoj odluci iz listopada 2014. navedeno je da upravitelj zračne luke vodi odvojene računovodstvene evidencije za djelatnosti koje su dio usluga od općeg gospodarskog interesa ([138]). Rumunjska tijela potvrdila su tijekom istražnog postupka da su evidencije doista bile odvojene. Stoga je taj zahtjev ispunjen.

11.3.9. *Prekomjerna naknada*

(314) U točkama od 47. do 50. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2012. utvrđene su odredbe za izbjegavanje prekomjerne naknade. U skladu s člankom 6. regionalne odluke iz listopada 2014. upravitelj zračne luke obvezan je potkrijepiti traženi iznos naknade i pripremiti objašnjenje. Nadalje, Gospodarski odjel Vijeća okruga Mureș mora periodično provjeravati isplaćenu naknadu. U slučaju prekomjerne naknade Vijeće može zatražiti povrat sredstava ili reviziju djelatnosti povezanih s uslugom od općeg gospodarskog interesa ([139]) . Valja podsjetiti da je zračna luka, osim ispunjavanja formalnih uvjeta, bilježila gubitke u cijelom razmatranom razdoblju, tako da do prekomjerne naknade *de facto* nije moglo doći. Stoga su ispunjeni zahtjevi iz Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2012. povezani s prekomjernom naknadom.

11.3.10. *Transparentnost*

(315) U skladu s točkom 60. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2012. predmetna država članica mora na internetu ili na drugi odgovarajući način objaviti informacije o: rezultatima javnog savjetovanja ili drugih odgovarajućih instrumenata iz točke 14. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2012., sadržaju i trajanju obveza pružanja javne usluge, poduzetniku i predmetnom državnom području te iznosu potpore dodijeljene poduzetniku na godišnjoj osnovi.

(316) Regionalna odluka iz listopada 2014. ([140]) i odluke o odobravanju godišnjeg proračuna TMA-a akti su Vijeća okruga Mureș i javno su dostupni na njegovim internetskim stranicama. U člancima 1., 2. i 3. regionalne odluke iz listopada 2014. navedeni su opseg i trajanje obveza pružanja javne usluge, uključeni subjekti i obuhvaćeno zemljopisno područje. Isto tako, javno su dostupne i regionalne odluke u kojima je naveden proračun zračne luke za 2014. ([141]), 2015. ([142]), 2016. ([143]), 2017. ([144]), 2018. ([145]) i 2019. ([146]), s točno navedenim iznosima dodijeljene potpore.

(317) Komisija stoga smatra da su ispunjeni zahtjevi transparentnosti iz Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2012.

11.3.11. *Zaključak o spojivosti mjere 4*

(318) Zbog razloga navedenih u uvodnim izjavama od 286. do 298. u odjeljku 11.3.4. Komisija smatra da je potpora dodijeljena TMA-u na temelju akta o povjeravanju usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2014. spojiva s unutarnjim tržištem na temelju članka 106. stavka 2. UFEU-a.

12. OCJENA MJERE 5 – NAKNADE ZRAČNE LUKE ZA ZRAČNE PRIJEVOZNIKE KOJI SU DJELOVALI U TMA-U OD 21. OŽUJKA 2013. DO 16. VELJAČE 2019.

12.1. Postojanje potpore

(319) Načela članka 107. stavka 1. UFEU-a, kako su utvrđena u uvodnim izjavama od 126. do 133., 137., 140., 143., 148. i 149., primjenjuju se i na ocjenu mjere 5

([138]) Članak 4. stavak 11. regionalne odluke iz listopada 2014.
([139]) Članak 6. regionalne odluke iz listopada 2014.
([140]) Dostupno na: PROIECT (cjmures.ro).
([141]) Dostupno na: hot016_2014.pdf (cjmures.ro).
([142]) Dostupno na: PROIECT (cjmures.ro).
([143]) Dostupno na: HOTĂRÂREA NR (cjmures.ro).
([144]) Dostupno na: cjmures.ro/Hotariri/Hot2017/hot033_2017.pdf.
([145]) Dostupno na: HOTĂRÂREA NR (cjmures.ro).
([146]) Dostupno na: cjmures.ro/Hotariri/Hot2019/hot049_2019.pdf.

12.2. **Selektivnost**

(320) Kako bi bila u okviru područja primjene članka 107. stavka 1. UFEU-a, državna mjera mora u povoljniji položaj stavljati „određen[e] poduzetnik[e] ili proizvodnj[u] određene robe”. Stoga su pojmom državnih potpora obuhvaćene samo one mjere koje poduzetnicima na selektivan način dodjeljuju prednost.

(321) Prema ustaljenoj sudskoj praksi ocjena uvjeta selektivnosti zahtijeva da se utvrdi može li neka nacionalna mjera, u okviru određenog pravnog sustava, staviti određene poduzetnike ili proizvodnju određene robe u povoljniji položaj u usporedbi s drugima koji se, u odnosu na cilj koji se tim sustavom želi postići, nalaze u usporedivoj činjeničnoj i pravnoj situaciji. Ispitivanje selektivnosti pretpostavlja prethodno definiranje referentnog okvira u kojem se nalazi odnosna mjera ([147]). Mjera je selektivna „samo ako u okviru određenog pravnog sustava ima za učinak pogodovati određenim poduzetnicima u odnosu na druge koji pripadaju drugim sektorima ili istom sektoru te se nalaze u usporedivoj činjeničnoj i pravnoj situaciji s obzirom na cilj koji se želi postići tim sustavom” ([148]). Pojam državne potpore ne odnosi se na državne mjere koje uvode razliku između poduzetnika kad ta razlika potječe iz prirode ili strukture sustava kojeg su one dio ([149]).

(322) Mjera kojom javni poduzetnik utvrđuje uvjete korištenja svojom robom ili uslugama nije nužno uvijek selektivna za potrebe članka 107. stavka 1. UFEU-a ([150]). Članak 107. stavak 1. UFEU-a ne razlikuje državne intervencije prema uzrocima ili ciljevima, nego ih definira ovisno o njihovim učincima i stoga neovisno o tehnikama koje se primjenjuju ([151]).

(323) U regionalnoj odluci iz srpnja 2012. predviđen je sustav osnovnih stopa za naknade zračne luke u TMA-u (tablica Tablica 7). Uključivao je i popuste na naknade ovisno o broju slijetanja u određenom razdoblju (tablica Tablica 8).

(324) Naknade i popuste zračne luke u regionalnoj odluci iz srpnja 2012. predložili su, ocijenili i utvrdili izvršni direktori upravitelja zračne luke TMA, a odobrio ih je njezin Upravni odbor (uvodna izjava 73.). Naknade i popuste zatim je odobrilo Vijeće okruga Mureș.

(325) S obzirom na prethodno navedeno Komisija smatra da je predmetni cjenik naknada zračne luke sastavio upravitelj TMA-a, koji je izvršavao vlastite ovlasti, te je bio primjenjiv samo na zračnu luku TMA ([152]). Relevantni referentni okvir za ocjenu je li zračnim prijevoznicima dodijeljena selektivna prednost, u smislu da ih se stavlja u povoljniji položaj u odnosu na druge zračne prijevoznike koji se nalaze u usporedivoj pravnoj i činjeničnoj situaciji, stoga je bio cjenik zračnih luka u kojem su utvrđene naknade i popusti koji se primjenjuju u TMA-u u skladu s regionalnom odlukom iz srpnja 2012.

(326) Sustav naknada zračnih luka bio je otvoren svim zračnim prijevoznicima koji su koristili ili je bilo vjerojatno da će koristiti usluge TMA-a i koji su ispunjavali uvjete opisane u regionalnoj odluci iz srpnja 2012. Stoga se čini da taj sustav nije selektivan ni *de jure* ni *de facto*.

(327) Slično tome, popusti su bili dostupni svim zračnim prijevoznicima koji su koristili ili je bilo vjerojatno da će koristiti usluge TMA-a i koji su ispunjavali uvjete opisane u regionalnoj odluci iz srpnja 2012. Stoga se čini da popusti nisu *de jure* selektivni.

(328) Komisija je nadalje analizirala jesu li popusti predviđeni regionalnom odlukom iz srpnja 2012. *de facto* selektivni na način da su *ex ante* stavljali u povoljniji položaj određene zračne prijevoznike koji su koristili usluge TMA-a na štetu drugih zračnih prijevoznika u toj zračnoj luci.

(329) Rumunjska tijela procijenila su učinak iznosa naknada zračne luke i popusta na prihode TMA-a u okviru gospodarske prognoze izrađene za razdoblje 2011. – 2015. (vidjeti uvodnu izjavu 77.).

([147]) Presuda Suda (Veliko vijeće) od 21. prosinca 2016., Komisija/Hansestadt Lübeck („Lübeck”), C-524/14 P, ECLI:EU:C:2016:971, točke od 40. do 67.

([148]) Lübeck, točka 58.

([149]) Lübeck, točke od 40. do 67. i ondje navedena sudska praksa.

([150]) Ibid.

([151]) Ibid. Presuda od 15. studenog 2011., Komisija i Španjolska/Vlada Gibraltara i Ujedinjene Kraljevine, C-106/09 P i C-107/09 P, ECLI:EU:C:2011:732, točka 87. i ondje navedena sudska praksa.

([152]) Lübeck, točka 62.

(330) U toj procjeni provedenoj prije donošenja regionalne odluke iz srpnja 2012. uzeta je u obzir činjenica da su tri zračna prijevoznika izrazila spremnost obavljati redovite letove iz TMA-a. Procjena prometa koja je proizašla iz analize tržišta usluga redovitog zračnog prijevoza pokazala je sljedeće:

Tablica 10.

Očekivani broj povratnih letova mjesečno 2013. – 2016.

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

Izvor: rumunjska tijela

(331) Komisija napominje da su u trenutku donošenja regionalne odluke iz srpnja 2012. svi zračni prijevoznici za koje se očekivalo da će koristiti usluge TMA-a imali znatne koristi od uvedenih popusta (niža razina koristi bila je popust od 25 %) i da su dva od tri zračna prijevoznika čak mogla iskoristiti najveći popust od 45 %. I činjenica da su popusti linearno progresivni i počinju nisko (5 %) za samo nekoliko slijetanja (3) doprinosi tome da nema učinka visokog praga koji treba zadovoljiti: struktura mjere nije takva da njezini učinci znatno pogoduju određenoj grupi poduzetnika. Ni kriterij na kojem se popusti temelje (broj slijetanja) ne može kao takav spriječiti neke zračne prijevoznike da ostvare korist od njega (za razliku od drugih kriterija kao što je veličina zrakoplova).

(332) Komisija ujedno napominje da je kriterij koji omogućuje ostvarivanje određene razine popusta općenit i primjenjiv *erga omnes* jer se odnosi samo na broj povratnih letova mjesečno, a ne kriterije koji bi mogli pogodovati određenim prijevoznicima (npr. dovoljna učestalost letova koja bi se postigla dostizanjem određenog broja prevezenih putnika mjesečno ili flota zrakoplova odgovarajuće veličine koja bi se mjerila letovima zrakoplovima iznad određene mase).

(333) Na temelju toga Komisija smatra da su sustav naknada zračne luke i popusti i *de facto* primijenjeni na neselektivan način.

12.2.1. *Zaključak o selektivnosti*

(334) Komisija smatra da ne postoji *de jure* selektivnost jer regionalna odluka iz srpnja 2012. nikako ne ograničava primjenu popusta ni u pogledu veličine zrakoplova koji se koristi ni u pogledu najmanjeg broja putnika.

(335) Nadalje, mjera nije ni *de facto* selektivna jer bi, kako je objašnjeno u uvodnoj izjavi 331., do tri zračna prijevoznika, tj. svi zračni prijevoznici koji bi sljedećih godina obavljali redovite letove u zračnoj luci, mogla uvelike imati koristi od popusta, a jedini kriterij za ostvarivanje koristi od određene razine popusta ne pogoduje nijednom određenom prijevozniku.

(336) Iz toga proizlazi da mjera 5 ne ispunjava uvjet selektivnosti iz članka 107. stavka 1. UFEU-a.

12.2.2. *Zaključak o postojanju državne potpore*

(337) Uvjeti iz članka 107. stavka 1. UFEU-a kumulativni su. Ako mjera za koju se provodi ocjena ne ispunjava neki od tih uvjeta, ta mjera ne čini državnu potporu.

(338) Komisija stoga zaključuje da mjera 5 nije činila državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a,

DONIJELA JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

1. Sredstva javnog financiranja koja je Rumunjska dodijelila upravitelju Zračne luke Târgu Mureș za razdoblja 2007. – 2009., 2011. – 2014. i 2014. – 2019. čine državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije:

(a) Rumunjska je nezakonito dodijelila sredstva javnog financiranja za razdoblje 2007. – 2009., protivno članku 108. stavku 3. Ugovora o funkcioniranju Europske unije. Potpora je spojiva s unutarnjim tržištem na temelju članka 107. stavka 3. točke (c) Ugovora o funkcioniranju Europske unije;

(b) sredstva javnog financiranja u razdoblju 2011. – 2014. dodijeljena na temelju akta o povjeravanju usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. spojiva su s unutarnjim tržištem na temelju članka 106. stavka 2. Ugovora o funkcioniranju Europske unije i izuzeta od obveze prethodnog obavješćivanja predviđene člankom 108. stavkom 3. Ugovora o funkcioniranju Europske unije;

(c) Rumunjska je nezakonito dodijelila sredstva javnog financiranja za razdoblje 2014. – 2019. na temelju akta o povjeravanju usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2014., protivno članku 108. stavku 3. Ugovora o funkcioniranju Europske unije. Potpora je spojiva s unutarnjim tržištem na temelju članka 106. stavka 2. Ugovora o funkcioniranju Europske unije.

2. Javno financiranje infrastrukture za zemaljske usluge u Zračnoj luci Târgu Mureș koje je Rumunjska provela 2011. čini državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije i Rumunjska je ta sredstva nezakonito dodijelila protivno članku 108. stavku 3. Ugovora o funkcioniranju Europske unije. Potpora je spojiva s unutarnjim tržištem na temelju članka 107. stavka 3. točke (c) Ugovora o funkcioniranju Europske unije.

3. Naknade zračne luke koje su se primjenjivale u Zračnoj luci Târgu Mureș od 21. ožujka 2013. do 16. veljače 2019. ne čine državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije.

Članak 2.

Ova je Odluka upućena Rumunjskoj.

Sastavljeno u Bruxellesu 21. veljače 2025.

Za Komisiju
Teresa RIBERA
Izvršna potpredsjednica