Europos Sąjungos
oficialusis leidinys

LT
L serija

2025/1191

2025 6 25

KOMISIJOS SPRENDIMAS (ES) 2025/1191

2025 m. vasario 21 d.

dėl valstybės pagalbos SA. 33769 – C/2015 (ex NN/2015) (ex CP/2011), kurią Rumunija suteikė Tirgu Murešo Transilvanijos oro uostui

(pranešta dokumentu Nr. C(2025) 1127)

(Tekstas autentiškas tik rumunų kalba)

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 108 straipsnio 2 dalies pirmą pastraipą,

atsižvelgdama į Europos ekonominės erdvės susitarimą, ypač į jo 62 straipsnio 1 dalies a punktą,

pagal pirmiau nurodytą nuostatą [1] paprašiusi suinteresuotąsias šalis pateikti pastabų ir atsižvelgdama į jų pastabas,

kadangi:

1. PROCEDŪRA

1.1. Procedūra dėl įtariamo viešojo finansavimo, skirto Tirgu Murešo Transilvanijos oro uostui 2007–2009 m.

(1) 2010 m. gegužės 17 d. Rumunija pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (toliau – Sutartis arba SESV) 108 straipsnio 3 dalį pranešė Komisijai apie pagalbos schemą, pagal kurią numatoma viešoji parama mažiems regioniniams oro uostams, įskaitant Tirgu Murešo Transilvanijos oro uostą (toliau – Tirgu Murešo oro uostas, TMA arba oro uostas). Pranešimas užregistruotas bylos numeriu N 185/2010.

(2) 2011 m. gegužės 24 d. raštu Komisija informavo Rumuniją apie savo sprendimą pradėti SESV 108 straipsnio 2 dalyje nustatytą oficialią tyrimo procedūrą byloje SA.30931 (2011/C) (toliau – 2011 m. sprendimas pradėti procedūrą) [2] dėl viešojo finansavimo schemos, skirtos mažų regioninių oro uostų infrastruktūros plėtrai remti, taip pat dėl viešojo finansavimo, skirto 2007–2009 m. regioninių oro uostų veiklos nuostoliams padengti, apie kuriuos Rumunija pranešė Komisijai pranešimo preliminaraus vertinimo etape. 2011 m. birželio 23 d. Komisija priėmė to sprendimo klaidų ištaisymą.

(3) 2011 m. liepos 25 d. raštu Rumunija atsiėmė savo pranešimą. Taigi 2011 m. spalio 31 d. Komisija užbaigė savo tyrimą dėl priemonės, apie kurią buvo pranešta. Oficiali tyrimo procedūra dėl 2007–2009 m. Rumunijos regioniniams oro uostams suteikto viešojo finansavimo veiklos nuostoliams padengti dar nebaigta.

[1] Komisijos sprendimas SA.33769 (2015/C) (ex 2015/NN) (ex 2011/CP) – Rumunija – Tirgu Murešo Transilvanijos oro uostui, įmonėms „Wizz Air“, „Ryanair“ ir kitiems oro vežėjams galimai suteikta pagalba, OL C 104, 2016 3 18, p. 45, (su taisymais, kuriuos Komisija padarė 2011 m. birželio 23 d. priimtu klaidų ištaisymu), ir Komisijos sprendimas (ES) dėl valstybės pagalbos SA.30931 (11/C) (ex N 185/10), kurią Rumunija suteikė Rumunijos regioniniams oro uostams, (OL C 207, 2011 7 13, p. 3).

[2] OL C 207, 2011 7 13, p. 3.

(4) 2016 m. rugsėjo 27 d. galutiniu teigiamu sprendimu (toliau – 2016 m. galutinis sprendimas) ([3]) Komisija baigė tyrimą byloje SA.30931 dėl visų susijusių oro uostų, išskyrus Klužo oro uostą „Avram Iancu“ (toliau – Klužo oro uostas arba CNIA) ir TMA.

(5) Todėl tyrimas dėl viešojo finansavimo TMA veiklos nuostoliams padengti 2007–2009 m. nebuvo baigtas ir bus vertinamas šiame sprendime.

1.2. Procedūra dėl įtariamų pagalbos priemonių, skirtų Tirgu Murešo Transilvanijos oro uoste veikiančioms oro transporto bendrovėms, Tirgu Murešo Transilvanijos oro uostui ir šio oro uosto valdytojui

(6) 2011 m. spalio 13 d. Komisija gavo skundą pagal SESV 108 straipsnio 3 dalį dėl įtariamos neteisėtos valstybės pagalbos, susijusios su TMA. Skundas buvo užregistruotas bylos numeriu SA.33769. 2011 m. spalio 14 d., 2011 m. spalio 18 d., 2011 m. lapkričio 3 d., 2011 m. lapkričio 24 d., 2012 m. sausio 10 d., 2012 m. lapkričio 8 d. skundas buvo papildytas Komisijai pateikiant papildomą informaciją.

(7) 2012 m. kovo 1 d. Komisija gavo antrą skundą dėl įtariamos neteisėtos valstybės pagalbos, suteiktos oro transporto bendrovei „Wizz Air“ ir TMA. 2012 m. balandžio 2 d., 2012 m. balandžio 20 d. ir 2012 m. spalio 15 d. antrasis skundo pateikėjas Komisijai pateikė papildomos informacijos. Šis skundas ir papildoma informacija taip pat užregistruoti bylos numeriu SA.33769.

(8) 2012 m. spalio 15 d. Komisija gavo trečią skundą dėl įtariamos neteisėtos valstybės pagalbos, suteiktos TMA. 2012 m. gruodžio 7 d., 2013 m. vasario 26 d., 2013 m. vasario 27 d., 2013 m. rugsėjo 18 d., 2013 m. gruodžio 5 d., 2015 m. vasario 12 d. ir 2015 m. vasario 18 d. skundas buvo papildytas papildoma informacija. Šis skundas ir papildoma informacija taip pat užregistruoti bylos numeriu SA.33769.

(9) 2011–2015 m. Komisija, Rumunijos valdžios institucijos ir visi skundo pateikėjai kelis kartus pasikeitė informacija.

(10) 2015 m. liepos 31 d. raštu Komisija informavo Rumuniją apie savo sprendimą pradėti SESV 108 straipsnio 2 dalyje nustatytą oficialią tyrimo procedūrą dėl oro uosto mokesčių, taikomų TMA veiklą vykdančioms oro transporto bendrovėms, dėl BEIP viešojo finansavimo, suteikto oro uosto valdytojui 2011–2014 m. ir 2014–2019 m., ir dėl 2011 m. antžeminių paslaugų infrastruktūros ir TMA stovėjimo aikštelių pirkimo viešojo finansavimo (toliau – 2015 m. sprendimas pradėti procedūrą) ([4]).

(11) 2015 m. rugpjūčio 26 d. raštu Rumunijos valdžios institucijos paprašė pratęsti terminą pastaboms pateikti.

(12) Komisija galiausiai gavo Rumunijos pastabas 2015 m. spalio 2 d.

(13) 2015 m. sprendimas pradėti procedūrą 2016 m. kovo 18 d. buvo paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*. Komisija paragino suinteresuotąsias šalis pateikti savo pastabas dėl minėtų priemonių per mėnesį nuo paskelbimo dienos.

(14) 2016 m. balandžio 15 d. Komisija gavo bendrovės „Carpatair“ ir Rumunijos valdžios institucijų pastabas, 2016 m. gegužės 2 d. – bendrovės „Wizz Air“ ir 2016 m. gegužės 3 d. – Klužo oro uosto pastabas.

(15) 2016 m. rugpjūčio 22 d. Komisija perdavė Rumunijai trečiųjų šalių pastabas. Atsakymą dėl tų pastabų Rumunija pateikė 2016 m. rugsėjo 22 d.

(16) 2017 m. spalio 24 d. raštu Komisija Rumunijos valdžios institucijų paprašė pateikti papildomos informacijos. Rumunijos valdžios institucijos atsakė 2018 m. vasario 19 d.

([3]) 2016 m. rugsėjo 27 d. Komisijos sprendimas (ES) 2017/1149 dėl valstybės pagalbos SA.30931 (11/C) (ex N 185/10), kurią Rumunija suteikė Rumunijos regioniniams oro uostams (OL L 166, 2017 6 29, p. 36, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2017/1149/oj).

([4]) Valstybės pagalba – Rumunija — Valstybės pagalba SA.32963 (2015/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/CP) — Įmonei Wizz Air ir Klužo-Napokos oro uostui suteikta pagalba — Kvietimas teikti pastabas pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio 2 dalį (OL C 104, 2016 3 18, p. 77).

1.3. **2011 m. ir 2015 m. sprendimų pradėti procedūrą bendri procedūriniai veiksmai**

(17) 2020 m. vasario 26 d. Komisija gavo Rumunijos valdžios institucijų pateiktą papildomą informaciją. 2020 m. kovo 13 d. Komisijos tarnybos surengė telekonferenciją su Rumunijos valdžios institucijomis ir 2020 m. gegužės 5 d. išsiuntė prašymą pateikti papildomos informacijos. Rumunijos valdžios institucijos atsakė 2020 m. birželio 5 d.

(18) 2024 m. vasario 14 d., kovo 4 d., liepos 30 d. ir rugsėjo 25 d. raštais Komisija paprašė Rumunijos valdžios institucijų pateikti papildomos informacijos. Rumunijos valdžios institucijos pateikė atsakymus 2024 m. kovo 24 d., balandžio 12 d., rugpjūčio 30 d. ir spalio 22 d.

2. **TIRGU MUREŠAS IR MUREŠO APSKRITIS**

2.1. **Apžvalga**

(19) Tirgu Murešas yra Murešo apskrities miestas, kuriame gyvena 116 000 gyventojų ([5]). Tai apskrities administracinis centras, laikomas viršregioniniu ekonomikos centru.

(20) Murešo apskritis priklauso Rumunijos centriniam regionui (rumunų k. *Centru*). Šiam regionui taip pat priklauso Albos, Brašovo, Kovasnos, Hargitos ir Sibiu apskritys. Rumunijos centre esantis regionas yra vienodu atstumu nutolęs nuo įvairių sienos kirtimo punktų.

2.2. **Gyventojų skaičiaus tendencijos ir ekonominės veiklos rezultatai**

(21) Pastaraisiais dešimtmečiais Murešo apskrities gyventojų skaičius nuolat mažėjo. 1990 m. apskrityje gyveno maždaug 621 445 gyventojai. Iki 2010 m. šis skaičius sumažėjo iki 580 672. Iki 2020 m. gyventojų skaičius dar sumažėjo iki 557 200, o iki 2050 m., kaip prognozuojama, jis sumažės iki 436 600. Taip pat numatoma, kad smarkiai sumažės darbingo amžiaus (15–61 metų) asmenų grupė – nuo 397 400 2010 m. iki 255 300 2050 m., t. y. 35,8 % ([6]).

(22) XXI a. pirmąjį dešimtmetį Murešo apskrities BVP augimas buvo antras mažiausias tarp Centrinio regiono apskričių ir gerokai mažesnis nei Bukarešto ([7]).

2.3. **Kelių infrastruktūra**

(23) 2009 m. gruodžio mėn. duomenimis, Murešo apskrityje buvo 2 098 km kelių, įskaitant 414 km nacionalinių kelių ir 1 684 km apskričių kelių. Tačiau tik 425 km priskirti prie modernios infrastruktūros ([8]).

(24) Tyrimo metu Murešo apskrities kelių infrastruktūroje nebuvo greitų jungčių su likusia šalies dalimi. Svarbiausias Europos kelias per Tirgu Murešą buvo E60, jungiantis Vengrijos sieną prie Boršos su tokiais miestais kaip Oradia, Klužas-Napoka, Tirgu Murešas, Brašovas, Ploještis, Bukareštas ir Konstanca. Murešo apskritis taip pat turėjo prieigą prie kelių kitų pagrindinių transporto koridorių: E68 (jungiantį Vengrijos sieną su Sibiu, Brašovu ir kitais dideliais miestais), E81 (jungiantį Bulgariją su Rumunija per Bukareštą, Piteštį ir Klužą-Napoką) ir E574 bei E58, jungiančius pagrindinius regiono miestus ir pasienį ([9]).

([5]) 2021 m. duomenimis.

([6]) Centrinio regiono plėtros agentūra. Centrinio regiono demografinė analizė. Geodemografiniai skirtumai. Tendencijos ir prognozės (2010 m.).
Paskelbta adresu 31ycx_Analiza si prognoza demografica.pdf.

([7]) 1999–2007 m. BVP padidėjo tik 39,2 %, palyginti su 102 % Albos regione ir 84,7 % Sibiu apskrityje, ir mažiau už 59,9 % regiono vidurkį.
Centrinio regiono plėtros agentūros informacija. Nedarbas Centriniame regione. Priežastys ir tendencijos (2010 m.).
Paskelbta adresu pqn30_somaj.pdf.

([8]) Centrinio regiono plėtros agentūra. Transporto infrastruktūra. Pagrindiniai Centrinio regiono darnaus vystymosi veiksniai (2011 m.).
Paskelbta adresu Microsoft Word - Coperta studiu Infrastructura de transport.

([9]) Tirgu Murešo savivaldybės darnaus judumo mieste planas.
Paskelbta adresu PMUD Târgu Mureș.

(25) Būsima infrastruktūros plėtra apėmė tuo metu planuotą greitkelį „A3 Transylvania“ (rumunų k. *Autostrada A3*), kuriuo buvo siekiama Bukareštą sujungti su Vengrijos sieną per Brašovą, Tirgu Mureša ir Klužą-Napoką kertant Murešo apskritį. Be to, planuotas greitkelis į Moldovą pagerintų Tirgu Murešo ir tokių miestų kaip Romanas, Jasai jungtis su Moldovos siena ([10]).

(26) Tuo metu, kai buvo atliekamas tyrimas, su Tirgu Murešo Transilvanijos oro uosto (TMA) veikla susijusių eismo srautų nebuvo galima nukreipti aplenkiant Tirgu Murešo miesto centrą, o tai kartu su prastos kokybės geležinkelių paslaugomis turėjo neigiamą poveikį judumui apskrityje. Be to, 2018 m. gruodžio mėn. TMA buvo sujungtas tik su išvažiavimu į A3.

3. TIRGU MUREŠO ORO UOSTAS

3.1. Oro uostas

(27) Tirgu Murešo Transilvanijos oro uostas yra 14 km į pietvakarius nuo Tirgu Murešo. Tai svarbus Transilvanijos regiono susisiekimo infrastruktūros objektas, jo veikla remiama daug darbo vietų, susijusių su aviacijos paslaugų sektoriumi.

(28) TMA yra vienodu 450 km atstumu nutolęs nuo pagrindinių platesnio regiono sostinių – 450 km iki Belgrado, Budapešto, Bukarešto ir Kišiniovo. Oro uostas aptarnauja regioną, kurį sudaro kelios apskritys, kaip antai Murešo, Hargitos, Kovasnos apskritys, Bistricos dalys, Brašovo, Sučavos ir Sibiu apskritys; jame gyvena iš viso apie 2,7 mln. žmonių.

(29) Artimiausi oro uostai yra Klužo oro uostas, iki kurio maždaug 103 km arba apie 1 val. 30 min. automobiliu, ir Sibiu tarptautinis oro uostas, iki kurio maždaug 120 km arba apie 1 val. 50 minučių automobiliu. Iki visų kitų didelių oro uostų reikia važiuoti automobiliu ilgiau nei 2 valandas. Tolesnėje lentelėje pateikiamas TMA keleivių skaičius 2005–2019 m.

1 lentelė

TMA keleivių skaičius 2005–2019 m. ([11])

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

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

(30) 2005–2019 m. reguliariuosius skrydžius iš oro uosto vykdė kelios oro transporto bendrovės. Pagrindinių oro transporto bendrovių, vykdančių reguliariuosius skrydžius TMA, veikla aprašyta tolesnėse dalyse.

(31) Bendrovė „Wizz Air“ pradėjo veiklą oro uoste 2006 m. birželio mėn. maršrutu į Budapeštą, o 2007 m. pradėjo skraidinti dar penkiais maršrutais. 2007 m. lapkričio mėn. „Wizz Air“ savo veiklą oro uoste nutraukė. 2008 m. „Wizz Air“ oro uoste atnaujino skrydžius penkiais naujais maršrutais. 2009 ir 2010 m. „Wizz Air“ skraidino tik Budapešto maršrutu. 2011 m. „Wizz Air“ išplėtė savo paslaugas vėl pradėjusi skraidinti ankstesniais ir keliais naujais maršrutais, iš viso aštuoniais. Nuo to laiko „Wizz Air“ oro uoste vykdė veiklą skraidindama vidutiniškai nuo aštuonių iki dešimties maršrutų iki oro uosto techninio uždarymo 2017 m. Vėl pradėjus teikti komercines paslaugas iš TMA, 2018 ir 2019 m. „Wizz Air“ vykdė skrydžius iš TMA keturiais maršrutais.

([10]) Tirgu Murešo savivaldybės darnaus judumo mieste planas.
Paskelbta adresu PMUD Târgu Mureș.

([11]) Dėl Rumunijos pateiktų paaiškinimų 2007–2009 m. galutiniai skaičiai šiek tiek skiriasi nuo 2016 m. galutiniame sprendime pateiktų skaičių. Keleivių skaičiaus sumažėjimas 2016 m. lapkričio mėn. susijęs su laikinu oro uosto uždarymu kilimo ir tūpimo takui bei peronui renovuoti ir visų skrydžių atšaukimu arba nukreipimu į Klužo oro uostą. Šis darbas užbaigtas 2018 m. birželio mėn.
Šaltinis: https://www.aeroportultransilvania.ro/wp-content/uploads/2014/05/Raportul-anual-al-administratorilor-cu-privire-la-bilantul-31-12-2016.pdf.

(32) 2013 m. bendrovė „Ryanair“ skraidino dviem maršrutais į Šarlerua ir Pizą, o vėliau – iki 2014 m. vidurio – tik maršrutu į Šarlerua; po to ji savo veiklą oro uoste nutraukė ir nuo 2014 m. nevykdė skrydžių jokiais maršrutais.

(33) 2005–2012 m. bendrovė „Malev“ vykdė skrydžius į Budapeštą.

(34) 2005–2014 m. ir 2018 bei 2019 m. bendrovė „TAROM“ vykdė skrydžius į Bukareštą.

(35) Bendrovė „Carpatair“ 2005–2008 m. užtikrino susisiekimą su Timišoara.

(36) Be to, 2005–2019 m. kelios oro transporto bendrovės vykdė užsakomuosius skrydžius į Daniją („Cimber Air“ ir „Wideroe“), Egiptą („Air Arabia“, „TAROM“ ir „Air Bucharest“), Izraelį („Sun D'Or“) ir Turkiją („Corendon“ ir „TAROM“).

(37) Tiriamuoju laikotarpiu oro uoste nebuvo vykdomi jokie krovininiai skrydžiai. Krovinių vežimas daugiausia vyko tranzitu kelių transportu.

3.2. **Oro uosto valdytojas**

(38) 1990–2019 m. TMA valdytoja buvo *Regia Autonomă „Aeroportul Transilvania“ Târgu-Mureș* ([12]). Kaip ir dauguma Rumunijos oro uostų, TMA priklausė Rumunijos regioninių oro uostų bendrovei (RAATR), kurią iki 1997 m. prižiūrėjo Rumunijos susisiekimo ministerija.

(39) Pagal Rumunijos vyriausybės sprendimą Nr. 398/1997 (toliau – 1997 m. Vyriausybės sprendimas) ([13]) 13 oro uostų, priklausančių RAATR struktūrai, buvo pavaldūs vietos valdžios institucijoms, t. y. *Consilii Județene* arba apskričių taryboms. Tarp jų buvo ir TMA, pavaldus Murešo apskrities tarybai. Todėl nuo 1997 m. rugpjūčio 6 d. iki 2019 m. oro uosto valdytojas buvo pavaldus Murešo apskrities tarybai ([14]). 1997 m. Vyriausybės sprendime buvo numatyta, kad oro uostų valdytojų finansavimas turi būti teikiamas iš jų nuosavų šaltinių ir, be to, iš apskričių tarybų vietos biudžeto asignavimų, neviršijant šiam tikslui patvirtintų sumų. ([15]) Visų oro uostų valdytojų finansavimo tvarka, misija ir pavaldumas buvo vienodi visuose oro uostuose ([16]).

(40) 1997 m. Vyriausybės sprendime ([17]) nustatyta, kad 1997 m. birželio 30 d. Murešo apskritis perėmė oro uosto turtą ir įsipareigojimus ([18]). Perduotas turtas apėmė terminalą, kilimo ir tūpimo taką, riedėjimo takus ir įlaipinimo platformas ir vėliau buvo įtrauktas į Murešo apskrities turto sąrašą.

(41) Oro uosto valdytojo užduotys – prižiūrėti ir eksploatuoti oro uosto infrastruktūrą. Jis siūlo oro uosto paslaugas ir nustato naudotojams (komercinės aviacijos operatoriams ir nekomercinės bendrosios aviacijos operatoriams) mokesčius už naudojimąsi tokia infrastruktūra.

(42) 2011 m. rugpjūčio 18 d. Murešo apskrities tarybos regioniniu sprendimu Nr. 107/2011 (toliau – 2011 m. rugpjūčio mėn. regioninis sprendimas arba 2011 m. BEIP pavedimas) TMA 2011 m. buvo pavesta teikti BEIP (toliau – 2011 m. BEIP). Šis sprendimas galiojo nuo 2011 m. rugpjūčio 18 d. iki 2014 m. spalio 30 d.

([12]) Tai savarankiškas juridinis asmuo, įsteigtas pagal Rumunijos įstatymo Nr. 15/1990 dėl valstybės ekonominių vienetų reorganizavimo į savarankiškas ir komercines bendroves 2 ir 3 straipsnius.
([13]) Rumunijos vyriausybės sprendimas Nr. 398/1997 dėl tam tikrų savarankiškų oro uostų administracijų pavaldumo Susisiekimo ministerijai pakeitimo pavaldumu apskričių taryboms.
([14]) Murešo apskrities tarybos sprendimas Nr. 37/11.09.1997.
([15]) 1997 m. Vyriausybės sprendimo 3 straipsnis.
([16]) 1997 m. Vyriausybės sprendimo 3 straipsnis ir II priedas (Oro uostų valdytojų organizavimo ir veiklos pagrindų reglamentas).
([17]) 1997 m. Vyriausybės sprendimo 1 straipsnio 2 dalis.
([18]) 1997 m. Vyriausybės sprendimo 3 priedas.

(43) 2014 m. spalio 30 d. Murešo apskrities tarybos sprendimu Nr. 161/2014 su pakeitimais, padarytais 2015 m. birželio 18 d. Murešo apskrities tarybos sprendimu Nr. 67/2015, (toliau – 2014 m. spalio mėn. regioninis sprendimas arba 2014 m. BEIP pavedimas) oro uosto valdytojui buvo pavesta teikti antrą BEIP (toliau – 2014 m. BEIP). Šis sprendimas galiojo iki 2019 m. gegužės 9 d.

4. IŠSAMUS PRIEMONIŲ APIBŪDINIMAS

(44) Šiame sprendime nagrinėjamos penkios priemonės ([19]):

— 1 priemonė. TMA finansavimas 2007–2009 m.;

— 2 priemonė. Antžeminių paslaugų infrastruktūros finansavimas 2011 m.;

— 3 priemonė. TMA finansavimas pagal 2011 m. BEIP pavedimą nuo 2011 m. rugpjūčio mėn. iki 2014 m. spalio mėn.;

— 4 priemonė. TMA finansavimas pagal 2014 m. BEIP pavedimą nuo 2014 m. spalio mėn. iki 2019 m. liepos 31 d.;

— 5 priemonė. Oro uosto mokesčiai oro transporto bendrovėms, vykdančioms veiklą TMA nuo 2013 m. kovo 21 d. iki 2019 m. vasario 16 d.

4.1. 1 priemonė. TMA finansavimas 2007–2009 m.

(45) Rumunijos valdžios institucijos paaiškino, kad 2007–2009 m. visi maži Rumunijos regioniniai oro uostai paprastai vykdė veiklą nuostolingai ir kad valstybė kasmet padengdavo jų veiklos nuostolius ([20]).

(46) Tolesnėje lentelėje pateikiamas TMA ataskaitinio laikotarpio veiklos rezultatas ir suteiktas viešasis finansavimas.

2 lentelė

TMA veiklos rezultatas ir viešasis finansavimas 2007–2009 m. (RON)

Metai	2007	2008	2009	Iš viso
Veiklos sąnaudos	4 855 746	6 143 528	7 135 784	18 135 058
Veiklos pajamos	2 979 561	2 016 657	2 018 773	7 014 991
Veiklos rezultatai: deficitas / nuostoliai	(1 876 185)	(4 126 871)	(5 117 011)	(11 120 067)
Iš viešųjų lėšų sumokėtos kompensacijos suma	1 838 540	4 305 247	4 722 536	10 866 323
Finansavimo trūkumas, nepadengtas viešosiomis lėšomis / kompensacijos permoka	(37 645)	178 376	(394 475)	(253 744)
Finansavimo trūkumas, nepadengtas viešosiomis lėšomis / kompensacijos permoka (EUR)	(11 286)	48 440	(93 056)	(152 783)

([19]) Kadangi šis sprendimas susijęs su dviem sprendimais pradėti procedūrą, Komisija pertvarkė 2015 m. sprendime pradėti procedūrą nurodytų priemonių numeraciją, kad būtų lengviau suprasti.

([20]) Žr. 2011 m. sprendimo pradėti procedūrą 29 konstatuojamąją dalį.

(47) 2007–2009 m. pagal 1 priemonę TMA gavo iš viso 10 866 323 RON (2 834 420 EUR ([21])). Nors 2008 m. rezultatas buvo kompensacijos permoka, bendra kompensacija už šiuos trejus metus buvo mažesnė nei veiklos rezultatas, todėl finansavimo trūkumas sudarė 253 744 RON (152 783 EUR).

(48) Rumunijos duomenimis, 2007–2009 m. laikotarpiu kasmet teiktas viešasis finansavimas buvo kompensacija už BEIP, kurią sudarė bendras TMA valdymas, teikimą ir atitiko 2005 m. lapkričio 28 d. Komisijos sprendime 2005/842/EB dėl EB sutarties 86 straipsnio 2 dalies [dabar – SESV 106 straipsnio 2 dalis] taikymo nustatytas valstybės pagalbos sąlygas, ją teikiant kompensacijos už viešąją paslaugą forma tam tikroms įmonėms, kurioms pavesta teikti bendros ekonominės svarbos paslaugas, (toliau – 2005 m. BEIP sprendimas) ([22]).

(49) Visų pirma:

a) bendros ekonominės svarbos paslaugų teikimas oro uosto valdytojui buvo pavestas 1997 m. Vyriausybės sprendimu, kuriuo nustatomi viešųjų paslaugų įsipareigojimai, kompensacijos apskaičiavimo parametrai ir kompensacijos permokos išvengimo priemonės;

b) metinis keleivių srautas oro uoste neviršijo 1 000 000 keleivių.

(50) 1997 m. Vyriausybės sprendime nustatyta, kad nagrinėjamų oro uostų veiklos ir kapitalo sąnaudos bus padengtos nuosavais ištekliais, kuriuos reikiamu mastu papildys viešasis finansavimas. Rumunija mano, kad šiuo mechanizmu užkertamas kelias kompensacijos permokai, nes oro uostai gali gauti tik sumą, reikalingą visoms išlaidoms padengti. Šios sumos sumokamos oro uostams metų pradžioje, remiantis išlaidų prognozėmis, o bet koks perteklius grąžinamas valstybei finansinių metų pabaigoje. Nagrinėjamu laikotarpiu oro uosto biudžetas buvo patvirtintas Murešo apskrities tarybos sprendimu.

(51) 2007 m. oro uosto biudžetas buvo patvirtintas 2007 m. sausio 25 d. Murešo apskrities tarybos sprendimu Nr. 3, kuriuo patvirtinamas Murešo apskrities tarybos biudžetas ir sumos, skirtos bendram Murešo apskrities administracinių teritorinių vienetų plėtros programų finansavimui 2007 m.

(52) 2008 m. oro uosto biudžetas buvo patvirtintas 2008 m. kovo 27 d. Murešo apskrities tarybos nutarimu Nr. 56 dėl Transilvanijos Tirgu Murešo savarankiškos oro uosto regioninės administracijos 2008 m. pajamų ir išlaidų biudžeto, taip pat dėl regiono direktoriaus tikslų ir veiklos rezultatų kriterijų.

(53) 2009 m. oro uosto biudžetas buvo patvirtintas 2009 m. balandžio 29 d. Murešo apskrities tarybos sprendimu Nr. 37 dėl 2009 m. administracijos *Regia Autonomă Aeroportul „Transylvania Mureș“* pajamų ir išlaidų biudžeto patvirtinimo.

4.2. **2 priemonė. Antžeminių paslaugų infrastruktūros finansavimas 2011 m.**

(54) 2015 m. sprendime pradėti procedūrą pažymėta, kad oro uosto valdytojas gavo iš viso 3 038 362 RON (716 747 EUR) vertės viešąją paramą antžeminių paslaugų infrastruktūrai finansuoti. Rumunijos duomenimis, tuos mokėjimus Murešo apskrities taryba patvirtino prieš priimdama 2011 m. rugpjūčio 18 d. Murešo apskrities tarybos regioninį sprendimą Nr. 107/2011, kuriuo, kaip paaiškinta 42 konstatuojamojoje dalyje, TMA buvo pavesta teikti BEIP.

(55) Rumunija paaiškino, kad, siekdamas vykdyti savo, kaip bendros ekonominės svarbos paslaugų teikėjo, įsipareigojimus, bet kuris oro uostas privalo užtikrinti būtiniausią antžeminių paslaugų infrastruktūrą, būtiną orlaivių, kuriems pagal įstatymą netaikomi oro uosto mokesčiai, judėjimui ([23]). Be to, Rumunijos valdžios institucijos paaiškino, kad antžeminių paslaugų infrastruktūros finansavimas apsiribojo faktinėmis įrangos sąnaudomis, kaip parodyta toliau pateiktoje lentelėje.

([21]) Šiame sprendime valiutos kursas apskaičiuojamas kaip metinis vidutinis oficialus EUR ir RON valiutos kursas pagal Europos Centrinio Banko (ECB) siūlomas vertes. Šiuo atžvilgiu taikomi šie valiutos kursai: 3,34 (2007 m.), 3,68(2008 m.) ir 4,24 (2009 m.).

([22]) OL L 312, 2005 11 29, p. 67, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2005/842/oj.

([23]) Žr. 2015 m. sprendimo pradėti procedūrą 143 konstatuojamąją dalį.

3 lentelė

Antžeminių paslaugų infrastruktūros viešasis finansavimas 2011 m. (RON)

	Numatomos išlaidos, įskaitant PVM	Numatomos išlaidos be PVM	PVM vertė (24 %)	Siūlomos viešosios paramos vertė, įskaitant PVM
Perono autobusai	205 823	165 986	39 836	205 823
Keleivių bagažo vežimėlis	59 163	47 712	11 451	59 163
Antžeminė jėgainė (500 kVA)	179 676	144 900	34 776	179 676
Savaeigiai laiptai	919 823	741 800	178 023	919 823
Ledo šalinimo įrenginys	1 673 876	1 349 900	323 976	1 673 876
IŠ VISO	**3 038 362**	**2 450 299**	**588 062**	**3 038 362**
IŠ VISO EUR	**716 747**	**578 023**	**138 723**	**716 747**

(56) 2011 m. pagal 2 priemonę TMA gavo iš viso 2 450 299 RON ([24]) (578 023 EUR).

(57) Rumunija paaiškino, kad, remiantis administracijos apskaitos registrų duomenimis, 588 062 RON suma, kurią sudaro atskaitytinas PVM, nebuvo įtraukta į 2011 m. įsigytos antžeminių paslaugų infrastruktūros išlaidas, nes ši vertė buvo atskaityta iš pridėtinės vertės mokesčio, mokėtino į valstybės biudžetą, ir vėliau grąžinta Murešo apskrities tarybos valdymo institucijai.

4.3. **3 priemonė. TMA finansavimas pagal 2011 m. BEIP pavedimą nuo 2011 m. rugpjūčio mėn. iki 2014 m. spalio mėn.**

(58) Pagal 2011 m. rugpjūčio mėn. regioninio sprendimo 1 straipsnio 2 dalį BEIP sudaro ši oro uosto vykdoma veikla:

a) oro uosto infrastruktūros ir įrangos – kilimo ir tūpimo takų, terminalų, rampų, skrydžių valdymo vadaviečių arba įrenginių, kuriais jie tiesiogiai palaikomi, (gaisro gesinimo įrenginiai, apsaugos ir saugos įranga) – statyba;

b) infrastruktūros, įrangos ir įrenginių, kuriais jie tiesiogiai palaikomi, eksploatavimas, įskaitant oro uosto infrastruktūros techninę priežiūrą, remontą, modernizavimą ar administravimą;

c) papildomų oro transporto paslaugų, išskyrus antžemines paslaugas, teikimas;

d) skrydžių valdymo paslaugų, gaisro gesinimo paslaugų, skubiosios pagalbos tarnybų paslaugų, saugos paslaugų teikimas;

e) pagal teisės aktus užtikrinimas, kad būtų patalpos ir komunalinės paslaugos, būtinos valdžios institucijoms, vykdančioms konkrečią oro uosto valdymo veiklą;

([24]) Šiame sprendime valiutos kursas apskaičiuojamas kaip metinis vidutinis oficialus EUR ir RON valiutos kursas pagal ECB siūlomas vertes. Šiuo atžvilgiu taikomas 2011 m. valiutos kursas yra 4,2391.

f) orlaivių, kurie teisiškai atleidžiami nuo oro uosto mokesčių, skrydžių tvarkymas ([25]), įskaitant šių skrydžių keleivių tvarkymą;

g) būtinos antžeminių paslaugų įrangos, skirtos orlaiviams, kurie teisiškai atleidžiami nuo oro uosto mokesčių mokėjimo, įsigijimas ir priežiūra ir

h) oro uosto infrastruktūros apsauga.

(59) Rumunijos valdžios institucijų teigimu, d–h punktuose nurodyta veikla nėra ekonominio pobūdžio ir patenka į valdžios sektoriaus įgaliojimų sritį.

(60) Dėl f ir g punktų Rumunijos valdžios institucijos teigia, kad tam tikrų kategorijų orlaiviai yra teisiškai atleidžiami nuo visų oro uosto mokesčių ir rinkliavų, įskaitant antžeminių paslaugų mokesčius, visuose Rumunijos oro uostuose.

(61) Pagal 2011 m. rugpjūčio mėn. regioninio sprendimo 1 straipsnio 3 dalį komercinė veikla, kuri nėra tiesiogiai susijusi su oro uosto veikla, negali būti remiama ([26]). Be to, 2011 m. rugpjūčio mėn. regioninio sprendimo 4 straipsnyje numatytas kompensacijos peržiūros siekiant įvykdyti viešųjų paslaugų įsipareigojimus ir išvengti kompensacijos permokos mechanizmas. Apskaičiuojant kompensaciją atsižvelgiama į visas išlaidas, patirtas vykdant su BEIP susijusią veiklą, ir į atitinkamą bendrųjų sąnaudų dalį. Pajamos, į kurias reikia atsižvelgti nustatant kompensaciją, apima visas pajamas iš veiklos, įtrauktos į BEIP, ir bet kokį pelną iš veiklos, kuri nėra susijusi su BEIP.

(62) Rumunijos valdžios institucijos pabrėžė, kad oro uosto valdytojas turėjo atskirai tvarkyti su BEIP susijusios veiklos ir komercinės veiklos apskaitą ir grąžinti galimas kompensacijos permokos sumas, kurias nustatė bet kuri kontrolės įstaiga, įskaitant specializuotą šalies valdžios institucijos departamentą. Oro uosto valdytojas patvirtina, kad 2011 m. finansinės ataskaitos ir paskesnės finansinės ataskaitos buvo parengtos laikantis BEIP išlaidų ir pajamų atskyrimo nuo su komercine veikla susijusių išlaidų ir pajamų principų.

(63) Be to, pagal apskrities tarybos sprendimą Nr. 158/2012, kuriuo patvirtinamas oro uosto valdytojo pajamų ir išlaidų biudžetas, Murešo apskrities tarybai buvo pavesta atlikti patikrinimus ir patvirtinti oro uosto valdytojo pateiktas finansines ataskaitas siekiant išvengti kompensacijos permokos, taip pat patikrinti, ar oro uosto valdytojas įvykdė savo viešųjų paslaugų įsipareigojimus. Atsižvelgdama į šių patikrinimų išvadas, Murešo apskrities taryba prašo oro uosto valdytojo grąžinti kompensacijos permoką arba prireikus pasiūlyti peržiūrėti su BEIP susijusią veiklą.

(64) Remiantis TMA parengtomis ir Rumunijos valdžios institucijų patikrintomis metinėmis finansinėmis ataskaitomis, toliau 4 lentelė pateikiami laikotarpio, kuriuo galiojo 2011 m. BEIP pavedimas, veiklos rezultatai. Kaip matyti iš tolesnės lentelės, nors pirmaisiais metais kompensacija buvo teigiama, ji nekompensuoja bendrų nuostolių tais metais, kuriais buvo teikiama BEIP.

([25]) Pagal Rumunijos aviacijos kodekso 3 straipsnio 2 dalį komercinius skrydžius priimančiuose oro uostuose keleivio mokestis, tūpimo mokestis, stovėjimo ir apšvietimo mokestis bei oro navigacijos paslaugų mokesčiai netaikomi šių rūšių orlaiviams: a) Rumunijos kariniams orlaiviams; b) užsienio kariniams orlaiviams pagal dvišalius susitarimus, sudarytus Gynybos ministerijos prašymu; c) orlaiviams, kuriais keliauja oficialiąsias pareigas einantys valstybės atstovai; d) orlaiviams, skraidantiems JT, Raudonojo Kryžiaus arba Raudonojo Pusmėnulio interesais; e) paieškos ir gelbėjimo misijas vykdantiems orlaiviams; f) orlaiviams, kurie vykdo humanitarines ir pagalbos misijas; g) orlaiviams, kurie privalo tūpti dėl techninių sunkumų, meteorologinių sąlygų ar kitų avarinių situacijų; h) orlaiviams, tūpiantiems Susisiekimo ministerijos ir (arba) Gynybos ministerijos nurodymu; i) kitų rūšių orlaiviams, kaip nustatyta įstatymuose. Pagal 31 straipsnio 4 dalį a–c punktuose numatytos išimtys taikomos tik oro uostuose, kuriuose pagrindinė akcininkė yra Rumunijos valstybė.

([26]) Nors pagal 2011 m. BEIP pavedimą taip pat buvo leidžiama teikti investicinę pagalbą, į šio sprendimo taikymo sritį patenka tik veiklos pagalbos, neviršijančios 4 lentelėje nustatytų sumų, vertinimas.

4 lentelė

TMA veiklos rezultatas ir viešasis finansavimas 2011 m. BEIP pavedimo galiojimo metu (RON)

Laikotarpis	2011	2012	2013	sausis–spalis 2014	Iš viso
Veiklos sąnaudos	7 924 410	10 517 504	11 605 800	9 115 644	39 163 358
Veiklos pajamos	3 064 460	5 012 189	5 939 214	5 030 556	19 046 419
Veiklos rezultatas / nuostolis	(4 859 950)	(5 505 315)	(5 666 586)	(4 085 088)	(20 116 939)
Kompensacijos suma	4 951 625	5 367 648	5 606 274	3 592 570	19 518 117
Finansavimo trūkumas, nepadengtas kompensacija	91 675	(137 667)	(60 312)	(492 518)	(598 822)
Finansavimo trūkumas, nepadengtas kompensacija (EUR)	21 626	(30 871)	(13 648)	(110 977)	(134 699)

(65) 2011 m.–2014 m. spalio mėn. pagal 3 priemonę TMA gavo iš viso 19 518 117 RON (4 449 930 EUR) ([27]).

4.4. **4 priemonė. TMA finansavimas pagal 2014 m. BEIP pavedimą nuo 2014 m. spalio 30 d. iki 2019 m. gegužės 9 d.**

(66) Pagal 2014 m. spalio mėn. regioninio sprendimo 1 straipsnio 2 dalį BEIP TMA sudaro ši veikla:

a) vyriausybės administruojamų orlaivių judėjimo zonų (kilimo ir tūpimo takų, peronų, platformų), skrydžių valdymo vadaviečių, terminalų, elektrinės ir susijusios įrangos (saugos ir saugumo sistemų ir įrangos, elektros sistemų, kilimo ir tūpimo takų apšvietimo, komunalinių paslaugų tinklų, gaisro gesinimo sistemų, kontrolės ir stebėjimo sistemų) administravimas, planinė techninė priežiūra, remontas, modernizavimas, plėtimas ir statyba;

b) keleivių srautų oro uosto terminaluose organizavimas, įranga, techninė priežiūra ir valdymas, saugos ir saugumo paslaugų teikimas;

c) valstybei priklausantiems orlaiviams teikiamos antžeminės paslaugos, įskaitant susijusios įrangos pirkimą ([28]);

d) oro uosto infrastruktūros apsauga;

e) paieškos ir gelbėjimo operacijos oro uosto teritorijoje;

f) apsaugos ir saugumo priemonės, skirtos ekstremaliosioms situacijoms, gaisrų prevencijai ir kontrolei;

g) erdvių, įrangos ir infrastruktūros, reikalingų muitinės administracijai, pasienio policijai, oro transporto policijai, Vidaus reikalų ministerijai ir Rumunijos žvalgybos tarnybai, kad jos galėtų vykdyti savo konkrečią veiklą, suteikimas ir

h) nemokamas naudojimasis vykdant valstybinius skrydžius, karinius skrydžius tam tikrose ministerijose ir vyriausybės tarnybose, vykdant skrydžius ekstremaliosiose situacijose ir susiklosčius kitoms teisės aktais reglamentuotoms situacijoms.

([27]) Šiame sprendime valiutos kursas apskaičiuojamas kaip metinis vidutinis oficialus EUR ir RON valiutos kursas pagal ECB siūlomas vertes. Šiuo atžvilgiu taikomi šie valiutos kursai: 4,24 (2011 m.), 4,46 (2012 m.), 4,42 (2013 m.) ir 4,44 (2014 m.).

([28]) Dėl antžeminių paslaugų Rumunija teigė, kad nėra jokios teisinės nuostatos, kuria būtų aiškiai draudžiama antžemines paslaugas priskirti prie bendros ekonominės svarbos paslaugų kategorijos. Antžeminės paslaugos yra pagalbinė oro uosto paslauga oro transportui, o jei šios paslaugos nebūtų teikiamos, Tirgu Murešo oro uostas negalėtų įvykdyti Murešo apskrities tarybos pavestų viešųjų paslaugų įsipareigojimų.

(67) Rumunijos valdžios institucijų teigimu, 2014 m. BEIP buvo sukurta vadovaujantis Komisijos komunikatu dėl Europos Sąjungos valstybės pagalbos taisyklių taikymo kompensacijai už visuotinės ekonominės svarbos paslaugų teikimą ([29]) ir Europos Sąjungos bendrosiomis nuostatomis dėl valstybės pagalbos kompensacijos už viešąją paslaugą forma (toliau – 2012 m. BEIP bendrosios nuostatos) ([30]), taip pat atsižvelgiant į 2014 m. Valstybės pagalbos oro uostams ir oro transporto bendrovėms gaires (toliau – 2014 m. Aviacijos gairės) ([31]). 2014 m. spalio mėn. regioniniu sprendimu kaip kompensaciją už BEIP teikimą leidžiama skirti dotacijas tiek investicinėms, tiek veiklos sąnaudoms padengti.

a) Pagal 2014 m. spalio mėn. regioninio sprendimo 4 straipsnio 2 dalį su BEIP susijusios investicinės sąnaudos kompensuojamos remiantis trūkstamu finansavimu pagal oro uosto valdytojo verslo planą, neviršijant 75 % tinkamų finansuoti išlaidų intensyvumo.

b) Pagal 2014 m. spalio mėn. regioninio sprendimo 4 straipsnio 4 dalį veiklos sąnaudų viešasis finansavimas kasmet nustatomas remiantis BEIP veiklos finansavimo trūkumu, vadovaujantis oro uosto valdytojo verslo planu. Pagal 4 straipsnio 5 dalį kompensacija už veiklos sąnaudas per pirmuosius penkerius metus negali viršyti 80 % veiklos deficito per pastaruosius penkerius metus ir 50 % to veiklos deficito per kitus penkerius metus.

c) Pagal 2014 m. spalio mėn. regioninio sprendimo 4 straipsnio 7 dalį kompensacijos suma (tiek už veiklos, tiek už investicines sąnaudas) negali viršyti to, kas būtina sąnaudoms, patirtoms vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimus, padengti. Pagal 4 straipsnio 9 dalį reikia atsižvelgti tik į sąnaudas, susijusias su BEIP ir proporcingą bendrųjų sąnaudų dalį. Savo ruožtu pagal 4 straipsnio 10 dalį pajamas, į kurias reikia atsižvelgti skiriant kompensaciją, sudaro ne tik visos pajamos, susijusios su BEIP, bet ir bet koks pelnas iš kitos nesusijusios oro uosto veiklos. Galiausiai pagal 4 straipsnio 11 dalį kompensacija neturi viršyti pirmiau minėtų sąnaudų ir pajamų skirtumo, kad būtų išvengta galimos kompensacijos permokos.

(68) Pagal 2 straipsnio 2 ir 3 dalis 2014 m. BEIP iš pradžių apėmė dešimties metų laikotarpį, t. y. iki 2024 m. balandžio 4 d., kad sutaptų su vadinamuoju veiklos pagalbos pereinamuoju laikotarpiu pagal 2014 m. Aviacijos gaires, ir buvo numatyta galima peržiūra pagal šiuos scenarijus: i) praėjus ketveriems metams nuo pradinio pavedimo, ii) jei oro uosto keleivių srautas viršija 700 000 keleivių per metus arba iii) kai to reikalaujama pagal atitinkamus teisės aktus. Tačiau, kaip minėta, 2014 m. spalio mėn. regioninis sprendimas galiojo tik iki 2019 m. gegužės 9 d.

(69) Rumunijos valdžios institucijos pateikė informacijos apie 2014–2024 m. laikotarpio TMA verslo planą (toliau – verslo planas).

5 lentelė

Verslo plane numatyti numatomi *ex ante* ekonominiai rodikliai (RON)

	2014 m. lapkritis–gruodis	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Numatomos pajamos, apskaičiuotos remiantis iki 2014 m. spalio 30 d. turėta informacija	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
Numatomos sąnaudos, apskaičiuotos remiantis iki 2014 m. spalio 30 d. turėta informacija	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]) Komisijos komunikatas dėl Europos Sąjungos valstybės pagalbos taisyklių taikymo kompensacijai už visuotinės ekonominės svarbos paslaugų teikimą (OL C 8, 2012 1 11, p. 4).

([30]) Komisijos komunikatas dėl Europos Sąjungos bendrųjų nuostatų dėl valstybės pagalbos kompensacijos už viešąją paslaugą forma (OL C 8, 2012 1 11, p. 15).

([31]) Komisijos komunikatas dėl valstybės pagalbos oro uostams ir oro transporto bendrovėms gairių (2014 m.) (OL C 99, 2014 4 4, p. 3).

	2014 m. lapkritis–gruodis	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Numatomas veiklos finansavimo trūkumas, apskaičiuotas remiantis iki 2014 m. spalio 30 d. turėta informacija	(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
Apskaičiuotoji kompensacija	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
Apskaičiuotoji kompensacija (EUR)	547 818	1 281 859	849 025	618 862	495 105	338 450	256 266	194 335	88 120	0	0

(70) Tolesnėje lentelėje nurodytos sumos, kurias Rumunijos valdžios institucijos faktiškai skyrė pagal 2014 m. pavedimą.

6 lentelė

Finansavimas pagal 2014 m. BEIP pavedimą

Kompensacija	Lapkritis–gruodis 2014	2015	2016	2017	2018	Sausis–balandis 2019	Iš viso
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) 2014 m. lapkričio mėn.–2019 m. balandžio mėn. pagal 4 priemonę TMA gavo iš viso 21 719 661 RON (4 795 362 EUR) ([32]).

(72) Rumunijos valdžios institucijos paaiškino, kad pagrindinė priežastis, dėl kurios faktinė kompensacija buvo didesnė už *ex ante* apskaičiuotą kompensaciją 2017–2018 m. laikotarpiu, buvo susijusi su skrydžių apribojimais ir visišku skrydžių sustabdymu nuo 2016 m. lapkričio mėn. iki 2018 m. birželio mėn., kai kilimo ir tūpimo takas neatitiko techninių reikalavimų ir vėliau buvo vykdoma jo rekonstrukcija. 2018 m. birželio 25 d. oro uosto veikla buvo vėl pradėta po 12 mėnesių ribotų skrydžių laikotarpio (2016 m. lapkričio 17 d.–2017 m. spalio 4 d.) ir 8 mėnesių skrydžių sustabdymo laikotarpio (2017 m. spalio 4 d.–2018 m. birželio 25 d.).

4.5. **5 priemonė. Oro uosto mokesčiai oro transporto bendrovėms, vykdančioms veiklą TMA nuo 2013 m. kovo 21 d. iki 2019 m. vasario 16 d.**

(73) Rumunijos valdžios institucijos pažymi:

a) 2011 m. gegužės 4 d. Vyriausybės sprendimu Nr. 455 Rumunijos valstybė nustatė bendruosius oro uostų mokesčių rinkimo Rumunijos oro uostuose principus. Pagal šį teisės aktą oro uosto mokesčiai taikomi visiems be išimties oro uosto naudotojams. Be to, oro uostų valdytojai turi teisę pritaikyti oro uosto mokesčius prie tam tikrų viešojo ir bendrojo intereso aspektų, įskaitant aplinkosaugos aspektus, remdamiesi atitinkamais objektyviais ir skaidriais kriterijais ([33]). Galiausiai vyriausybės sprendimu *Regia Autonomă „Autoritatea Aeronautică Civilă Română"* (t. y. Rumunijos civilinės aviacijos institucija) paskirta nepriklausoma priežiūros institucija, atsakinga už Vyriausybės sprendimo Nr. 455 nuostatų taikymo priežiūrą ([34]).

([32]) Šiame sprendime valiutos kursas apskaičiuojamas kaip metinis vidutinis oficialus EUR ir RON valiutos kursas pagal ECB siūlomas vertes. Šiuo atžvilgiu taikomi šie valiutos kursai: 4,44 (2014 m.), 4,46 (2015 m.), 4,49 (2016 m.), 4,57 (2017 m.), 4,65 (2018 m.), 4,75 (2019 m.), 4,84 (2020 m.), 4,92 (2021 m.) ir 4,93 (2022 m.).

([33]) 2011 m. gegužės 4 d. Vyriausybės sprendimo Nr. 455 5 straipsnis.

([34]) 2011 m. gegužės 4 d. Vyriausybės sprendimo Nr. 455 14 straipsnis.

b) 2011 m. rugsėjo 23 d. Rumunijos susisiekimo ir infrastruktūros ministerijos įsakymas Nr. 744/2011 (toliau – 2011 m. Susisiekimo ministerijos įsakymas) taikomas šiems oro uosto mokesčiams: i) tūpimo mokesčiui ([35]), ii) apšvietimo tarifui ([36]), iii) stovėjimo mokesčiui ([37]), iv) keleivių aptarnavimo tarifui ([38]), v) plėtros tarifui ([39]), vi) tranzito tarifui ([40]) ir vii) persėdimo mokesčiui ([41]). Įsakyme paaiškinama, kad sprendimą taikyti bet kurį iš pirmiau minėtų oro uosto mokesčių priima oro uosto valdytojas ([42]). Galiausiai įsakyme nurodyta, kad oro uosto valdytojas gali nustatyti oro uosto mokesčius tam tikromis konkrečiomis sąlygomis ([43]) ir kad jie turėtų būti taikomi visiems be išimties ir neiškraipant naudotojų konkurencijos.

c) 2011 m. Susisiekimo ministerijos įsakymas TMA buvo įgyvendintas 2012 m. vasario 29 d. Murešo apskrities tarybos sprendimu Nr. 25/2012 (toliau – 2012 m. vasario mėn. regioninis sprendimas). Pagal šį sprendimą oro uosto mokesčiai taikomi skaidriai ir nediskriminuojant visiems be išimties oro uosto infrastruktūros naudotojams ir juos tvirtina Murešo apskrities taryba ([44]).

d) Oro uosto mokesčių dydis nustatytas 2012 m. liepos 6 d. Murešo apskrities tarybos sprendimu Nr. 83/2012 (toliau – 2012 m. liepos mėn. regioninis sprendimas), kuriuo patvirtinamas 2012 m. birželio mėn. TMA direktorių valdybos sprendimas Nr. 7/26. Jis buvo taikomas tik TMA veiklą vykdančioms oro transporto bendrovėms. Šis sprendimas pakeitė ankstesnį Murešo apskrities tarybos sprendimą Nr. 26/2011, priimtą kovo 24 d. (toliau – 2011 m. kovo mėn. regioninis sprendimas).

([35]) 2011 m. Susisiekimo ministerijos įsakymo 1 priede nustatytos šios tūpimo mokesčio taikymo sąlygos:
a) mokestis apskaičiuojamas pagal maksimalų sertifikuotą orlaivio kilimo svorį;
b) į mažesnes nei 500 kg tonos dalis neatsižvelgiama, o didesnės nei 500 kg dalys laikomos viena tona; orlaiviai, kurių maksimali kilimo masė yra mažesnė nei 500 kg, apmokestinami už vieną toną;
c) mokestis renkamas už vieną tūpimą ir vieną kilimą ir turėtojui suteikiama teisė:
— naudotis oro uosto patalpomis ir įrenginiais, išskyrus apšvietimą;
— naudotis terminalų patalpomis ir įrenginiais, išskyrus tuos, kurie apmokestinami atskirai;
— pasistatyti orlaivį, bet ne ilgiau kaip dvi valandas po tūpimo;
d) į mokestį, kai taikytina, taip pat įtraukiamos oro uosto išlaidos, susijusios su kapitalo investicijomis ir techninės priežiūros darbais, susijusiais su orlaivių judėjimo paviršiais;
e) siekdama paskatinti dažniau vykdyti veiklą, oro uostą valdanti įstaiga gali taikyti iki 50 % tūpimo mokesčio nuolaidas, priklausomai nuo skrydžių skaičiaus, jį padidindama arba sumažindama kiekvieną sykį iki 5 %.

([36]) 2011 m. Susisiekimo ministerijos įsakymo 1 priede nustatytos šios apšvietimo tarifo taikymo sąlygos:
a) mokestis apskaičiuojamas pagal maksimalų sertifikuotą orlaivio kilimo svorį;
b) į mažesnes nei 500 kg tonos dalis neatsižvelgiama didesnės nei 500 kg dalys laikomos viena tona; orlaiviai, kurių maksimali kilimo masė mažesnė nei 500 kg, apmokestinami už vieną toną;
c) mokestis renkamas už kiekvieną tūpimą ir kiekvieną kilimą naudojant oro uosto apšvietimo įrenginius ir (arba) apšvietimo įtaisus.

([37]) 2011 m. Susisiekimo ministerijos įsakymo 1 priede nustatytos šios stovėjimo mokesčio taikymo sąlygos:
a) mokestis apskaičiuojamas pagal maksimalų sertifikuotą orlaivio kilimo svorį ir stovėjimo intervalą;
b) į mažesnes nei 500 kg tonos dalis neatsižvelgiama didesnės nei 500 kg dalys laikomos viena tona; orlaiviai, kurių maksimali kilimo masė mažesnė nei 500 kg, apmokestinami už vieną toną.

([38]) 2011 m. Susisiekimo ministerijos įsakymo 1 priede nustatytos šios keleivių aptarnavimo tarifo taikymo sąlygos:
a) mokestis renkamas už kiekvieną keleivį, įlaipinamą oro uoste ir išvykstantį iš to oro uosto;
b) mokestis netaikomas tranzitu vykstantiems keleiviams, su persėdimu vykstantiems keleiviams ir jaunesniems nei 2 metų amžiaus vaikams.

([39]) 2011 m. Susisiekimo ministerijos įsakymo 1 priede nustatytos šios plėtros tarifo taikymo sąlygos:
a) mokestis renkamas už kiekvieną keleivį, įlaipinamą oro uoste ir išvykstantį iš oro uosto, ir paskelbiamas kartu su taikymo laikotarpiu;
b) mokestis renkamas visą investicinių tikslų, kuriems jis taikomas, laikotarpį;
c) mokestis nustatomas skaidriai, informuojant oro uosto naudotojus apie investicinius tikslus, kurie bus finansuojami iš mokesčio, ir mokesčio taikymo trukmę.

([40]) 2011 m. Susisiekimo ministerijos įsakymo 1 priede nustatytos šios tranzito tarifo taikymo sąlygos:
a) mokestis renkamas už kiekvieną keleivį, įlaipinamą oro uoste ir persėdantį tame oro uoste;
b) mokestis netaikomas jaunesniems nei 2 metų amžiaus vaikams;
c) į mokestį taip pat įtraukiamos, kai taikytina, oro uosto investicinės sąnaudos, susijusios su persėdimo operacijomis, taip pat oro uosto saugumo išlaidos, susijusios su keleiviais, vykstančiais su persėdimu.

([41]) 2011 m. Susisiekimo ministerijos įsakymo 1 priede nustatytos šios persėdimo mokesčio taikymo sąlygos:
a) mokestis renkamas už kiekvieną keleivį, įlaipinamą oro uoste ir persėdantį tame oro uoste;
b) mokestis netaikomas jaunesniems nei 2 metų amžiaus vaikams;
c) į mokestį taip pat įtraukiamos, kai taikytina, oro uosto investicinės sąnaudos, susijusios su persėdimo operacijomis, laikantis 5 punkto b ir c papunkčiuose nustatytų reikalavimų, taip pat oro uosto saugumo išlaidos, susijusios su keleiviais, vykstančiais su persėdimu.

([42]) 2011 m. Susisiekimo ministerijos įsakymo 1 straipsnio 3 dalis.

([43]) 2011 m. Susisiekimo ministerijos įsakymo 4 straipsnio 1 dalis ir jo 1 priedas.

([44]) 2012 m. vasario mėn. regioninio sprendimo 10 straipsnio 8 dalis.

e) 2012 m. liepos mėn. regioninis sprendimas buvo pateiktas Vidaus reikalų ministerijai, kad, kaip reikalaujama pagal įstatymus, atliktų jo teisėtumo kontrolę. Ministerija nenustatė jokių neteisėtumo požymių. 2012 m. liepos mėn. regioniniame sprendime nustatyti oro uosto mokesčiai buvo paskelbti 2012 m. rugsėjo 20 d. Rumunijos oro navigacijos informaciniame leidinyje (AIP). Pagal galiojančius teisės aktus jie įsigaliojo praėjus 6 mėnesiams po paskelbimo, t. y. 2013 m. kovo 21 d.

(74) Pagal 2012 m. liepos mėn. regioninį sprendimą oro uosto mokesčių dydis buvo toks, koks nurodytas 7 lentelė.

7 lentelė

Oro uosto mokesčiai TMA pagal 2012 m. liepos mėn. regioninį sprendimą

Mokestis	Sąnaudos (EUR)
Tūpimas	1,25/tona
Kilimo ir tūpimo tako apšvietimas	0,40/tona
Stovėjimas	0,15/tona/valanda
Keleivių aptarnavimo mokestis	1,00/keleiv.

(75) Rumunijos valdžios institucijos tvirtino, kad oro uosto valdytojas negavo viso keleivių aptarnavimo mokesčio (1 EUR už keleivį). Iš šios sumos 0,275 EUR už keleivį buvo pervedama Civilinės aviacijos saugos tyrimų ir analizės centrui, o 0,05 EUR už įlaipintą keleivį – Rumunijos civilinės aviacijos institucijai (t. y. oro uosto valdytojas šioms organizacijoms iš viso pervesdavo 0,325 EUR už įlaipintą keleivį).

(76) Pagal 2012 m. liepos mėn. regioninį sprendimą 7 lentelė nurodytas tūpimo mokestis gali būti diskontuojamas, jei oro transporto bendrovės orlaiviai oro uoste per mėnesį nusileidžia daugiau kaip tris kartus. Nuolaidos buvo siūlomos pagal šią skalę (neatsižvelgiant į orlaivio rūšį):

8 lentelė

TMA taikomo tūpimo mokesčio nuolaidos pagal 2012 m. liepos mėn. regioninį sprendimą

Nusileidimų skaičius per mėnesį	Nuolaida
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 %
Daugiau kaip 46	50 %

(77) Rumunija pateikė ekonominių prognozių dokumentą, kuriame išsamiai nurodomos 2011–2015 m. pajamos iš oro uosto mokesčių, apskaičiuotos remiantis faktiniais 2011 m. *ex post* duomenimis ir 2012–2015 m. laikotarpio *ex ante* prognozėmis ([45]). Šios prognozės buvo parengtos prieš priimant 2012 m. liepos mėn. regioninį sprendimą. Tuo metu, kai buvo rengiama ekonominė prognozė, pagrindinis reguliariuosius skrydžius vykdęs tarptautinis oro vežėjas buvo „Wizz Air“, kuris „Airbus 320“ orlaivius eksploatavo aštuoniomis kryptimis: Madridas, Barselona, Milanas (Bergamas), Roma, Paryžius, Budapeštas, Dortmundas ir Londonas. „Tarom“ vykdė reguliariuosius skrydžius į Bukareštą.

(78) Į ekonominių prognozių dokumentą įtrauktame valdymo plane numatyta padidinti „Wizz Air“ skrydžių skaičių, į maršrutus įtraukiant Miuncheną, Frankfurtą ir Boloniją (Forli), ir nustatyti keturias „Ryanair“ paskirties vietas. Be to, kita oro transporto bendrovė – „Air Patriot“ – paskelbė ketinanti nuo 2013 m. sausio mėn. pradėti skrydžius iš TMA į Bukareštą, Vieną ir Stambulą ([46]).

9 lentelė

Vidutinės tikėtinos pajamos pagal 2012 m. liepos mėn. regioninį sprendimą ([47])

Metai	„Wizz Air“ skrydžių į abi puses skaičius	Kitų bendrovių skrydžių į abi puses skaičius	Iš viso „Wizz Air“ pajamos (EUR)	Iš viso Kitų bendrovių pajamos (EUR)	Iš viso Pajamos „Wizz Air“ (RON)	Iš viso kitų bendrovių pajamos (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. PAGRINDAS PRADĖTI OFICIALIĄ TYRIMO PROCEDŪRĄ

(79) 2011 m. sprendime pradėti procedūrą Komisija išreiškė abejonių, ar 1 priemonė (45–50 konstatuojamosios dalys) galėtų būti laikoma suderinama su vidaus rinka.

(80) 2015 m. sprendime pradėti procedūrą Komisija išreiškė abejonių, ar 2–5 priemonės (54–78 konstatuojamosios dalys) galėtų būti laikomos suderinamomis su vidaus rinka.

5.1. **1 priemonė. TMA finansavimas 2007–2009 m.**

(81) 2011 m. sprendime pradėti procedūrą keliama abejonių dėl Rumunijos regioninių oro uostų, įskaitant TMA, ekonominės veiklos priskyrimo prie BEIP 2007–2009 m. laikotarpiu.

(82) Komisija suabejojo, ar įvykdyti 2005 m. BEIP sprendime nustatyti suderinamumo kriterijai. Visų pirma Komisija nerimavo, kad apibrėžiant BEIP galėjo būti padaryta akivaizdi klaida, nes buvo neaišku, ar be šių oro uostų atitinkami regionai būtų nepakankamai susieti su likusia šalies dalimi ir ES, jei jiems tektų veikti tik rinkos sąlygomis ([48]).

([45]) Rumunijos valdžios institucijos paaiškino, kad dokumentas apėmė tik 4 metus, nes jis buvo susietas su direktorių valdybos kadencija. Rumunija paaiškino, kad tai atitinka Nepaprastojo vyriausybės potvarkio Nr. 109/2011 8 straipsnio 1 dalį, pagal kurią valdybos kadencija negali viršyti ketverių metų.

([46]) „Air Patriot“ vienašališkai nusprendė nevykdyti veiklos iš TMA. Rumunijos valdžios institucijos tokio sprendimo priežasčių nežino.

([47]) Lentelėje pateikiami faktiniai 2011 m. duomenys ir 2012–2015 m. laikotarpio prognozė.

([48]) 2011 m. sprendimo pradėti procedūrą 107 ir 108 konstatuojamosios dalys.

(83) 2011 m. sprendimu pradėti procedūrą inicijuotas tyrimas baigtas 2016 m. galutiniu sprendimu dėl finansavimo, kurį Rumunijos valdžios institucijos 2007–2009 m. suteikė Arado, Bakeu, Baja Marės, Krajovos, Jasų, Oradios, Satu Marės, Sibiu, Sučavos, Tulčos ir Konstancos oro uostams.

(84) 2016 m. galutiniame sprendime padaryta išvada, kad minėtų oro uostų viešasis finansavimas yra SESV 107 straipsnio 1 dalyje apibrėžta valstybės pagalba, teikiama pažeidžiant SESV 108 straipsnio 3 dalį. Atlikusi tyrimą Komisija nustatė, kad Rumunijos oro uostams skirtas viešasis finansavimas neatitiko nei 2005 m. BEIP sprendimo, nei 2012 m. BEIP sprendimo ([49]) ar 2012 m. BEIP bendrųjų nuostatų, nes Rumunija neįrodė, kad oro uosto valdytojams buvo pavesta vykdyti aiškiai apibrėžtus viešųjų paslaugų įsipareigojimus pagal pavedimo aktus, kuriais ji esą rėmėsi. ([50]) Vietoj to finansavimas buvo pripažintas suderinamu atsižvelgiant į 2014 m. Aviacijos gaires ([51]). Todėl pagalba buvo paskelbta suderinama su vidaus rinka pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą.

(85) 2007–2009 m. CNIA ir TMA suteikto viešojo finansavimo tyrimas nebuvo baigtas, nes Komisija laikėsi nuomonės, kad nagrinėjama priemonė tinkamiau vertinti atskiruose galutiniuose sprendimuose, kurie taip pat apimtų pagal 2015 m. sprendimą pradėti procedūrą tirtas priemones ([52]).

5.2. **2 priemonė. Antžeminių paslaugų infrastruktūros finansavimas 2011 m.**

(86) Rumunija laikėsi nuomonės, kad antžeminių paslaugų finansavimas buvo susijęs su TMA BEIP užduotimis. Šiuo atžvilgiu atrodo, kad nagrinėjama antžeminių paslaugų infrastruktūra buvo naudojama kiekvienam skrydžiui į TMA ir iš jo ir buvo susijusi su bendra oro uosto veikla.

(87) 2015 m. sprendime pradėti procedūrą Komisija išreiškė abejonių dėl to, ar TMA buvo pavesta teikti tikrą viešąją paslaugą, ir padarė preliminarią išvadą, kad antžeminių paslaugų viešasis finansavimas tokiu atveju negali būti kompensacija už BEIP.

(88) Komisija toliau vertino antžeminių paslaugų finansavimą pagal 2005 m. Aviacijos gaires. Komisija laikėsi preliminarios nuomonės, kad antžeminių paslaugų infrastruktūros finansavimas nebūtų tinkamos finansuoti išlaidos vertinant investicinės pagalbos suderinamumą ([53]), ir padarė išvadą, kad finansavimas *prima facie* nesuderinamas su 2005 m. Aviacijos gairėmis.

5.3. **3 priemonė. TMA finansavimas pagal 2011 m. BEIP pavedimą nuo 2011 m. rugpjūčio mėn. iki 2014 m. spalio mėn.**

(89) 2015 m. sprendime pradėti procedūrą keliama abejonių dėl 2011 m. BEIP atitikties Sprendimui *Altmark* ([54]), nes oro uosto valdytojas nebuvo pasirinktas konkurso tvarka ir nebuvo įrodymų, kad kompensacija buvo pagrįsta tipinio gerai valdomo oro uosto operatoriaus išlaidomis.

(90) Remdamasi tuo, kas išdėstyta, Komisija nusprendė, kad visi keturi Sprendimo *Altmark* kriterijai nebuvo įvykdyti, ir padarė preliminarią išvadą, kad negalima atmesti galimybės, jog buvo suteiktas pranašumas.

([49]) 2011 m. gruodžio 20 d. Komisijos sprendimas dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 106 straipsnio 2 dalies taikymo valstybės pagalbai, kompensacijos už viešąją paslaugą forma skiriamai tam tikroms įmonėms, kurioms pavesta teikti visuotinės ekonominės svarbos paslaugas (OL L 7, 2012 1 11, p. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2012/21(1)/oj).

([50]) 2016 m. galutinio sprendimo 111–113 ir 121 konstatuojamosios dalys.

([51]) Priemonės paskelbtos suderinamomis atsižvelgiant į 2014 m. Aviacijos gairių 113, 129, 137 ir 172 punktus.

([52]) 2016 m. galutinio sprendimo 69 konstatuojamoji dalis.

([53]) 2005 m. Aviacijos gairių 53 punkto iii papunktis ir 55 punktas.

([54]) 2003 m. liepos 24 d. Sprendimas *Altmark Trans ir Regierungspräsidium Magdeburg* (C-280/00, EU:C:2003:415).

(91) Be to, nors Rumunija tvirtino, kad 2011–2014 m. TMA suteiktas viešasis finansavimas yra kompensacija už BEIP, kurioms taikomas 2005 m. BEIP sprendimas, teikimą, Komisija išreiškė abejonių dėl to, ar kompensacija buvo iš anksto aiškiai, skaidriai ir objektyviai apibrėžta ir proporcinga BEIP sąnaudoms. Dėl tų pačių priežasčių Komisija išreiškė abejonių, ar priemonė atitinka 2012 m. BEIP bendrosiose nuostatose nustatytus kriterijus, ir laikėsi preliminarios nuomonės, kad pagalba negali būti laikoma suderinama pagal 2012 m. BEIP bendrąsias nuostatas ([55]).

(92) Komisija taip pat įvertino priemonės suderinamumą su 2014 m. Aviacijos gairių nuostatomis dėl veiklos pagalbos ([56]), suteiktos prieš įsigaliojant šioms gairėms. Komisija išreiškė abejonių, ar TMA suteikta veiklos pagalba buvo tinkama bendro intereso tikslui pasiekti, atsižvelgiant į tai, kad CNIA ir TMA yra arti vienas kito. Komisija taip pat išreiškė abejonių dėl to, ar nagrinėjama veiklos pagalba buvo apribota iki būtino minimumo, ir laikėsi preliminarios nuomonės, kad priemonė neatitinka 2014 m. Aviacijos gairėse nustatytų suderinamumo sąlygų.

5.4. **4 priemonė. TMA finansavimas pagal 2014 m. BEIP pavedimą nuo 2014 m. spalio 30 d. iki 2019 m. gegužės 9 d.**

(93) Komisija pažymėjo, kad iki 2014 m. BEIP įsigaliojimo TMA keleivių skaičius viršijo 200 000, todėl jis nepatenka į 2012 m. BEIP sprendimo taikymo sritį pagal jo 2 straipsnio 1 dalį.

(94) Komisija laikėsi nuomonės, kad jos pozicija dėl 2011 m. kompensacijos už BEIP *mutatis mutandis* taikytina ir 2014 m. kompensacijai už BEIP. Visų pirma, remdamasi tuo metu turėta informacija, Komisija išreiškė abejonių dėl to, ar 2014 m. BEIP aiškiai ir skaidriai apibrėžiami viešųjų paslaugų įsipareigojimai, kompensacijos apskaičiavimo parametrai ir kompensacijos permokos vengimo priemonės ir ar ji atitinka 2012 m. BEIP bendrųjų nuostatų 17 ir 18 punktus.

(95) Komisija įvertino priemonės suderinamumą su 2014 m. Aviacijos gairėmis ir tame etape laikėsi nuomonės, kad visų gairių reikalavimų neatitinka nei investicinė pagalba, nei veiklos pagalba.

5.5. **5 priemonė. Oro uosto mokesčiai oro transporto bendrovėms, vykdančioms veiklą TMA nuo 2013 m. kovo 21 d. iki 2019 m. vasario 16 d.**

(96) Kalbant apie pagal 5 priemonę nustatytą oro uosto mokesčių dydį, 2015 m. sprendime pradėti procedūrą Komisija laikėsi preliminarios nuomonės, kad nebuvo laikomasi rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principo, todėl buvo suteiktas ekonominis pranašumas.

(97) Komisija laikėsi preliminarios nuomonės, kad pagal 2012 m. regioninį sprendimą suteiktas ekonominis pranašumas yra atrankusis, nes jis buvo suteiktas tik bendrovėms, priklausančioms vienai oro transporto sektoriaus daliai, t. y. toms oro transporto bendrovėms, kurios vykdė skrydžius iš TMA. Tokio požiūrio negalima pateisinti oro uosto mokesčių sistemos pobūdžiu ir bendra logika. Komisija nusprendė, kad keleivio mokesčio dydis, sudarantis 1 EUR vienam keleiviui, yra ypač mažas. Be to, ji laikėsi preliminarios nuomonės, kad nuolaidos, grindžiamos tūpimų skaičiumi per mėnesį, atrodo, buvo palankios oro transporto bendrovėms, vykdančioms skrydžius keliais maršrutais arba daug skrydžių. 2015 m. sprendime pradėti procedūrą pateikta preliminari Komisijos išvada buvo pagrįsta tuo metu suformuota jurisprudencija.

([55]) 2015 m. sprendimo pradėti procedūrą 218 konstatuojamoji dalis.
([56]) 2014 m. Aviacijos gairių 137 punktas.

6. **RUMUNIJOS PASTABOS**

6.1. **Rumunijos pastabos dėl 2011 m. sprendimo pradėti procedūrą *(1 priemonė)***

(98) Rumunijos pastabos dėl sprendimo pradėti procedūrą buvo daugiausia susijusios su Komisijos pareikštomis abejonėmis dėl valstybės pagalbos schemos, skirtos oro uostų, kurių metinis keleivių srautas yra mažesnis nei 1 mln. keleivių, infrastruktūrai finansuoti. Pranešimas apie šią schemą buvo atšauktas.

(99) Dėl Rumunijos regioniniams oro uostams suteikto viešojo finansavimo Rumunija, atsižvelgusi į Komisijos pareikštą nuomonę, kad tam tikruose regionuose yra aiškiai per daug oro uostų ir tai gali trukdyti plėtoti aptariamus oro uostus, pareiškė, kad padėtį regioniniuose oro uostuose (nedidelį transporto srautą, dėl kurio jie negali pasiekti pelningumo lygio) visų pirma lėmė regionų, kuriuose veikė tie oro uostai, išsivystymo lygis, o ne atstumas iki kaimyninių oro uostų.

(100) Rumunija taip pat paaiškino, kad sumos buvo skiriamos tuo metu, kai buvo vykdoma veikla, remiantis patvirtinamaisiais dokumentais ir neviršijant patvirtinto biudžeto.

6.2. **Rumunijos pastabos dėl 2015 m. sprendimo pradėti procedūrą**

6.2.1. *Antžeminių paslaugų infrastruktūros finansavimas 2011 m. (2 priemonė)*

(101) Rumunijos valdžios institucijos teigia, kad antžeminių paslaugų infrastruktūros sąnaudoms tiesiogiai gali būti skiriama kompensacija už BEIP paslaugas. Rumunija tvirtina, kad, siekdamas teikti bendros ekonominės svarbos paslaugas, kiekvienas oro uostas turi užsitikrinti minimalią antžeminių paslaugų infrastruktūrą, kad galėtų aptarnauti orlaivius, kuriems oro uosto mokesčiai pagal įstatymą netaikomi. Oro uostai, kurie to nedaro, negalės saugiai ir patikimai vykdyti savo veiklos.

(102) Per oficialų tyrimą Rumunijos valdžios institucijos paaiškino, kad infrastruktūra buvo naudojama oro uosto komercinei veiklai, tačiau tokio naudojimo tikslas buvo ne padidinti ekonominę veiklą, o išlaikyti patenkinamą esamos veiklos lygį laikantis konkrečių aviacijos reikalavimų.

6.2.2. *BEIP pavedimo aktai (3 ir 4 priemonės)*

(103) Rumunijos valdžios institucijos teigia, kad tiek 2011 m. BEIP, tiek 2014 m. BEIP atitinka visus Sprendimo *Altmark* kriterijus ir mažai tikėtina, kad jomis TMA būtų suteiktas pranašumas. Rumunijos teigimu, abiem atvejais viešųjų paslaugų įsipareigojimai buvo aiškiai *ex ante* apibrėžti viešųjų paslaugų pavedimo dokumentuose, o kompensacijos apskaičiavimo mechanizmai, skirti išvengti kompensacijos permokos, buvo nustatyti iš anksto.

(104) Dėl 2011 m. BEIP Rumunija paaiškino, kad TMA privalo atskirai tvarkyti pajamų ir išlaidų, susijusių su BEIP, apskaitą ir pagrįsti prašomą kompensaciją. Be to, Rumunijos valdžios institucijų teigimu, TMA veikla periodiškai peržiūrima siekiant patikrinti išlaidų pagrįstumą ir įsipareigojimų laikymąsi.

(105) Dėl 2014 m. BEIP Rumunija teigė, kad pagal pavedimo aktą reikalaujama parengti daugiametį verslo planą, o tai rodo, kad kompensacija buvo laipsniškai mažinama.

(106) Kalbant apie TMA artumą CNIA, Rumunija teigė, kad nors atstumas tarp šių dviejų oro uostų yra palyginti trumpas (103 km), dėl senų kelių ir didesnio eismo įveikti šį atstumą užtrunka dvi valandas. Geležinkelių transportas nėra gerai išvystytas ir susisiekimo greitaisiais traukiniais nėra.

6.2.3. *Oro uosto mokesčių dydis (5 priemonė)*

(107) Rumunijos valdžios institucijų teigimu, mokesčių dydis buvo nustatytas atlikus *ex ante* pelningumo analizę, kurioje atsižvelgta į daugelį priešingos padėties scenarijų, kaip būtų padaręs apdairus privatusis investuotojas.

(108) Rumunijos valdžios institucijos paaiškino, kad mokesčių dydis buvo taikomas visoms be išimties oro transporto bendrovėms, paskelbtas Rumunijos oro navigacijos leidinyje ir nustatytas atsižvelgiant į 2011 m. pavedimo aktą.

6.2.4. *Finansavimas pagal Murešo apskrities tarybos regioninį sprendimą Nr. 47/2013*

(109) 2015 m. sprendimu pradėti procedūrą Rumunijos valdžios institucijos paragintos pateikti paaiškinimus dėl finansavimo, teikiamo pagal Murešo apskrities tarybos regioninį sprendimą Nr. 47/2013, visų pirma, ar įtrauktos automobilių stovėjimo aikštelės ar bet kokia kita TMA infrastruktūra.

(110) Rumunijos valdžios institucijos paaiškino, kad oro uosto stovėjimo aikštelių veikla nėra įtraukta į oro uosto valdytojui priskirtą su oro susisiekimu susijusią veiklą, todėl Murešo apskrities taryba niekada neskyrė viešųjų lėšų stovėjimo aikštelių veiklai finansuoti, nei investicijoms, nei veiklos sąnaudoms padengti.

6.3. **Suinteresuotųjų šalių pastabos**

6.3.1. *Suinteresuotųjų šalių pastabos dėl 2011 m. sprendimo pradėti procedūrą*

6.3.1.1. „Carpatair“

(111) „Carpatair“ tvirtina, kad veiklos pagalba paprastai laikoma neteisėta ir prieštaraujančia ES interesams ir turėtų būti suteikiama tik išimtinėmis aplinkybėmis. „Carpatair“ nuomone, veiklos pagalbos oro uostams teikimas sektoriui darytų neigiamą poveikį, nes ([57]):

(1) taip būtų skatinama nesąžininga konkurencija tarp ES oro uostų, o valstybės pagalbą gaunantis oro uostas galėtų pritraukti oro vežėjus, siūlydamas jiems oro uosto mokesčių nuolaidas. Pagalbos negaunantys oro uostai negalėtų veiksmingai konkuruoti dėl vežėjų;

(2) šia priemone veiklos pagalbą gaunantys oro uostai būtų skatinami suteikti dideles oro uosto mokesčių nuolaidas, kurios nebūtų suteiktos, jeigu oro uostai veiktų rinkos sąlygomis.

(112) „Carpatair“ atkreipia dėmesį į tai, kad veiklos pagalba daro neigiamą poveikį oro transporto ir oro uosto paslaugų rinkoms, nes skatina nesąžiningą konkurenciją tarp oro uostų, o galiausiai ir nesąžiningą konkurenciją tarp tuose oro uostuose veikiančių oro transporto bendrovių. Taigi veiklos pagalba lemia nesąžiningą konkurenciją tarp Rumunijos oro uostų ir taip pat daro neigiamą poveikį kaimyninių šalių, kaip antai Vengrijos, oro uostams ([58]).

6.3.1.2. Rumunijos oro uostų asociacija

(113) Rumunijos oro uostų asociacija (RAA) yra darbdavių asociacija – pelno nesiekiantis teisės subjektas, atstovaujantis Rumunijos civiliniams oro uostams.

(114) RAA pastabos dėl sprendimo pradėti procedūrą buvo susijusios su Komisijos pareikštomis abejonėmis dėl valstybės pagalbos schemos, skirtos oro uostų, kurių metinis keleivių srautas yra mažesnis nei 1 mln. keleivių, infrastruktūrai finansuoti. Pranešimas apie šią schemą buvo atšauktas.

([57]) 2011 m. sprendimo pradėti procedūrą 57 konstatuojamoji dalis.
([58]) 2011 m. sprendimo pradėti procedūrą 58 konstatuojamoji dalis.

6.3.2. *Suinteresuotųjų šalių pastabos dėl 2015 m. sprendimo pradėti procedūrą*

6.3.2.1. Klužo-Napokos oro uostas

6.3.2.1.1. Oro uosto mokesčių dydis

(115) CNIA pažymėjo, kad 1 EUR oro uosto mokestis vienam keleiviui buvo per mažas, kad būtų galima padengti TMA veiklos sąnaudas. Be to, 0,325 EUR už kiekvieną išvykstantį keleivį apima saugumą, kurio oro uosto valdytojas nepasiliko, todėl faktiškai už kiekvieną išvykstantį keleivį buvo surenkamas tik 0,675 EUR mokestis. Tokie maži mokesčiai neleidžia Klužo oro uostui veiksmingai derėtis su oro transporto bendrovėmis ir taip iškraipoma konkurencija.

6.3.2.1.2. BEIP pavedimo aktai

(116) CNIA teigė, kad valstybės pagalba, suteikta TMA siekiant kompensuoti BEIP, iš tikrųjų buvo padengtos paslaugų teikimo oro transporto bendrovėms sąnaudos. CNIA teigimu, BEIP kompensacijos permoka TMA susidarė dėl Murešo apskrities tarybos biudžeto perskirstymų , neatskiriant su BEIP susijusių pajamų ir išlaidų nuo su komercine veikla susijusių pajamų ir išlaidų.

6.3.2.1.3. Finansavimas pagal Murešo apskrities tarybos regioninį sprendimą Nr. 47/2013

(117) CNIA teigė, kad galimos valstybės pagalbos, neteisėtai suteiktos pagal regioninį sprendimą Nr. 47/2013, buvimą įrodo tai, kad nacionaliniai teismai panaikino šį sprendimą.

6.3.2.1.4. „Wizz Air“

(118) „Wizz Air“ teigia, kad oro uosto mokesčiai nėra atrankieji, nes jie buvo taikomi esamiems arba potencialiems TMA naudotojams.

7. RUMUNIJOS PASTABOS DĖL SUINTERESUOTŲJŲ ŠALIŲ PASTABŲ

7.1. Rumunijos pastabos dėl suinteresuotųjų šalių pastabų dėl 2011 m. sprendimo pradėti procedūrą (1 priemonė)

(119) Rumunija tvirtina, kad metinis keleivių srautas daugumoje Rumunijos regioninių oro uostų nesiekė 50 000 keleivių ir iki 2015 m. nė vienas iš šių oro uostų neviršijo 300 000 keleivių srauto lygio. Remdamasi tuo, Rumunija laikosi nuomonės, kad viešąja parama tiems oro uostams vargu ar būtų padarytas poveikis konkurencijai ar iškreipta valstybių narių tarpusavio prekyba ([59]).

7.2. Rumunijos pastabos dėl suinteresuotųjų šalių pastabų dėl 2015 m. sprendimo pradėti procedūrą

7.2.1. *Oro uosto mokesčių dydis (5 priemonė)*

(120) Rumunijos valdžios institucijos teigė, kad oro uosto mokesčiai pagal regioninį sprendimą Nr. 83/2012 buvo nustatyti laikantis tuo metu galiojusių atitinkamų nacionalinės teisės aktų.

(121) Rumunijos valdžios institucijos taip pat tvirtino, kad taikytas nuolaidas Murešo apskrities taryba ir TMA specialiai sukūrė ne „Wizz Air“ naudai, o, remiantis nediskriminavimo ir lygių galimybių principu, jos oro uoste buvo taikomos visoms oro transporto bendrovėms.

([59]) 2016 m. galutinio sprendimo 66 konstatuojamoji dalis.

(122) Nuolaidos buvo rizikos mažinimo strategijos ir priklausomybės nuo riboto mažų oro transporto bendrovių skaičiaus, taip pat tvaraus oro uostų pajamų, įskaitant pelną iš oro uostų veiklos, augimo politikos, susijusios su keleivių srauto didėjimu, dalis.

(123) Rumunija taip pat teigė, kad TMA labai mažų oro uosto mokesčių netaikė.

7.2.2. *BEIP pavedimo aktai (3 ir 4 priemonės)*

(124) Rumunija pakartojo, kad regioninių oro uostų (kurių eismas nedidelis, todėl jie negali pasiekti pelningumo lygio) finansinę padėtį visų pirma lėmė menkas regionų, kuriuose yra šie oro uostai, ekonominis vystymasis, o ne atstumas iki kaimyninių oro uostų.

(125) Be to, Rumunijos valdžios institucijos ginčija CNIA pateiktą reikalavimą dėl įtariamos kompensacijos permokos ir patvirtino, kad 2011 m. TMA finansinės ataskaitos buvo parengtos laikantis BEIP sąnaudų ir pajamų atskyrimo nuo kitos verslo veiklos pagal 2011 m. BEIP pavedimą.

8. **1 PRIEMONĖS VERTINIMAS. TMA FINANSAVIMAS 2007–2009 M.**

8.1. **Pagalbos buvimas**

(126) Pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį „valstybės narės arba iš jos valstybės išteklių bet kokia forma suteikta pagalba, kuri, palaikydama tam tikras įmones arba tam tikrų prekių gamybą, iškraipo konkurenciją arba gali ją iškraipyti, yra nesuderinama su vidaus rinka, kai ji daro įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai“.

(127) Todėl, norint nustatyti, kad priemonė yra šioje nuostatoje apibrėžta valstybės pagalba, turi būti įvykdytos visos toliau nurodytos sąlygos:

a) pagalbos gavėjas yra įmonė;

b) priemonė yra finansuojama iš valstybės išteklių ir priskirtina valstybei;

c) ja suteikiamas ekonominis pranašumas jos gavėjui;

d) pranašumas yra atrankusis ir

e) priemone turi būti iškraipoma valstybių narių konkurencija arba keliama jos iškraipymo grėsmė ir daromas poveikis jų tarpusavio prekybai.

8.1.1. *Ekonominė veikla ir įmonės sąvoka*

(128) Komisija visų pirma turi nustatyti, ar 1 priemonė taikoma įmonėms pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį. Įmone vadinamas bet kuris subjektas, kuris vykdo ekonominę veiklą, nepaisant jo teisinio statuso ir finansavimo būdo ([60]). Veikla, kurią vykdant tam tikroje rinkoje siūlomos prekės arba paslaugos, yra ekonominė veikla ([61]).

([60]) 1998 m. birželio 18 d. Sprendimas *Komisija / Italija*, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303; 1991 m. balandžio 23 d. Sprendimas *Höfner ir Elser*, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161.

([61]) 1987 m. birželio 16 d. Sprendimas *Komisija / Italija*, 118/85, EU:C:1987:283; 1998 m. birželio 18 d. Sprendimas *Komisija / Italija*, 35/96, ECLI:EU:C:1998:303.

(129) Pagal suformuotą jurisprudenciją oro uosto infrastruktūros eksploatavimas ir statyba turi būti laikomi valstybės pagalbos kontrolės sričiai priskiriama ekonomine veikla ([62]). Kai oro uosto valdytojas vykdo ekonominę veiklą siūlydamas oro uosto paslaugas už atlygį, neatsižvelgiant į jo teisinį statusą ar finansavimo būdą, jis yra įmonė pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

(130) Nors pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį oro uosto valdytojai turi būti laikomi įmonėmis, reikia priminti, kad nebūtinai visa oro uosto valdytojo veikla yra ekonominio pobūdžio ([63]).

(131) Teisingumo Teismas nustatė, kad veikla, už kurią atsakomybė paprastai tenka valstybei, besinaudojančiai savo, kaip valdžios institucijos, prerogatyvomis, nėra ekonominio pobūdžio ir nepatenka į su valstybės pagalba susijusių taisyklių taikymo sritį ([64]).

(132) Todėl viešosios politikos sričiai priklausančios veiklos arba apskritai su ja tiesiogiai susijusios infrastruktūros finansavimas paprastai nebūna valstybės pagalba ([65]). Oro uoste tokia veikla kaip oro eismo kontrolė, policijos, muitinės, gaisrinės veikla, yra reikalinga civilinei aviacijai apsaugoti nuo neteisėtų trukdžių; su šiai veiklai vykdyti reikalinga infrastruktūra bei įranga susijusios investicijos paprastai laikomos ne ekonominio pobūdžio ([66]).

(133) Tačiau dėl neekonominio pobūdžio veiklos viešojo finansavimo neturi būti netinkamai diskriminuojamos oro transporto bendrovės ir oro uostų valdytojai. Iš tiesų, pagal nusistovėjusią teismų praktiką valdžios institucijos, sudarydamos sąlygas, kad įmonėms nereikėtų padengti su jų vykdoma ekonomine veikla susijusių išlaidų, suteikia joms pranašumą ([67]). Todėl jeigu tam tikroje teisinėje sistemoje yra normalu, kad oro vežėjai arba oro uosto valdytojai padengia tam tikrų paslaugų sąnaudas, bet kai kurie oro vežėjai arba oro uosto valdytojai, teikiantys tas pačias paslaugas tam tikrų valdžios institucijų vardu, neturi šių sąnaudų dengti, tada jie naudojasi pranašumu, net jei pačios paslaugas nėra laikomos ekonomine veikla ([68]).

(134) Kaip paaiškinta 41 konstatuojamojoje dalyje, oro uosto valdytojas vykdė ir vykdo oro uosto infrastruktūros statybą, techninę priežiūrą ir eksploatavimą. Jis teikia oro uosto paslaugas ir iš naudotojų – komercinių oro transporto bendrovių ir nekomercinės bendrosios aviacijos naudotojų – ima mokesčius už naudojimąsi oro uosto infrastruktūra, taigi eksploatuoja infrastruktūrą komerciniais tikslais. Taigi nagrinėjamu laikotarpiu oro uosto valdytojas vykdė ekonominę veiklą ir todėl yra įmonė pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

(135) Nei Rumunija, nei oro uosto valdytojas neteigė, kad 2007–2009 m. laikotarpio finansavimo dalys buvo konkrečiai skirtos TMA oro uosto valdytojo viešosios politikos srities sąnaudoms kompensuoti. Iš tiesų kompensavimo mechanizmas, nustatytas oro uosto valdytojui finansuoti 2007–2009 m., buvo sukurtas siekiant padengti oro uosto valdytojo pajamų ir nuostolių skirtumą, nedarant skirtumo tarp viešosios politikos srities sąnaudų ir kitų rūšių sąnaudų.

([62]) 2000 m. gruodžio 12 d. Sprendimas *Aéroports de Paris / Komisija*, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, patvirtintas 2002 m. spalio 24 d. Sprendimu *Aéroports de Paris / Komisija*, C-82/01, ECLI:EU:C:2002:617, 75–79 punktai. Tai buvo patvirtinta 2011 m. kovo 24 d. Sprendimu *Mitteldeutsche Flughafen AG ir Flughafen Leipzig Halle GmbH / Komisija* (toliau – Sprendimas *Leipzig-Halle Airport*), sujungtos bylos T-443/08 ir T-455/08, ECLI:EU:T:2011:117, visų pirma 93 ir 94 punktuose; patvirtinta 2012 m. gruodžio 19 d. Sprendimu *Leipzig-Halle*, C-288/11 P, dar nepaskelbta Rink., ECLI:EU:C:2012:821.

([63]) 2014 m. Aviacijos gairių 34 punktas. 1994 m. sausio 19 d. Sprendimas *SAT Fluggesellschaft / Eurokontrolė*, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7.

([64]) 1987 m. birželio 16 d. Sprendimas *Komisija / Italija*, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283, 7 ir 8 punktai, ir 1988 m. gegužės 4 d. Sprendimas *Bodson / Pompes funèbres des régions libérées*, C-30/87, ECLI:EU:C:1988:225, 1 punktas.

([65]) 2003 m. kovo 19 d. Komisijos sprendimas Nr. 309/2002 „Oro eismo saugumas: išlaidų, susijusių su 2001 m. rugsėjo 11 d. teroro aktais, kompensavimas“ (OL C 148, 2003 6 25, p. 7).

([66]) Žr. 2014 m. Aviacijos gairių 35 punktą. Taip pat 1994 m. sausio 19 d. Sprendimas *SAT Fluggesellschaft / Eurokontrolė*, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7, 30 punktas, ir 2009 m. kovo 26 d. Sprendimas *Selex Sistemi Integrati / Komisija*, C-113/07 P, ECLI:EU:C:2009:191, 71 punktas.

([67]) Žr. 2005 m. kovo 3 d. Sprendimo *Heiser*, C-172/03, ECLI:EU:C:2005:130, 36 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją.

([68]) 2014 m. Aviacijos gairių 37 punktas.

(136) Todėl Komisija daro išvadą, kad 1 priemonė nėra kompensacija už viešosios politikos srities sąnaudas ir todėl taikoma įmonei.

8.1.2. *Valstybės ištekliai ir priskirtinumas valstybei*

(137) Kad priemonė būtų laikoma valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, ji turi būti finansuojama iš valstybės išteklių ir priskirtina valstybei, t. y. ją turi suteikti pati valstybė arba bet kuri tarpininkaujanti įstaiga, veikianti pagal jai suteiktus įgaliojimus ([69]). Taikant SESV 107 straipsnį vietos valdžios institucijų ištekliai yra valstybės ištekliai ([70]).

(138) 2007–2009 m. viešąjį finansavimą tiesiogiai skyrė Murešo apskrities taryba, remdamasi 1997 m. Vyriausybės sprendimu, t. y. vietos valdžios institucija iš savo išteklių.

(139) Todėl Komisija mano, kad viešasis finansavimas 2007–2009 m. laikotarpiu buvo suteiktas iš valstybės išteklių ir priskirtinas valstybei.

8.1.3. *Atrankumas*

(140) Kad valstybės priemonė patektų į SESV 107 straipsnio 1 dalies taikymo sritį, ja turi būti palaikomos „*tam tikros įmonės arba tam tikrų prekių gamyba*“. Taigi valstybės pagalbos sąvoka apima tik tas priemones, kuriomis įmonėms suteikiamas atrankusis pranašumas.

(141) Šioje byloje finansinė parama pagal 1997 m. sprendimą yra atrankioji, nes pagalba buvo suteikta tik tam tikroms įmonėms, konkrečiai – TMA oro uosto valdytojui. Tai yra individuali priemonė. Taigi pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį 1 priemonė iš esmės buvo atrankioji.

8.1.4. *Ekonominis pranašumas*

(142) Oro uostų valdytojui suteiktu viešuoju finansavimu buvo siekta dengti nuostolius, kuriuos jis patyrė vykdydamas savo įprastinę veiklą. Komisijos turimuose faktiniuose įrodymuose ar iš Rumunijos arba trečiųjų šalių gautose pastabose nenurodyta nieko, kas leistų manyti, kad pagalbą teikianti institucija, nusprendusi suteikti tas finansavimo priemones, iš jų galėjo tikėtis kokios nors finansinės grąžos. Todėl nagrinėjamas viešasis finansavimas neatitinka rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principo.

(143) Rumunija taip pat teigė, kad ginčijamas viešasis finansavimas yra kompensacija už BEIP teikimą. Tais atvejais, kai įmonėms pavedama teikti BEIP, norėdama nustatyti, ar vertinama priemone suteikiamas ekonominis pranašumas pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, Komisija turi tikrinti, ar laikomasi visų keturių Teisingumo Teismo sprendime *Altmark* nustatytų kriterijų. Tuos kriterijus galima apibendrinti taip:

a) pirma, paramos gavėjui turi būti faktiškai pavedama vykdyti viešųjų paslaugų įsipareigojimus ir šie įsipareigojimai turi būti aiškiai apibrėžiami (toliau – 1-asis Sprendimo *Altmark* kriterijus);

b) antra, kriterijai, kuriais remiantis apskaičiuojama kompensacija, turi būti objektyviai ir skaidriai nustatomi iš anksto (toliau – 2-asis Sprendimo *Altmark* kriterijus);

([69]) Sprendimo *Stardust Marine* 53–56 punktai. 2011 m. gegužės 12 d. Bendrojo Teismo sprendimas *Region Nord-Pas-de-Calais*, sujungtos bylos T-267/08, ECLI:EU:T:2011:209, ir Sprendimas *Communauté d'agglomération du Douaisis / Europos Komisija*, T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, 108 punktas. 1978 m. sausio 24 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Van Tiggele*, 82/77, ECLI:EU:C:1978:10, 25 ir 26 punktai; 1996 m. gruodžio 12 d. Sprendimas *Air France / Komisija* (toliau – Sprendimas *Air France*), T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, 63 punktas.

([70]) 2011 m. gegužės 12 d. Sprendimas *Nord-Pas-de-Calais*, sujungtos bylos T-267/08 ir T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, 108 punktas.

c) trečia, kompensacija negali viršyti visų ar dalies būtinų sąnaudų, susidariusių dėl viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymu, atsižvelgiant į atitinkamą naudos gavėją ir protingą pelną už tų įsipareigojimų vykdymą (toliau – 3-iasis Sprendimo *Altmark* kriterijus);

d) ketvirta, kai konkrečiu atveju įmonė, kuriai pavedama vykdyti viešųjų paslaugų įsipareigojimus, nėra pasirenkama vadovaujantis viešųjų pirkimų procedūra, leidžiančia atrinkti konkurso dalyvį, galintį šią paslaugą teikti už mažiausią visuomenei kainą, reikalingos kompensacijos dydis turi būti nustatomas remiantis analize sąnaudų, kurias vykdydama šiuos įsipareigojimus būtų patyrusi vidutinė gerai valdoma ir turinti pakankamai reikalingų priemonių įmonė, ir atsižvelgiant į susijusias pajamas ir pagrįstą pelną, gaunamus už šių įpareigojimų vykdymą (toliau – 4-asis Sprendimo *Altmark* kriterijus).

8.1.4.1. 4-asis Sprendimo *Altmark* kriterijus

(144) Pagal ketvirtąjį Sprendimo *Altmark* kriterijų kompensacija negali viršyti mažiausios būtinos sumos, kad nebūtų laikoma pagalba. Šio kriterijaus laikomasi, jeigu kompensacijos gavėjas pasirenkamas konkurso tvarka, leidžiančia atrinkti konkurso dalyvį, galintį reikiamą BEIP visuomenei teikti už mažiausią kainą, arba, kai tai nepavyksta, jeigu kompensacija apskaičiuojama remiantis veiksmingai veikiančios įmonės sąnaudomis.

(145) Šioje byloje pagalbos gavėjas nebuvo pasirinktas konkurso tvarka. Nėra ir įrodymų, iš kurių būtų matyti, kad kompensacijos dydis nustatytas remiantis sąnaudų, kurių tipinė įmonė, gerai valdoma ir tinkamai apsirūpinusi reikiamomis priemonėmis, kad atitiktų būtinus viešųjų paslaugų reikalavimus, būtų patyrusi vykdydama tuos įpareigojimus, analize ir atsižvelgiant į vykdant tuos įpareigojimus gautas atitinkamas pajamas ir pagrįstą pelną. Todėl Komisija mano, jog negalima daryti išvados, kad nagrinėjamas viešasis finansavimas buvo nustatytas remiantis 4-uoju Sprendimo *Altmark* kriterijumi.

(146) Taigi tiriamoji priemonė neatitinka ketvirtojo Sprendimo *Altmark* kriterijaus.

8.1.4.2. Išvada

(147) Kadangi nesilaikyta ketvirtojo Sprendimo *Altmark* kriterijaus, Komisija mano, kad šioje byloje nesilaikyta visų keturių Sprendimo *Altmark* kriterijų ir kitų Sprendimo *Altmark* kriterijų išsamiai vertinti nereikia. Kadangi nesilaikoma ir rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principo, vertinamąja 1 priemone oro uosto valdytojui suteiktas ekonominis pranašumas.

8.1.5. *Valstybių narių konkurencijos iškraipymas ir poveikis jų tarpusavio prekybai*

(148) Valstybės suteikta priemonė laikoma iškraipančia arba galinčia iškraipyti konkurenciją, kai dėl jos gali pagerėti pagalbos gavėjo konkurencinė padėtis, palyginti su kitomis įmonėmis, su kuriomis jis konkuruoja, o taip paprastai būna, jei įmonei, veikiančiai liberalizuotame sektoriuje, kuriame yra arba galėtų būti konkurencija, suteikiamas finansinis pranašumas.

(149) Kai valstybės narės teikiama valstybės pagalba sustiprina įmonės poziciją, palyginti su kitomis ES vidaus prekyboje konkuruojančiomis įmonėmis, reikia manyti, kad šioms ta pagalba daro poveikį ([71]).

(150) Kadangi oro uosto eksploatavimas yra ekonominė veikla, konkurencija vyksta tarp oro uostų, siekiančių pritraukti oro transporto bendroves ir atitinkamą oro transporto srautą (keleivių ir krovinių), ir tarp oro uostų valdytojų, kurie gali konkuruoti tarpusavyje, kad jiems būtų pavestas valdyti tam tikras oro uostas. Be to, ypač kalbant apie pigių ir užsakomųjų skrydžių bendroves, tam, kad pritrauktų tas oro transporto bendroves, tarpusavyje gali konkuruoti ir oro uostai, esantys ne tose pačiose pasiekiamumo zonose ar net skirtingose valstybėse narėse.

([71]) 1998 m. balandžio 30 d. Sprendimas *Het Vlaamse Gewest / Komisija*, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77, ir 1980 m. rugsėjo 17 d. Sprendimas *Philip Morris / Komisija*, C-730/79, ECLI:EU:C:1980:209, 11 punktas.

(151) Oro uostų konkurenciją galima vertinti pagal oro transporto bendrovių taikomus pasirinkimo kriterijus, visų pirma lyginant veiksnius, tokius kaip oro uostų paslaugų pobūdis ir aptarnaujami klientai, gyventojų skaičius ar ekonominė veikla, transporto spūstys, tai, ar vietovę galima pasiekti sausumos transporto priemonėmis, ir naudojimosi oro uosto infrastruktūra ir paslaugomis mokesčių dydis ([72]). Net ir mažų oro uostų negalima neįtraukti į SESV 107 straipsnio 1 dalies taikymo sritį ([73]).

(152) Kadangi 1 priemone remiamas regioninis oro uostas – TMA, turi būti laikoma, kad ji gali iškraipyti valstybių narių konkurenciją ir daryti poveikį jų tarpusavio prekybai.

8.1.6. *Išvada dėl valstybės pagalbos buvimo*

(153) Remdamasi tuo, kas išdėstyta, Komisija daro išvadą, kad 1 priemonė yra valstybės pagalba oro uosto valdytojui pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

8.2. **Pagalbos teisėtumas**

(154) 1 priemonė buvo pradėta įgyvendinti prieš gaunant oficialų Komisijos patvirtinimą. Taigi ji yra neteisėta pagalba, nebent ji tenkintų atitinkamas kokio nors Sąjungos teisės akto, kuriuo tam tikrų kategorijų pagalbai nustatoma SESV 108 straipsnyje nustatytos pranešimo prievolės išimtis, sąlygas.

(155) Šioje byloje Rumunija tvirtino, kad kelių oro uostų, įskaitant TMA, viešasis finansavimas 2007–2009 m. buvo kompensacija už BEIP teikimą ir atitiko 2005 m. BEIP sprendimo sąlygas. Rumunija tvirtino, kad 1997 m. Vyriausybės sprendime buvo aiškiai ir skaidriai nustatytos pareigos teikti viešąsias paslaugas, kompensacijos apskaičiavimo kriterijai ir priemonės kompensacijos permokai išvengti.

(156) Tačiau, kaip nurodyta 84 konstatuojamojoje dalyje, Komisija nustatė, kad 1997 m. Vyriausybės sprendimu nė vienam iš oro uosto valdytojų nebuvo nustatyti aiškūs viešųjų paslaugų įsipareigojimai.

(157) Todėl, kaip minėta, 2016 m. galutiniame sprendime Komisija padarė išvadą, kad Rumunija neįrodė, jog viešuoju finansavimu, grindžiamu 1997 m. Vyriausybės sprendimu, oro uostų valdytojams buvo pavesti aiškiai apibrėžti viešųjų paslaugų įsipareigojimai.

(158) Todėl pagalba neatitiko 2005 m. BEIP sprendimo ir todėl buvo įgyvendinta pažeidžiant SESV 108 straipsnio 3 dalį ([74]). Ta pati išvada taikoma 1 priemonei, kuriai taikomas šis sprendimas, t. y. valstybės pagalbai, suteiktai remiantis 1997 m. Vyriausybės sprendimu TMA naudai, kuri taip pat neatitiko 2005 m. BEIP ir todėl įgyvendinta pažeidžiant SESV 108 straipsnio 3 dalį.

8.3. **Suderinamumas su vidaus rinka**

(159) Dėl tos pačios 157 konstatuojamojoje dalyje nurodytos priežasties, t. y. aiškiai neapibrėžtų viešųjų paslaugų įsipareigojimų, 1 priemonė negali būti laikoma suderinama su 2012 m. BEIP sprendimu ar 2012 m. BEIP bendrosiomis nuostatomis.

(160) Todėl Komisija turi patikrinti, ar priemonė yra suderinama su Bendruoju bendrosios išimties reglamentu (BBIR) ([75]), kuriame yra nuostatų dėl veiklos pagalbos regioniniams oro uostams tam tikromis sąlygomis.

([72]) 2014 m. Aviacijos gairių 43 punktas.
([73]) 2014 m. Aviacijos gairių 45 punktas.
([74]) 2016 m. galutinio sprendimo 111–113 ir 121 konstatuojamosios dalys.
([75]) 2014 m. birželio 17 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 651/2014, kuriuo tam tikrų kategorijų pagalba skelbiama suderinama su vidaus rinka taikant Sutarties 107 ir 108 straipsnius, (OL L 187, 2014 6 26, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/oj).

8.3.1. *BBIR taikymas*

(161) BBIR pereinamojo laikotarpio nuostatose nurodyta, kad jis taikomas bet kokiai individualiai pagalbai, suteiktai iki jo įsigaliojimo, jei tokia pagalba atitinka visas BBIR, išskyrus 9 straipsnį, nustatytas sąlygas ([76]).

(162) Pagal BBIR 1 straipsnio 1 dalies m punktą reglamentas taikomas pagalbai regioniniams oro uostams. Veiklos pagalba oro uostui yra suderinama su vidaus rinka pagal Sutarties 107 straipsnio 2 arba 3 dalį, jei ji atitinka BBIR 56a straipsnio 3, 4, 10 ir 15–18 dalyse ir I skyriuje nustatytas sąlygas ([77]).

(163) Vertinamoji priemonė yra susijusi su viešuoju finansavimu, kuris 2007–2009 m. buvo suteiktas TMA veiklos nuostoliams padengti, todėl ji patenka į BBIR taikymo sritį.

(164) Todėl Komisija daro išvadą, kad dėl pereinamojo laikotarpio nuostatų 1 priemonei kaip suderinamumo pagrindas taikomas BBIR. Priemonės suderinamumas su atitinkamomis BBIR nuostatomis

8.3.1.1. Suderinamumas su BBIR I skyriumi

(165) *Skaidrumo reikalavimas*. BBIR taikomas tik pagalbai, kurios bendrąjį subsidijos ekvivalentą įmanoma tiksliai *ex ante* apskaičiuoti neatliekant rizikos vertinimo ([78]). Ši sąlyga įvykdyta, nes, kaip paaiškinta 50–53 konstatuojamosiose dalyse, viešasis finansavimas teikiamas metinių dotacijų forma, o didžiausia nustatyta riba yra suma, būtina oro uostui eksploatuoti neuždirbant pelno. Ši riba kasmet *ex ante* nustatoma remiantis pajamų ir išlaidų biudžetais, kuriuos pateikia oro uosto valdytojas ir kurie patvirtinami Murešo apskrities tarybos sprendimais.

(166) *Skatinamasis poveikis*. ([79]) 2007–2009 m. TMA veikė vadovaujant Murešo apskrities tarybai. Vadovaujantis 51–53 konstatuojamosiose dalyse nurodytais Murešo apskrities tarybos nutarimais, viešosios priežiūros institucijai buvo pateikti prašymai dėl viešųjų lėšų TMA finansiniam deficitui padengti pagal metinius pajamų ir išlaidų biudžetus.

(167) *Pagalbos intensyvumo ir tinkamų finansuoti išlaidų apskaičiavimas* ([80]). Rumunijos valdžios institucijos patvirtino, kad 46 ir 47 konstatuojamosiose dalyse nurodytas viešasis finansavimas buvo suteiktas remiantis viešojoje apskaitoje pateiktais patvirtinamaisiais dokumentais, kurie buvo tvarkomi atskirai dėl išlaidų, susijusių su oro uosto veikla. Į pridėtinės vertės mokestį apskaičiuojant veiklos sąnaudas neatsižvelgta.

(168) *Sumavimas* ([81]). Rumunijos valdžios institucijos patvirtino, kad 2007–2009 m. TMA negavo jokios kitos pagalbos.

(169) *Skelbimas ir informavimas* ([82]). BBIR 58 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad pagalba, suteikta iki BBIR įsigaliojimo, neprivalo atitikti 9 straipsnyje nustatytų skelbimo reikalavimų, kad būtų laikoma suderinama.

([76]) BBIR 58 straipsnio 1 dalis.
([77]) BBIR 3 straipsnis, siejamas su 56a straipsnio 2 dalimi.
([78]) BBIR 5 straipsnio 1 dalis.
([79]) BBIR 6 straipsnis.
([80]) BBIR 7 straipsnis.
([81]) BBIR 8 straipsnis.
([82]) BBIR 9 straipsnis.

8.3.1.2. Suderinamumas su BBIR 56a straipsnyje nustatytomis sąlygomis

(170) *Oro uostas turi būti atviras visiems potencialiems naudotojams* ([83]). TMA buvo atviras visiems potencialiems naudotojams, t. y. visoms oro transporto bendrovėms, kurios paprašė naudotis oro uosto infrastruktūra ir kurios nurodytos 30–36 konstatuojamosiose dalyse, sutikdamos su oro uosto tarifais, paskelbtais AIP ir taikomais vienodai, skaidriai ir visiems be išimties.

(171) Rumunijos valdžios institucijos patvirtino, kad visos oro transporto bendrovės, norinčios vykdyti skrydžius iš oro uosto pagal pirmiau aprašytą reglamentavimo sistemą, galėtų tai daryti. Taigi 2007–2009 m. laikotarpiu veiklą oro uoste vykdė kelios oro transporto bendrovės: „TAROM“, „Carpatair“, „Malev“, „Wizz Air“, „CimberAir“.

(172) *Pagalba neskiriama veikiančių oro uostų perkėlimui arba naujo keleivinio oro uosto steigimui* ([84]). Ataskaitiniu laikotarpiu TMA nebuvo perkeltas arba pertvarkytas iš aerodromo į keleivinį oro uostą; oro uosto infrastruktūra toje pačioje teritorijoje egzistuoja ir eksploatuojama nuo 1967 m.

(173) Pagalba neteikiama oro uostams, kurių vidutinis metinis krovinių srautas per dvejus finansinius metus iki metų, kuriais pagalba faktiškai suteikta, viršijo 200 000 tonų. Neturi būti tikėtina, kad dėl pagalbos oro uosto vidutinis metinis krovinių srautas per dvejus finansinius metus nuo pagalbos suteikimo padidės taip, kad viršytų 200 000 tonų ([85]). Per dvejus metus iki 2007–2009 m. laikotarpio ir kitus dvejus metus 2010–2011 m. TMA nevykdyta jokių krovininių skrydžių, o krovinių srautas neviršijo 200 000 tonų (37 konstatuojamoji dalis). Taigi ši sąlyga yra įvykdyta.

(174) Veiklos pagalba neteikiama oro uostams, kurių vidutinis metinis keleivių srautas per dvejus finansinius metus iki metų, kuriais pagalba faktiškai suteikta, viršijo 200 000 keleivių ([86]). 2005, 2006, 2007 ir 2008 m. keleivių skaičius TMA neviršijo ribos (žr. 1 lentelę), todėl ši sąlyga yra įvykdyta.

(175) Veiklos pagalbos suma neviršija sumos, kuri būtina veiklos nuostoliams padengti, ir pagrįsto pelno atitinkamu laikotarpiu. Pagalba teikiama arba *ex ante* fiksuotų periodinių išmokų, kurios pagalbos teikimo laikotarpiu negali būti didinamos, arba sumų, apskaičiuotų *ex post* pagal nustatytus veiklos nuostolius, forma ([87]). Viešasis finansavimas TMA pagal 1 priemonę 2007–2009 m. parodytas 5 lentelėje. Per visą 2007–2009 m. laikotarpį egzistavo finansavimo trūkumas, nepadengtas viešosiomis lėšomis. Taigi pagalba neviršija to, kas būtina veiklos nuostoliams padengti, ir pagrįsto pelno. Rumunijos valdžios institucijos patvirtino, kad sumos buvo suteiktos mėnesinėmis dalimis, remiantis *ex ante* sudarytu metiniu biudžetu, kuris buvo patikslintas *ex post*, atsižvelgiant į vykdymą, kaip parodyta metinėse finansinėse ataskaitose, siekiant padengti veiklos nuostolius neregistruojant pelno.

(176) Veiklos pagalba nemokama už kalendorinius metus, kuriais oro uosto metinis keleivių srautas viršija 200 000 keleivių ([88]). TMA keleivių skaičius 2007 m. buvo 156 929, 2008 m. – 69 945, o 2009 m. – 84 062 (žr. 1 lentelę). Taigi ši sąlyga yra įvykdyta.

(177) Teikiant veiklos pagalbą nenustatoma sąlyga, kad su konkrečiomis oro transporto bendrovėmis bus sudaryti susitarimai dėl oro uosto rinkliavų, rinkodaros mokesčių ar kitų su oro transporto bendrovių veikla atitinkamame oro uoste susijusių finansinių aspektų ([89]). Rumunijos valdžios institucijos patvirtino, kad pagalba nebuvo suteikta su sąlyga, kad bus sudaryti specialūs susitarimai su konkrečiomis oro transporto bendrovėmis, ir kad oro uosto mokesčiai buvo vienodi visoms oro transporto bendrovėms. Taigi ši sąlyga yra įvykdyta.

([83]) BBIR 56a straipsnio 3 dalis.
([84]) BBIR 56a straipsnio 4 dalis.
([85]) BBIR 56a straipsnio 10 dalis.
([86]) BBIR 56a straipsnio 15 dalis.
([87]) BBIR 56a straipsnio 16 dalis.
([88]) BBIR 56a straipsnio 17 dalis.
([89]) BBIR 56a straipsnio 18 dalis.

8.3.1.3. Išvada dėl suderinamumo su BBIR sąlygomis

(178) 1 priemonė atitinka BBIR sąlygas ir todėl yra suderinama su vidaus rinka.

8.3.2. *Išvada dėl 1 priemonės suderinamumo*

(179) Dėl 165–177 konstatuojamosiose dalyse išdėstytų priežasčių Komisija mano, kad 2007–2009 m. veiklos pagalba TMA yra suderinama su vidaus rinka pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą.

9. 2 PRIEMONĖS VERTINIMAS. ANTŽEMINIŲ PASLAUGŲ INFRASTRUKTŪROS FINANSAVIMAS 2011 M.

9.1. Pagalbos buvimas

(180) 126–133, 137, 140, 143 ir 148 konstatuojamosiose dalyse išvardyti pagalbos buvimo principai taikomi ir 2 priemonei.

9.1.1. *Ekonominė veikla ir įmonės sąvoka*

(181) Komisija visų pirma turi nustatyti, ar 2 priemonė taikoma įmonėms pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

(182) Kaip nurodyta 41 konstatuojamojoje dalyje, oro uosto valdytojas dalyvavo statant, prižiūrint ir eksploatuojant oro uosto infrastruktūrą, taip pat siūlant oro uosto paslaugas ir nustatant mokesčius naudotojams – komercinės aviacijos veiklos vykdytojams ir nekomerciniams bendrosios aviacijos naudotojams – už naudojimąsi oro uosto infrastruktūra, taigi vykdė komercinį infrastruktūros eksploatavimą. Vadinasi, oro uosto valdytojas, tuo metu, kai buvo padaryta investicija, vykdė ekonominę veiklą ir todėl tuo metu, kai buvo suteikta pagalba, buvo įmonė pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

(183) Be to, per oficialų tyrimą, kaip nurodyta 102 konstatuojamojoje dalyje, Rumunija patvirtino, kad pagal 2 priemonę finansuota įranga buvo naudojama bendrai oro uosto veiklai. Todėl Komisija daro išvadą, kad 2 priemonė nėra kompensacija už viešosios politikos srities sąnaudas ir todėl taikoma įmonei.

9.1.2. *Valstybės ištekliai ir priskirtinumas valstybei*

(184) Rumunijos valdžios institucijos patvirtino, kad visos 3 lentelė nurodytos investicijos buvo apmokėtos iš Murešo apskrities tarybos biudžeto, visų pirma: pagal 2011 m. vasario 10 d. regioninį sprendimą Nr. 15 finansuotas perono autobusas, 2011 m. liepos 28 d. regioninį sprendimą Nr. 94 – bagažo vežimėlis ir jėgainė, 2011 m. birželio 22 d. regioninį sprendimą Nr. 84 – laiptai ir ledo šalinimo įranga.

(185) Todėl Komisija mano, kad 2011 m. antžeminių paslaugų infrastruktūros finansavimas buvo suteiktas iš valstybės išteklių ir priskirtinas valstybei.

9.1.3. *Atrankumas*

(186) Finansinė parama pagal 184 konstatuojamojoje dalyje išvardytus regioninius sprendimus yra atrankioji, nes ji bus teikiama tik vienai įmonei, konkrečiai – TMA oro uosto valdytojui. Tai yra individuali priemonė. Taigi pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį 2 priemonė iš esmės yra atrankioji.

9.1.4. *Ekonominis pranašumas*

(187) Per oficialią tyrimo procedūrą Rumunijos valdžios institucijos tvirtino, kad net jei oro uostas veiktų laisvojoje rinkoje, dėl mažo veiklos lygio TMA negalėtų pelningai teikti antžeminių paslaugų. Todėl finansavimo metu Rumunijos valdžios institucijos manė, kad investicija yra negrįžtamosios sąnaudos, ir nebuvo tikimasi jokios finansinės grąžos. Taigi nagrinėjamasis viešasis finansavimas neatitinka rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principo.

(188) Rumunija taip pat teigė, kad viešasis finansavimas yra kompensacija už BEIP teikimą. Tais atvejais, kai įmonei pavedama teikti BEIP, norėdama nustatyti, ar vertinama priemone suteikiamas ekonominis pranašumas pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, kaip paaiškinta pirmiau 143 konstatuojamojoje dalyje, Komisija turi tikrinti, ar laikomasi visų keturių Sprendimo *Altmark* kriterijų.

(189) Kaip paaiškinta 144 konstatuojamojoje dalyje, ketvirtojo Sprendimo *Altmark* kriterijaus laikomasi, jeigu kompensacijos gavėjas pasirenkamas konkurso tvarka, leidžiančia atrinkti konkurso dalyvį, galintį reikiamą BEIP visuomenei teikti už mažiausią kainą, arba, kai tai nepavyksta, jeigu kompensacija apskaičiuojama remiantis veiksmingai veikiančios įmonės sąnaudomis.

(190) Šioje byloje pagalbos gavėjas nebuvo atrinktas konkurso tvarka. Be to, Rumunijos valdžios institucijos nepateikė jokių įrodymų, kad kompensacijos dydis buvo nustatytas remiantis sąnaudų, kurias tipinė gerai valdoma ir tinkamai aprūpinta įmonė būtų patyrusi vykdydama būtinus viešųjų paslaugų įsipareigojimus, analize. Todėl Komisija daro išvadą, kad nagrinėjamas viešasis finansavimas ketvirtojo Sprendimo *Altmark* kriterijaus neatitinka.

(191) Taigi, 2 priemonė neatitinka ketvirtojo Sprendimo *Altmark* kriterijaus, vadinasi, šioje byloje nesilaikoma visų Sprendimo *Altmark* kriterijų ir kitų Sprendimo *Altmark* kriterijų išsamiai vertinti nereikia. Kadangi, kaip paaiškinta 187 konstatuojamojoje dalyje, 2 priemonė neatitinka rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principo, ja oro uosto valdytojui suteiktas ekonominis pranašumas.

9.1.5. *Valstybių narių konkurencijos iškraipymas ir poveikis tarpusavio prekybai*

(192) 148–152 konstatuojamosios dalys taikytinos 2 priemonei. Kadangi 2 priemone remiamas regioninis oro uostas – TMA, turi būti laikoma, kad ji gali iškraipyti valstybių narių konkurenciją ir daryti poveikį jų tarpusavio prekybai.

9.1.6. *Išvada dėl valstybės pagalbos buvimo*

(193) Remdamasi tuo, kas išdėstyta, Komisija padarė išvadą, kad 2 priemonės yra valstybės pagalba oro uosto valdytojui pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

9.2. **Pagalbos teisėtumas**

(194) 2 priemonė buvo pradėta įgyvendinti prieš gaunant oficialų Komisijos patvirtinimą. Taigi ji yra neteisėta pagalba, nebent ji tenkintų atitinkamas kokio nors Sąjungos teisės akto, kuriuo tam tikrų kategorijų pagalbai nustatoma SESV 108 straipsnyje nustatytos pranešimo prievolės išimtis, sąlygas.

(195) Šioje byloje Rumunija tvirtino, kad investicija buvo atlikta laikantis 1997 m. Vyriausybės sprendimo ir kad investicija buvo susijusi su kompensacija už BEIP teikimą. Kaip nurodyta 156 (156)ir 157 konstatuojamosiose dalyse, Rumunija neįrodė, kad viešuoju finansavimu, grindžiamu 1997 m. Vyriausybės sprendimu, oro uostų valdytojams buvo pavesti aiškiai apibrėžti viešųjų paslaugų įsipareigojimai, todėl pagalba neatitiko 2005 m. BEIP sprendimo ir todėl ji buvo įgyvendinta pažeidžiant SESV 108 straipsnio 3 dalį.

9.3. **Suderinamumas su vidaus rinka**

(196) Dėl 157 ir 159 konstatuojamosiose dalyse nurodytų priežasčių 2 priemonė negali būti laikoma suderinama su 2012 m. BEIP sprendimu ar 2012 m. BEIP bendrosiomis nuostatomis.

(197) Todėl Komisija turi įvertinti, ar priemonė yra suderinama su BBIR, kuriame yra nuostatų dėl investicinės pagalbos regioniniams oro uostams tam tikromis sąlygomis.

9.3.1. *BBIR taikymas*

(198) BBIR pereinamojo laikotarpio nuostatose nurodyta, kad jis taikomas bet kokiai individualiai pagalbai, suteiktai iki jo įsigaliojimo, jei tokia pagalba atitinka visas BBIR, išskyrus 9 straipsnį, nustatytas sąlygas ([90]).

(199) Pagal BBIR 1 straipsnio 1 dalies m punktą reglamentas taikomas pagalbai regioniniams oro uostams. Investicinė pagalba oro uostui yra suderinama su vidaus rinka pagal Sutarties 107 straipsnio 3 dalį, jei ji atitinka BBIR 56a straipsnio 3–14 dalyse ir I skyriuje nustatytas sąlygas ([91]).

(200) BBIR 2 straipsnio 144 punkte oro uosto infrastruktūra apibrėžiama kaip „infrastruktūra ir įranga, kurią oro uostas naudoja oro uosto paslaugoms oro transporto bendrovėms ir įvairiems paslaugų teikėjams teikti; įskaitant kilimo ir tūpimo takus, terminalus, peronus, riedėjimo takus, centralizuotą antžeminių paslaugų infrastruktūrą ir visą kitą infrastruktūrą, kuri tiesiogiai naudojama oro uosto paslaugoms teikti, išskyrus infrastruktūrą ir įrangą, kuri pirmiausia reikalinga su oro susisiekimu nesusijusiai veiklai vykdyti“. Vertinamoji priemonė yra susijusi su 2011 m. antžeminių paslaugų infrastruktūros viešuoju finansavimu, todėl ji patenka į BBIR taikymo sritį.

(201) Todėl Komisija daro išvadą, kad pagal pereinamojo laikotarpio nuostatas BBIR kaip suderinamumo pagrindas yra taikytinas 2 priemonei.

9.3.2. *Priemonės suderinamumas su atitinkamomis BBIR nuostatomis*

9.3.2.1. Suderinamumas su BBIR I skyriumi

(202) *Skaidrumo reikalavimas* ([92]). Ši sąlyga įvykdyta, nes viešasis finansavimas teikiamas kaip metinės dotacijos, kurios apribojamos suma, būtina oro uostui eksploatuoti neuždirbant pelno. Ši riba kasmet *ex ante* nustatoma remiantis pajamų ir išlaidų biudžetais, kuriuos pateikia oro uosto valdytojas ir kurie patvirtinami Murešo apskrities tarybos sprendimais (žr. 56 konstatuojamąją dalį).

(203) *Skatinamasis poveikis.* ([93]) Rumunijos valdžios institucijos paaiškino, kad investicija buvo reikalinga privalomam krizių valdymo planui įgyvendinti pagal Vyriausybės sprendimą Nr. 443/2005, kuriuo patvirtinama nacionalinio saugumo programa. Rumunijos valdžios institucijos paaiškino, kad tuo metu, kai buvo investuojama, oro uoste turėta įranga kėlė pavojų oro uosto veiklai ir skrydžių saugai. Kadangi TMA negalėjo investicijų atlikti pats ir be investicijų oro uostas nebūtų galėjęs vykdyti skrydžių saugiomis sąlygomis, skatinamojo poveikio sąlyga yra įvykdyta.

([90]) BBIR 58 straipsnio 1 dalis.
([91]) BBIR 3 straipsnis, siejamas su 56a straipsnio 1 dalimi.
([92]) BBIR 5 straipsnio 1 dalis.
([93]) BBIR 6 straipsnis.

(204) *Pagalbos intensyvumo ir tinkamų finansuoti išlaidų apskaičiavimas* ([94]). Rumunijos valdžios institucijos pateikė patvirtinamuosius dokumentus, patvirtinančius apmokėjimą už įrangą, ir patvirtino, kad 588 062 RON suma, atitinkanti atskaitytiną PVM, nebuvo įtraukta į 2011 m. įsigytos antžeminių paslaugų infrastruktūros išlaidas.

(205) *Sumavimas* ([95]). Rumunijos valdžios institucijos patvirtino, kad TMA negavo jokios kitos rūšies pagalbos prekėms įsigyti.

(206) *Skelbimas ir informavimas* ([96]). 58 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad pagalba, suteikta iki BBIR įsigaliojimo, neprivalo atitikti 9 straipsnyje nustatytų skelbimo reikalavimų, kad būtų laikoma suderinama.

9.3.2.2. Suderinamumas su BBIR 56a straipsnyje nustatytomis sąlygomis

(207) *Oro uostas turi būti atviras visiems potencialiems naudotojams* ([97]). TMA buvo atviras visiems potencialiems naudotojams, t. y. visoms oro transporto bendrovėms, kurios paprašė naudotis oro uosto infrastruktūra ir kurios nurodytos 30–36 konstatuojamosiose dalyse, sutikdamos su oro uosto tarifais, paskelbtais AIP ir taikomais vienodai, skaidriai ir visiems be išimties.

(208) Rumunijos valdžios institucijos patvirtino, kad visos oro transporto bendrovės, norinčios vykdyti skrydžius iš oro uosto pagal pirmiau aprašytą reglamentavimo sistemą, galėtų tai daryti. Kaip paaiškinta 31, 33 ir 34 konstatuojamosiose dalyse, tuo metu, kai buvo daroma investicija, oro uoste reguliariuosius skrydžius vykdė oro transporto bendrovės „WizzAir“, „Malev“ ir „Tarom“.

(209) *Pagalba neskiriama veikiančių oro uostų perkėlimui arba naujo keleivinio oro uosto steigimui* ([98]). Ataskaitiniu laikotarpiu TMA nebuvo perkeltas arba pertvarkytas iš aerodromo į keleivinį oro uostą; oro uosto infrastruktūra toje pačioje teritorijoje egzistuoja ir eksploatuojama nuo 1967 m.

(210) Pagalba neteikiama oro uostams, kurių vidutinis metinis krovinių srautas per dvejus finansinius metus iki metų, kuriais pagalba faktiškai suteikta, viršijo 200 000 tonų. Negalima tikėtis, kad dėl pagalbos oro uosto vidutinis metinis krovinių srautas per dvejus finansinius metus nuo pagalbos suteikimo padidės taip, kad viršytų 200 000 tonų ([99]). 2009–2010 m. ir 2012–2013 m. TMA nevykdyta jokių krovininių skrydžių, o krovinių srautas neviršijo 200 000 tonų (37 konstatuojamoji dalis). Taigi ši sąlyga yra įvykdyta.

(211) Atitinkamos investicijos neviršija sumos, būtinos priimti srautui, kuris pagal pagrįstas srautų prognozes numatomas vidutiniu laikotarpiu ([100]). Rumunijos valdžios institucijos paaiškino, kad investicijomis buvo siekiama atitikti būtinus saugos standartus, kad skrydžiai galėtų būti vykdomi optimaliomis saugos sąlygomis (55 konstatuojamoji dalis). Todėl ši priemonė atitinka šį reikalavimą.

(212) Investicinė pagalba neteikiama oro uostui, kuris nuo veikiančio oro uosto, iš kurio teikiamos reguliarios oro susisiekimo paslaugos pagal Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 2 straipsnio 16 punktą, yra ne toliau kaip už 100 km arba yra pasiekiamas automobiliu, autobusu, traukiniu ar greituoju traukiniu per 60 minučių ([101]). Kaip paaiškinta 29 konstatuojamojoje dalyje, artimiausias TMA oro uostas yra CNIA, kuri yra už daugiau kaip 100 km ir 1 val. 30 min. automobiliu, ir tarptautinis Sibiu oro uostas, kuris yra nutolęs maždaug 120 km, 1 val. 50 min. automobiliu. Iki visų kitų didelių oro uostų reikia važiuoti automobiliu ilgiau nei 2 valandas. Taigi šioje byloje ši sąlyga yra tenkinama.

([94]) BBIR 7 straipsnis.
([95]) BBIR 8 straipsnis.
([96]) BBIR 9 straipsnis.
([97]) BBIR 56a straipsnio 3 dalis.
([98]) BBIR 56a straipsnio 4 dalis.
([99]) BBIR 56a straipsnio 10 dalis.
([100]) BBIR 56a straipsnio 5 dalis.
([101]) BBIR 56a straipsnio 6 dalis.

(213) 5 ir 6 dalys netaikomos oro uostams, kurių vidutinis metinis keleivių srautas per dvejus finansinius metus iki metų, kuriais pagalba faktiškai suteikta, neviršijo 200 000 keleivių, jeigu nėra tikėtina, kad dėl investicinės pagalbos oro uosto vidutinis metinis keleivių srautas padidėtų taip, kad per dvejus finansinius metus nuo pagalbos suteikimo dienos jis viršytų 200 000 keleivių. Tokiems oro uostams suteikta investicinė pagalba turi atitikti 11 dalį arba 13 ir 14 dalis ([102]). Kaip nurodyta 1 lentelė, 2009–2010 m. keleivių srautas buvo mažesnis nei 200 000 keleivių. Nors, kaip minėta 203 konstatuojamojoje dalyje, 2012 ir 2013 m. keleivių srautas viršijo 200 000 keleivių, pagal 2 priemonę finansuota įranga nebuvo skirta ir negalėjo padidinti oro uosto keleivių srautų, o tik leido oro uostui veikti saugiomis sąlygomis. Todėl Komisija mano, kad šioje byloje šis reikalavimas buvo įvykdytas. Kadangi TMA atitinka šioje konstatuojamojoje dalyje nustatytas sąlygas, dabar Komisijai turėtų tekti tik įrodyti, kad šioje byloje šio straipsnio 11 konstatuojamosios dalies laikomasi. Todėl Komisijai nereikia įrodyti, kad šioje byloje laikomasi 13 ir 14 konstatuojamųjų dalių.

(214) Investicinė pagalba neteikiama oro uostams, kurių vidutinis metinis keleivių srautas per dvejus finansinius metus iki metų, kuriais pagalba faktiškai suteikta, viršijo tris milijonus keleivių. Negalima tikėtis, kad dėl investicinės pagalbos oro uosto vidutinis metinis keleivių srautas per dvejus finansinius metus nuo pagalbos suteikimo padidės taip, kad viršytų tris milijonus keleivių ([103]). Kaip matyti iš 1 lentelė, per visą vertinamąjį laikotarpį TMA registruotas keleivių srautas buvo gerokai mažesnis nei trys milijonai. Taigi šioje byloje ši sąlyga yra įvykdyta.

(215) Pagalba neteikiama oro uostams, kurių vidutinis metinis krovinių srautas per dvejus finansinius metus iki metų, kuriais pagalba faktiškai suteikta, viršijo 200 000 tonų. Negalima tikėtis, kad dėl pagalbos oro uosto vidutinis metinis krovinių srautas per dvejus finansinius metus nuo pagalbos suteikimo padidės taip, kad viršytų 200 000 tonų ([104]). 2009–2010 m. ir kitus dvejus metus 2012–2013 m. TMA nevykdyta jokių krovininių skrydžių, o krovinių srautas neviršijo 200 000 tonų (37 konstatuojamoji dalis). Taigi ši sąlyga yra įvykdyta.

(216) Investicinės pagalbos suma neviršija tinkamų finansuoti išlaidų ir investicijos veiklos pelno skirtumo. Veiklos pelnas iš tinkamų finansuoti išlaidų atskaitomas *ex ante*, remiantis pagrįstomis prognozėmis, arba taikant lėšų susigrąžinimo mechanizmą ([105]). BBIR 2 straipsnio 39 punkte veiklos pelnas apibrėžiamas kaip „diskontuotųjų pajamų ir diskontuotųjų veiklos išlaidų per investicijos ekonominio naudingumo laikotarpį skirtumas, kai šis skirtumas yra teigiamas. Veiklos išlaidos apima išlaidas, kaip antai: išlaidas personalui, medžiagoms, rangovų paslaugoms, ryšiams, energijai, techninei priežiūrai, nuomai, administravimui, tačiau neapima nusidėvėjimo ir finansavimo išlaidų, jei jos buvo įtrauktos į investicinę pagalbą. Pajamų ir veiklos išlaidų diskontavimas taikant tinkamą diskonto normą sudaro galimybę gauti pagrįstą pelną.“

(217) TMA yra per visą vertinimo laikotarpį nuostolingai veikęs oro uostas. Kaip paaiškinta 9 lentelė, pagal Rumunijos valdžios institucijų prognozes buvo numatoma, kad TMA taps pelningas ne anksčiau kaip 2023 m. Todėl 2011 m., kai buvo investuojama, nebuvo tikimasi, kad investicijos bus susigrąžintos trumpuoju ir vidutinės trukmės laikotarpiu. Taigi nėra jokios perspektyvos gauti veiklos pelno trumpuoju ir vidutinės trukmės laikotarpiu po to, kai buvo padaryta investicija, todėl Komisija mano, kad ši konstatuojamoji dalis šiai bylai nėra taikytina.

(218) *Tinkamos finansuoti išlaidos yra su investicijomis į oro uosto infrastruktūrą susijusios išlaidos, įskaitant planavimo išlaidas* ([106]). Kadangi tai yra investicija į įrangą pagal BBIR 2 straipsnio 144 punktą, tinkamos finansuoti išlaidos atitinka visą Rumunijos valdžios institucijų išmokėtą ir 3 lentelė nurodytą sumą. Komisija mano, kad šioje byloje šis reikalavimas yra įvykdytas.

([102]) BBIR 56a straipsnio 7 dalis.
([103]) BBIR 56a straipsnio 9 dalis.
([104]) BBIR 56a straipsnio 10 dalis.
([105]) BBIR 56a straipsnio 11 dalis.
([106]) BBIR 56a straipsnio 12 dalis.

9.3.2.3. Išvada dėl suderinamumo su BBIR sąlygomis

(219) Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, 2 priemonė atitinka BBIR sąlygas.

9.3.3. *Išvada dėl 2 priemonės suderinamumo*

(220) Dėl 198–218 konstatuojamosiose dalyse išdėstytų priežasčių Komisija mano, kad 2011 m. TMA suteikta investicinė pagalba yra suderinama su vidaus rinka pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą.

10. 3 PRIEMONĖS VERTINIMAS. TMA FINANSAVIMAS PAGAL 2011 M. BEIP PAVEDIMĄ NUO 2011 M. RUGPJŪČIO MĖN. IKI 2014 M. SPALIO MĖN.

10.1. Pagalbos buvimas

(221) SESV 107 straipsnio 1 dalies principai, išdėstyti 126–133, 137, 140, 143 ir 148 konstatuojamosiose dalyse, taikomi ir vertinant 3 priemonę.

10.1.1. *Ekonominė veikla ir įmonės sąvoka*

(222) Kaip išdėstyta 41 konstatuojamojoje dalyje, vertinamu laikotarpiu oro uosto valdytojas vykdė ekonominę veiklą ir todėl yra įmonė pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

(223) Rumunijos valdžios institucijos teigė, kad veikla, susijusi su orlaivių sauga ir saugumu, taip pat orlaivių, kuriems netaikomi oro uosto mokesčiai, nurodyti 2011 m. BEIP pavedimo 1 straipsnio 2 dalies d–h punktuose (58 konstatuojamoji dalis), aptarnavimu, nėra ekonominio pobūdžio ir patenka į valdžios institucijos įgaliojimų sritį.

(224) Dėl 2011 m. BEIP pavedimo 1 straipsnio 2 dalies d, e ir h punktuose išvardytų veiklos rūšių (58 konstatuojamoji dalis) Komisija primena, kad skrydžių valdymas, policija, muitinė, gaisrų gesinimas, civilinės aviacijos apsaugai nuo neteisėtų veikų būtina veikla ir investicijos į infrastruktūrą ir įrangą, būtinas šiai veiklai vykdyti, paprastai laikomos neekonominio pobūdžio (132 konstatuojamoji dalis). Todėl Komisija mano, kad skrydžių valdymo paslaugų, gaisro gesinimo paslaugų, skubios pagalbos paslaugų teikimas, saugos užtikrinimas, patalpos ir komunalinės paslaugos, būtinos valdžios institucijoms, vykdančioms konkrečią kontrolės veiklą oro uoste, ir oro uosto infrastruktūros apsauga, kaip nurodyta 2011 m. BEIP pavedimo 1 straipsnio 2 dalies d, e ir h punktuose, yra neekonominio pobūdžio. Kaip pirmiau nurodyta 39 konstatuojamojoje dalyje, Rumunijos oro uostų valdytojų veiklą reglamentuojanti reglamentavimo sistema buvo nuosekliai taikoma visuose oro uostuose.

(225) Komisija mano, kad 2011 m. BEIP pavedimo 1 straipsnio 2 dalies d, e ir h punktuose išvardytos veiklos finansavimas priklauso viešosios politikos sričiai, todėl nėra valstybės pagalba.

(226) Dėl 2011 m. BEIP pavedimo 1 straipsnio 2 dalies f ir g punktuose išvardytų veiklos rūšių finansavimo (žr. 58 konstatuojamąją dalį) Rumunija teigė, kad infrastruktūra ir įranga buvo įsigytos orlaivių, kurie teisiškai atleisti nuo oro uosto mokesčių mokėjimo, skrydžiams vykdyti pagal Vyriausybės nutarimo Nr. 29/1997 dėl Aviacijos kodekso 31 straipsnio 2 dalį. Kaip pavyzdį Rumunija nurodė, kad tuo metu, kai buvo teikiamas finansavimas, TMA buvo taikomas keleivių įlaipinimo ir išlaipinimo pėsčiomis metodas. Autobuso pirkimas buvo būtinas, kad būtų patenkinti keleivių vežimo reikalavimai avarinės situacijos arba nelaimės (pvz., dėl terorizmo) atveju.

(227) Tačiau nei skrydžių, kuriems netaikomi 2011 m. BEIP pavedimo 1 straipsnio 2 dalies f punkte išvardyti oro uosto mokesčiai, tvarkymas, nei g punkte išvardytų tokiems skrydžiams vykdyti būtinos įrangos pirkimas ir techninė priežiūra paprastai nėra valstybei priskirtinos funkcijos.

(228) Be to, Komisija primena, kad jeigu infrastruktūros objektas naudojamas ir ekonominei, ir neekonominei veiklai, į valstybės pagalbos taisyklių taikymo sritį pateks ta viešojo finansavimo dalis, kuria padengiamos su ta ekonomine veikla susijusios sąnaudos ([107]).

([107]) 2014 m. Aviacijos gairių 34 ir 35 punktai ir juose nurodyta jurisprudencija.

(229) Per oficialų tyrimą šioje byloje Rumunija patvirtino, kad pagrindinė infrastruktūra buvo naudojama ir oro uosto ekonominei veiklai.

10.1.2. *Valstybės ištekliai ir priskirtinumas valstybei*

(230) Kompensacija, suteikta TMA pagal 2011 m. BEIP, buvo patvirtinta 2011 m. rugpjūčio mėn. regioniniu sprendimu (58 konstatuojamoji dalis) ir išmokėta iš Murešo apskrities tarybos biudžeto. Šį sprendimą tiesiogiai priėmė Murešo apskrities – Rumunijos vietos apskrities, kuri yra Rumunijos valstybės dalis, – taryba.

(231) Todėl Komisija mano, kad toks finansavimas yra valstybės ištekliai ir taip pat priskirtinas valstybei.

10.1.3. *Atrankumas*

(232) Nagrinėjamu atveju valstybė pasiūlė ir suteikė finansinę paramą vienai įmonei – oro uosto valdytojui. Tai yra individuali priemonė. Taigi pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį 3 priemonė iš esmės atrankioji.

10.1.4. *Ekonominis pranašumas*

(233) Oro uostų valdytojui suteiktu viešuoju finansavimu buvo siekta dengti nuostolius, kuriuos jis patyrė vykdydamas savo įprastinę veiklą, arba dengti investicines sąnaudas. Komisijos turimuose faktiniuose įrodymuose ar iš Rumunijos arba trečiųjų šalių gautose pastabose nenurodyta nieko, kas leistų manyti, kad pagalbą teikianti institucija, nusprendusi suteikti tas finansavimo priemones, iš jų galėjo tikėtis kokios nors finansinės grąžos.

(234) Komisija taip pat pažymi, kad Rumunija neteigė, jog finansavimas atitiko rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą. Kaip parodyta 4 lentelė, TMA visą tiriamąjį laikotarpį veikė nuostolingai ir vidutinės trukmės laikotarpiu negalėjo tapti pelninga (5 lentelė.). Todėl Komisija daro išvadą, kad vertinamasis finansavimas neatitiko rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principo.

(235) Tyrimo metu Rumunija taip pat teigė, kad ginčijamas viešasis finansavimas yra kompensacija už BEIP teikimą, ir tai atitiko Sprendimo *Altmark* kriterijus.

(236) Šioje byloje ketvirtojo Sprendimo *Altmark* kriterijaus nesilaikyta, nes pagalbos gavėjas nebuvo pasirinktas konkurso tvarka. Taip pat nėra įrodymų, iš kurių būtų matyti, kad kompensacijos dydis buvo nustatytas remiantis sąnaudų, kurių tipinė įmonė, gerai valdoma ir tinkamai apsirūpinusi reikiamomis priemonėmis, kad atitiktų būtinus viešųjų paslaugų reikalavimus, būtų patyrusi vykdydama tuos įpareigojimus, atsižvelgiant į vykdant tuos įpareigojimus gautas atitinkamas pajamas ir pagrįstą pelną, analize. Todėl Komisija mano, jog negalima daryti išvados, kad nagrinėjamas viešasis finansavimas buvo nustatytas remiantis veiksmingai veikiančios įmonės sąnaudomis. Kadangi ketvirtasis Sprendimo *Altmark* kriterijus nebuvo įvykdytas, Komisija mano, kad šioje byloje visi keturi Sprendimo *Altmark* kriterijai nebuvo įvykdyti.

(237) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Komisija daro išvadą, kad vertinamąja 3 priemone oro uosto valdytojui suteiktas ekonominis pranašumas.

10.1.5. *Valstybių narių konkurencijos iškraipymas ir poveikis tarpusavio prekybai*

(238) 152 konstatuojamojoje dalyje pateiktas vertinimas taip pat taikomas viešajam finansavimui, oro uosto valdytojui suteiktam pagal 2011 m. BEIP pavedimą, todėl turi būti laikoma, kad šis finansavimas gali iškraipyti valstybių narių konkurenciją ir daryti poveikį jų tarpusavio prekybai.

10.1.6. *Išvada dėl valstybės pagalbos buvimo*

(239) Remdamasi tuo, kas išdėstyta, Komisija daro išvadą, kad viešasis finansavimas, oro uosto valdytojui suteiktas remiantis 2011 m. BEIP pavedimu, yra valstybės pagalba oro uosto valdytojui pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, išskyrus veiklos, patenkančios į viešąją kompetenciją, kaip nurodyta 225 konstatuojamojoje dalyje, finansavimą.

10.2. **Pagalbos teisėtumas**

(240) 3 priemonė buvo pradėta įgyvendinti prieš gaunant oficialų Komisijos patvirtinimą. Taigi ji yra neteisėta pagalba, nebent ji tenkintų atitinkamas kokio nors Sąjungos teisės akto, kuriuo tam tikrų kategorijų pagalbai nustatoma SESV 108 straipsnyje nustatytos pranešimo prievolės išimtis, sąlygas.

(241) Šioje byloje Rumunija teigė, kad 2 priemonė atitinka 2005 m. BEIP sprendimo sąlygas.

10.2.1. *2011 m. BEIP pavedimo suderinamumas su 2005 m. BEIP sprendimu*

(242) 2005 m. BEIP sprendime pirmiausia reikalaujama, kad būtų teikiama tikra BEIP. Šiuo atžvilgiu Komisija primena, kad valstybės narės turi didelę diskreciją apibrėžti BEIP. Komisija tik tikrina, ar nustatant viešųjų paslaugų įsipareigojimų apimtį buvo padaryta akivaizdi klaida ([108]).

(243) Kalbant apie tai, ar bendras oro uosto valdymas yra BEIP, kaip šioje byloje teigia Rumunijos valdžios institucijos, Komisija paprastai vertina, ar, nesant oro uosto, teritorija, kurią galėtų aptarnauti oro uostas, būtų izoliuota nuo likusios Sąjungos dalies tokiu mastu, kad būtų pakenkta jos socialinei ir ekonominei plėtrai. Ši analizė turėtų būti atliekama kiekvienu konkrečiu atveju ([109]).

(244) Šioje byloje Komisija atsižvelgia į šiuos aspektus:

a) TMA yra už 103 km nuo CNIA. Rumunijos valdžios institucijos paaiškino, kad tuo metu, kai buvo paskelbtas 2011 m. rugpjūčio mėn. regioninis sprendimas, dėl 23–26 konstatuojamosiose dalyse paaiškintų aplinkybių kelionė tarp abiejų oro uostų užtrukdavo ilgiau nei dvi valandas, nes kelio būklė buvo prasta, todėl didžiausias vidutinis greitis buvo 65 km/h, o eismas didelis. Jei būtų naudojamasi autobusų transportu, kelionės laikas dar pailgėtų: minimali kelionės trukmė būtų 3 valandos ir 10 minučių (įskaitant kelionę iš Klužo-Napokos autobusų stoties į CNIA).

b) Be to, Rumunijos valdžios institucijos paaiškino, kad tuo metu, kai buvo priimtas 2011 m. rugpjūčio mėn. regioninis sprendimas, be TMA apskritys į šiaurę, rytus ir pietus nuo Tirgu Murešo apskrities (t. y. Hargitos, Kovasnos, Bistricos, Sibiu, Niamco ir Brašovo apskritys) būtų buvusios izoliuotos nuo likusios Sąjungos dalies, nes nebuvo greitkelio, jungiančio Murešo, Hargitos, Kovasnos, Bistricos, Niamco, Brašovo, Sibiu ir CNIA apskritis (žr. 23–26 konstatuojamąsias dalis).

c) Be to, Rumunijos valdžios institucijos paaiškino, kad dėl Hargitos apskritį (apie 300 000 gyventojų) supančių Karpatų kalnų vienintelis lengvas kelias yra į vakarus (link Murešo apskrities) ir kad TMA yra vienintelis oro maršrutas, per kurį šios apskrities gyventojai gali patekti į kitus Europos regionus. Tyrimo metu Rumunijos valdžios institucijos taip pat atkreipė dėmesį į oro sąlygų įtaką kelionės tarp Murešo apskrities ir kaimyninių apskričių trukmei. Metinis snygio intervalas Tirgu Mureše gali siekti 190 dienų per metus. Sniegingų dienų (dienų, kuriomis sutrinka kelių eismas) dažniausiai būna gruodžio mėn. (14,4 dienos), sausio mėn. (23,2 dienos) ir vasario mėn. (17,5 dienos) – iš viso 55,1 dienos per metus. Kai kur žiemos mėnesiais sniego paklotė išsilaiko visą mėnesį, t. y. 31 dieną gruodžio ir sausio mėn. ir 28–29 dienas vasario mėn. Dar viena spūsčių keliuose priežastis yra šaltis. Pirmoji rudens šalna Tirgu Mureše vidutiniškai būna spalio 13 d., o paskutinė pavasario šalna – balandžio 21 d. Tai reiškia, kad vidutinis metinis laikotarpis be šalčio yra 174 dienos.

d) Be to, tuo metu geležinkelių transportas buvo išvystytas nepakankamai, o greitųjų geležinkelių jungčių nebuvo.

([108]) 2017 m. kovo 1 d. Bendrojo Teismo sprendimas *SNCM / Komisija*, T-454/13, 111 punktas, 2005 m. birželio 15 d. Sprendimas *Olsen / Komisija*, T-17/02, ECLI:EU:T:2005:218, 216 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija, ir 2008 m. spalio 22 d. Sprendimas *TV2 / Danmark ir kt. / Komisija*, T-309/04, T-317/04, T-329/04 ir T-336/04, ECLI:EU:T:2008:457, 101 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija.

([109]) 2014 m. Aviacijos gairių 72 punktas.

e) Tyrimo metu Rumunijos valdžios institucijos rėmėsi 2015 m. Rumunijos bendruoju transporto planu ([110]), siekdamos įrodyti, kad vidutinės trukmės laikotarpiu nei CNIA, nei Sibiu nesugebėtų susidoroti su savo eismu be papildomų didelių investicijų (CNIA turėtų papildomai pastatyti 23 265 m^2 orlaivių peronų ir 29 066 m^2 keleivių terminalų, o Sibiu – 460 m^2 keleivių terminalų vien savo poreikiams patenkinti). Todėl, jei TMA nebeegzistuotų, TMA keleivių srauto negalėtų perimti nė vienas iš šių dviejų oro uostų.

f) Kaip nurodyta 21 konstatuojamojoje dalyje, Murešo apskrityje pastaraisiais dešimtmečiais labai sumažėjo gyventojų ir ši tendencija turėtų išlikti ir ateinančiais metais. Be to, kaip minėta 22 konstatuojamojoje dalyje, Murešo apskritis gavo mažiau naudos iš ES plėtros nei kaimyninės apskritys, jau nekalbant apie Bukarešto metropolinę zoną. Rumunijos valdžios institucijos pripažįsta infrastruktūros svarbą regioninei plėtrai ir oro uostą laiko labai svarbiu objektu. Todėl jo renovacija buvo įtraukta į 2014–2020 m. didelės infrastruktūros veiksmų programą. Įgyvendindama Murešo apskrities plėtros strategiją, apskrities taryba planavo šalia oro uosto pastatyti pramoninį parką – Murešo pramoninį parką. ([111]) Rumunijos valdžios institucijos patvirtino, kad parkui pavyko pritraukti gamybos įmonių ir užsienio investicijų, o tai prisidėjo prie regiono ekonomikos augimo. Galiausiai, siekiama sukurti įvairiarūšio transporto mazgą, kad būtų toliau remiamas vietovės junglumas ir plėtra.

g) Rumunijos valdžios institucijos pabrėžė turizmo, kaip ekonominės veiklos, svarbą didinant apskrities dinamiškumą. 2010–2015 m. turizmas šioje apskrityje labai išaugo: pagal turistų skaičių Murešo apskritis buvo 4-oje vietoje Rumunijoje – iš viso apsilankė 492 181 lankytojas ([112]). 2015 m. užsienio turistų labiausiai lankytos vietos buvo Sigišoara, Tirgu Murešas ir Sovatos kurortas. Užsienio turistai daugiausia atvyksta ne tik iš ES šalių, bet ir iš Europos Sąjungai nepriklausančių šalių (pvz., Izraelio). Rumunijos valdžios institucijos pažymėjo, kad Tirgu Murešo oro uostas, užtikrinantis tiesiogines jungtis su keliais didžiaisiais ES miestais, atliko lemiamą vaidmenį didinant turistų skaičių.

h) Galiausiai, Rumunijos valdžios institucijos pažymėjo, kad Tirgu Murešas yra pirmaujantis širdies ir kraujagyslių transplantacijos ir skubiosios medicinos pagalbos centras. Greitas organų pervežimas iš vieno nacionalinio centro į kitą yra esminis organų transplantacijos aspektas. Murešo apskrities skubiosios pagalbos klinikinės ligoninės tikslas – užimti pirmaujančią vietą ne tik širdies transplantacijos, bet ir širdies bei plaučių transplantacijos, inkstų transplantacijos ar bet kokio kito organo ir audinių transplantacijos srityse. Tai atitinka Rumunijos sveikatos ministerijos strategiją, pagal kurią numatoma Tirgu Mureše įsteigti audinių banką. Ligoninė pabrėžė, kad nuolat skraidinti pacientus sraigtasparniu į ligoninę iš kito, labiau nutolusio oro uosto neretai trukdo meteorologiniai ar techniniai apribojimai, o tai turi pasekmių pacientui.

(245) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Komisija mano, kad Rumunija nepadarė akivaizdžios vertinimo klaidos, kai nusprendė, kad be TMA kai kurios Rumunijos Centrinio regiono teritorijos būtų izoliuotos nuo likusios Sąjungos teritorijos, todėl tai pakenktų jų socialiniam ir ekonominiam vystymuisi.

(246) Šiomis aplinkybėmis Komisija mano, kad Rumunijos valdžios institucijų pateiktos informacijos pakanka, kad jos galėtų pagrįsti savo sprendimą TMA pavesti vykdyti BEIP, ir kad Rumunija nepadarė akivaizdžios klaidos.

(247) 2005 m. BEIP sprendimas (2 straipsnio 1 dalies d punktas) taip pat taikomas tik oro uostams, kuriuose per dvejus finansinius metus iki tų metų, kuriais buvo pavesta teikti BEIP, buvo mažiau nei 1 000 000 keleivių.

(248) 2009 ir 2010 m., t. y. metais iki 2011 m. BEIP pavedimo, iš ir į TMA per metus skrido mažiau nei 1 000 000 keleivių (žr. 1 lentelę). Taigi 2005 m. BEIP sprendimas buvo taikomas 2 priemonei.

([110]) master-planul-general-de-transport_iulie_2015_vol-i.pdf.
([111]) 2014–2020 m. Murešo apskrities plėtros planas.
Paskelbta adresu anexa_hot107_2014.pdf.
([112]) https://mures.insse.ro/wp-content/uploads/2023/03/Mures_Anuar_statistic_2015.pdf.

(249) Galiausiai, 2005 m. BEIP sprendime nustatytos kelios toliau nurodytos BEIP kompensacijos regioniniams oro uostams suderinamumo sąlygos.

(250) *Pavedimas*. Kad būtų galima taikyti 2005 m. BEIP sprendimą, atsakomybė už BEIP teikimą įmonei pavedama vienu ar keliais oficialiais aktais ([113]). Šioje byloje BEIP buvo pavesta teikti 2011 m. rugpjūčio mėn. regioniniu sprendimu.

(251) 2005 m. BEIP sprendimo 4 straipsnyje taip pat nurodyti keli aspektai, kuriuos turėtų atitikti pavedimo aktas, visų pirma:

1) *Viešųjų paslaugų įsipareigojimų pobūdis ir trukmė*. Viešųjų paslaugų įsipareigojimų pobūdis apibrėžtas 2011 m. rugpjūčio mėn. regioninio akto 1 straipsnio 2 dalyje. Viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymas ribojamas iki metų, einančių po metų, kuriais TMA keleivių skaičius viršija 1 000 000 ribą, sausio 1 d. ir ne vėliau kaip 2016 m. gruodžio 31 d. ([114]) Be to, 2011 m. rugpjūčio mėn. regioniniame sprendime nustatyta, kad po šios datos pavedimas teikti BEIP turi būti peržiūrėtas ([115]).

2) *Atitinkama įmonė ir teritorija*. BEIP buvo pavesta teikti oro uosto valdytojui, o pavedimo teritorija apibrėžiama kaip 24 000 km^2 geografinė teritorija, kurioje gyvena maždaug 1,5 mln. gyventojų ir kuri apima keturias apskritis: Murešo, Bistricos, Hargitos ir Kovasnos ([116]).

3) *Įmonei suteiktų išimtinių arba specialių teisių pobūdis*. Oro uosto valdytojui suteikiama išimtinė teisė teikti BEIP ([117]).

4) Kompensacijos apskaičiavimo, priežiūros ir peržiūros kriterijai:

i) kompensacijos apskaičiavimas. Išlaidos, į kurias reikia atsižvelgti nustatant kompensacijos dydį, apima visas fiksuotąsias ir kintamąsias, einamąsias ir kapitalo sąnaudas, patirtas vykdant su BEIP susijusią veiklą, ir šios veiklos dalį bendrose oro uosto valdytojo sąnaudose. Į investicines sąnaudas bus atsižvelgiama, jei jos yra griežtai susijusios su veiklos, susijusios su BEIP, vykdymu ([118]). Pajamos, į kurias reikia atsižvelgti nustatant kompensaciją, apima visas pajamas iš veiklos, įtrauktos į BEIP, ir bet kokį pelną iš kitos veiklos vykdytojo vykdomos veiklos, kuri nėra susijusi su BEIP ([119]).

ii) *Kompensacijos priežiūra*. Oro uosto valdytojas pagrindžia prašomos kompensacijos sumą ir parengia iš vietos biudžeto gautų sumų pagrindimo ataskaitą. Murešo apskrities tarybos Ekonomikos departamentas yra atsakingas už šioje ataskaitoje pateiktos informacijos ir oro uosto valdytojo pateiktų finansinių ataskaitų tikrinimą. Ši priežiūra atliekama bent kartą per metus ir dažniau, jei manoma, kad tai būtina ([120]).

iii) Kompensacijos peržiūra ir kompensacijos permokos vengimo ir grąžinimo tvarka. Remdamasis reguliariomis patikromis, Murešo apskrities tarybos Ekonomikos departamentas reikalauja, kad oro uosto valdytojas grąžintų bet kokią kompensacijos permoką, ir prireikus pateikia pagrįstą pasiūlymą dėl su BEIP susijusios veiklos peržiūros ([121]).

(252) Todėl Komisija daro išvadą, kad 2011 m. rugpjūčio mėn. regioninis sprendimas atitinka 2005 m. BEIP sprendimo 4 straipsnyje nustatytas sąlygas.

([113]) 2005 m. BEIP sprendimo 4 straipsnis.
([114]) 2011 m. rugpjūčio mėn. regioninio sprendimo 2 straipsnio 2 dalis.
([115]) 2011 m. rugpjūčio mėn. regioninio sprendimo 2 straipsnio 3 dalis.
([116]) 2011 m. rugpjūčio mėn. regioninio sprendimo 1 straipsnio 1 dalis.
([117]) 2011 m. rugpjūčio mėn. regioninio sprendimo 3 straipsnis.
([118]) 2011 m. rugpjūčio mėn. regioninio sprendimo 4 straipsnio 4 dalis.
([119]) 2011 m. rugpjūčio mėn. regioninio sprendimo 4 straipsnio 5 dalis.
([120]) 2011 m. rugpjūčio mėn. regioninio sprendimo 5 straipsnis.
([121]) 2011 m. rugpjūčio mėn. regioninio sprendimo 5 straipsnio 4 dalis.

(253) *Kompensacija* ([122]). 2005 m. BEIP sprendimo 5 straipsnyje nustatyti kriterijai, kuriuos turi atitikti kompensacija, kad ją būtų galima laikyti suderinama su sprendimu.

(254) Kompensacijos suma neviršija to, kas būtina išlaidoms, patirtoms vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimus, padengti ir pagrįsto pelno iš nuosavo kapitalo, būtino tiems įsipareigojimams įvykdyti. Kaip parodyta 3 lentelė, oro uostas patyrė nuostolių per visą pavedimo laikotarpį (2011–2014 m.). Oro uosto valdytojo gautos kompensacijos nepakako BEIP įsipareigojimų vykdymo sąnaudoms padengti. Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, reikia suprasti, kad nagrinėjamu atveju ši sąlyga yra įvykdyta.

(255) Sąnaudos ir pajamos, į kurias reikia atsižvelgti, apima visas sąnaudas, patirtas teikiant BEIP ir apskaičiuotas pagal visuotinai pripažintus sąnaudų apskaitos principus. Komisija supranta, kad dėl 251 konstatuojamojoje dalyje paaiškintų priežasčių sąnaudos ir pajamos buvo apskaičiuotos pagal 2011 m. rugpjūčio mėn. regioninio sprendimo 4 straipsnio 4 ir 5 dalis, todėl šis kriterijus yra įvykdytas.

(256) *Su BEIP susijusių sąnaudų ir pajamų apskaitos atskyrimas nuo kitų paslaugų*. Kaip paaiškinta 62 konstatuojamojoje dalyje, 2011 m. pavedimu reikalaujama aiškiai atskirti sąskaitas. Toks atskyrimas buvo taikomas visą pavedimo laikotarpį.

(257) Todėl Komisija daro išvadą, kad šioje byloje 2005 m. BEIP sprendimo 5 straipsnyje nustatytos sąlygos yra įvykdytos.

(258) *Kompensacijos permokos kontrolė*. 2005 m. BEIP sprendimo 6 straipsnyje nustatyti keli mechanizmai, kuriais siekiama užtikrinti, kad oro uosto valdytojui nebūtų mokama per didelė kompensacija, t. y. reguliarūs patikrinimai, mechanizmai, kuriais užtikrinamas kompensacijos permokos grąžinimas, ir nuostatos, kuriomis siekiama išvengti kompensacijos permokos ateityje.

(259) Kaip paaiškinta 251 konstatuojamosios dalies 4 punkto ii ir iii papunkčiuose, Murešo apskrities taryba įdiegė mechanizmus, kuriais siekiama išvengti kompensacijos permokos. Be to, Murešo apskrities taryba taisyklėse nustatė, kad būsima kompensacija apskaičiuojama atsižvelgiant į ankstesnių metų rezultatus. Kitaip tariant, jei 2012 m. oro uosto valdytojui būtų skirta per didelė kompensacija, perviršis būtų perkeltas 2013 m. kompensacijai padengti ([123]).

(260) Todėl Komisija daro išvadą, kad šioje byloje 2005 m. BEIP sprendimo 6 straipsnyje nustatytos sąlygos yra įvykdytos.

10.2.2. *Išvada*

(261) Komisija daro išvadą, kad pagalba, suteikta remiantis 2011 m. BEIP pavedimu, yra suderinama su vidaus rinka pagal SESV 106 straipsnio 2 dalį ir jai netaikoma SESV 108 straipsnio 3 dalyje numatyta pareiga iš anksto pranešti.

11. **4 PRIEMONĖS VERTINIMAS. TMA FINANSAVIMAS PAGAL 2014 M. BEIP PAVEDIMĄ NUO 2014 M. SPALIO 30 D. IKI 2019 M. GEGUŽĖS 9 D.**

11.1. **Pagalbos buvimas**

(262) SESV 107 straipsnio 1 dalies principai, išdėstyti 126–133, 137, 140, 143, 148 ir 149 konstatuojamosiose dalyse, taikytini ir vertinant 4 priemonę.

([122]) Per vertinamą laikotarpį oro uosto valdytojui buvo kompensuota suma, kuri buvo mažesnė už jo faktines sąnaudas (4 lentelė**).** Todėl Komisija BEIP sprendimo 6 straipsnio nuostatų dėl pagrįsto pelno nenagrinės.

([123]) Žr., pavyzdžiui, 2012 m. gruodžio 20 d. Murešo apskrities tarybos sprendimą Nr. 158, kuriame nustatyta, kad 2013 ir 2014 m. kompensacijos įvertis biudžeto projekte grindžiamas 2012 m. rezultatais.

11.1.1. *Ekonominė veikla ir įmonės sąvoka*

(263) Kaip išdėstyta 41 konstatuojamojoje dalyje, vertinamu laikotarpiu oro uosto valdytojas vykdė ekonominę veiklą ir todėl yra įmonė pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

(264) Rumunijos valdžios institucijos teigė, kad oro uosto valdytojas vykdė tam tikrą veiklą, patenkančią į 2014 m. BEIP taikymo sritį, t. y. į viešosios politikos sritį. Visų pirma Rumunija teigė, kad išlaidos, kurias oro uosto valdytojas patiria oro uosto patalpose veikiančių valstybės subjektų vardu, taip pat išlaidos, patirtos aptarnaujant skrydžius, kuriems netaikomi oro uosto mokesčiai, turi būti laikomos patenkančiomis į viešosios politikos sritį.

(265) Komisija primena, kad jeigu infrastruktūros objektas naudojamas ir ekonominei, ir neekonominei veiklai, į valstybės pagalbos taisyklių taikymo sritį pateks ta viešojo finansavimo dalis, kuria padengiamos su ta ekonomine veikla susijusios sąnaudos.

(266) Dėl viešosios paramos, naudojamos veiklai pagal 2014 m. BEIP pavedimo 1 straipsnio 2 dalies d–g punktus (66 konstatuojamoji dalis), Komisija primena, kad veikla, susijusi su policija, muitine, gaisrų gesinimu, civilinės aviacijos apsaugai nuo neteisėtų veikų būtina veikla ir investicijomis bei techninė priežiūra, susijusiomis su infrastruktūra ir įranga, reikalinga šiai veiklai vykdyti, apskritai laikoma neekonominio pobūdžio veikla.

(267) Todėl Komisija mano, kad 2014 m. BEIP pavedimo 1 straipsnio 2 dalies d punkte nurodytos oro uosto infrastruktūros apsauga, paieškos ir gelbėjimo operacijos oro uosto teritorijoje pagal e punktą, apsaugos ir saugumo priemonės, skirtos ekstremaliosioms situacijoms ir gaisrų prevencijai bei kontrolei, pagal f punktą ir būtinų patalpų, įrangos ir infrastruktūros, kurių reikia muitinės administracijai, pasienio policijai, oro transporto policijai, Vidaus reikalų ministerijai ir Rumunijos žvalgybos tarnybai, kad jos galėtų vykdyti savo konkrečią veiklą suteikimas pagal g punktą yra priemonės, susijusios su įprastu valstybės funkcijų vykdymu, jei jos priskiriamos 132 konstatuojamojoje dalyje išvardytoms kategorijoms ([124]). Kaip pirmiau nurodyta 39 konstatuojamojoje dalyje, Rumunijos oro uostų valdytojų veiklą reglamentuojanti reglamentavimo sistema buvo nuosekliai taikoma visuose oro uostuose.

(268) Todėl viešoji parama 2014 m. BEIP pavedimo 1 straipsnio 2 dalies d–g punktuose nurodytai veiklai priklauso viešosios politikos sričiai ir nėra pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

(269) Tačiau nei nemokamas valstybinių skrydžių, karinės tarnybos skrydžių tam tikrose ministerijose ir vyriausybės tarnybose, skrydžių ekstremaliosiose situacijose ir kitais 2014 m. BEIP pavedimo 1 straipsnio 2 dalies h punkte išvardytais teisės aktais reglamentuojamais atvejais vykdomų skrydžių vykdymas, nei valstybei priklausantiems orlaiviams teikiamos antžeminės paslaugos, įskaitant c punkte nurodytos susijusios įrangos pirkimą, paprastai nėra valstybei priskirtinos funkcijos.

11.1.2. *Valstybės ištekliai ir priskirtinumas valstybei*

(270) Kompensacija, suteikta TMA pagal 2014 m. BEIP, buvo patvirtinta 2014 m. spalio mėn. regioniniu sprendimu (43 konstatuojamoji dalis) ir išmokėta iš Murešo apskrities tarybos biudžeto. Šį sprendimą tiesiogiai priėmė Murešo apskrities – Rumunijos vietos apskrities, kuri yra Rumunijos valstybės dalis, – taryba.

(271) Todėl Komisija mano, kad pagal 2014 m. spalio mėn. regioninį sprendimą suteiktas finansavimas yra valstybės ištekliai ir taip pat priskirtinas valstybei.

([124]) 2014 m. liepos 23 d. Komisijos sprendimas (ES) 2015/1226 dėl valstybės pagalbos Nr. SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN), kurią Prancūzija suteikė Angulemo prekybos ir pramonės rūmams ir bendrovėms „SNC-Lavalin“, „Ryanair“ ir „Airport Marketing Services“, (OL L 201, 2015 7 30, p. 48, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2015/1226/oj).

11.1.3. *Atrankumas*

(272) Nagrinėjamu atveju valstybė pasiūlė ir suteikė finansinę paramą vienai įmonei – oro uosto valdytojui. Tai yra individuali priemonė. Taigi pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį 4 priemonė iš esmės yra atrankioji.

11.1.4. *Ekonominis pranašumas*

(273) Oro uostų valdytojui suteiktu viešuoju finansavimu buvo siekta dengti nuostolius, kuriuos jis patyrė vykdydamas savo įprastinę veiklą, arba dengti investicines sąnaudas. Komisijos turimuose faktiniuose įrodymuose ar iš Rumunijos arba trečiųjų šalių gautose pastabose nenurodyta nieko, kas leistų manyti, kad pagalbą teikianti institucija, nusprendusi suteikti tas finansavimo priemones, iš jų galėjo tikėtis kokios nors finansinės grąžos.

(274) Komisija taip pat pažymi, kad Rumunija neteigė, jog finansavimas atitiko rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą. Kaip parodyta 6 lentelė., TMA visą tiriamąjį laikotarpį veikė nuostolingai ir vidutinės trukmės laikotarpiu negalėjo tapti pelninga (5 lentelė.). Todėl Komisija daro išvadą, kad vertinamasis finansavimas neatitiko rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principo.

(275) Tyrimo metu Rumunija taip pat teigė, kad 4 priemonė yra kompensacija už BEIP teikimą, ir tai atitiko Sprendimo *Altmark* kriterijus.

(276) Šioje byloje ketvirtojo Sprendimo *Altmark* kriterijaus nesilaikyta, nes pagalbos gavėjas nebuvo pasirinktas konkurso tvarka. Taip pat nėra įrodymų, iš kurių būtų matyti, kad kompensacijos dydis buvo nustatytas remiantis sąnaudų, kurių tipinė įmonė, gerai valdoma ir tinkamai apsirūpinusi reikiamomis priemonėmis, kad atitiktų būtinus viešųjų paslaugų reikalavimus, būtų patyrusi vykdydama tuos įpareigojimus, analize ir atsižvelgiant į vykdant tuos įpareigojimus gautas atitinkamas pajamas ir pagrįstą pelną. Todėl Komisija mano, jog negalima daryti išvados, kad nagrinėjamas viešasis finansavimas buvo nustatytas remiantis veiksmingai veikiančios įmonės sąnaudomis. Kadangi nesilaikyta ketvirtojo Sprendimo *Altmark* kriterijaus, Komisija mano, kad šioje byloje nesilaikyta visų keturių Sprendimo *Altmark* kriterijų.

(277) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Komisija daro išvadą, kad 4 priemone oro uosto valdytojui suteiktas ekonominis pranašumas.

11.1.5. *Valstybių narių konkurencijos iškraipymas ir poveikis tarpusavio prekybai*

(278) 152 konstatuojamojoje dalyje pateiktas vertinimas taip pat taikomas viešajam finansavimui, oro uosto valdytojui suteiktam pagal 2014 m. BEIP pavedimą, todėl turi būti laikoma, kad šis finansavimas gali iškraipyti valstybių narių konkurenciją ir daryti poveikį jų tarpusavio prekybai.

11.1.6. *Išvada dėl valstybės pagalbos buvimo*

(279) Remdamasi tuo, kas išdėstyta, Komisija daro išvadą, kad viešasis finansavimas, oro uosto valdytojui suteiktas remiantis 2014 m. BEIP pavedimu, yra valstybės pagalba oro uosto valdytojui pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, išskyrus veiklos, patenkančios į viešąją kompetenciją, kaip nurodyta 268 konstatuojamojoje dalyje, finansavimą.

11.2. **Pagalbos teisėtumas**

(280) 4 priemonė buvo pradėta įgyvendinti prieš gaunant oficialų Komisijos patvirtinimą. Taigi ji yra neteisėta pagalba, nebent ji tenkintų atitinkamas kokio nors Sąjungos teisės akto, kuriuo tam tikrų kategorijų pagalbai nustatoma SESV 108 straipsnyje nustatytos pranešimo prievolės išimtis, sąlygas.

(281) Rumunija teigė, kad 4 priemonė atitinka 2012 m. BEIP sprendimo sąlygas.

(282) 2012 m. BEIP sprendimas taikomas kompensacijoms už bendrojo ekonominio intereso paslaugų teikimą oro uostuose, kuriuose vidutinis metinis keleivių srautas per dvejus finansinius metus iki tų metų, kuriais pavedama teikti BEIP, neviršija 200 000 keleivių. Kaip minėta 2015 m. sprendime pradėti procedūrą, 2012 ir 2013 m., t. y. metais iki 2014 m. BEIP pavedimo, TMA per metus buvo daugiau nei 200 000 keleivių (žr. 1 lentelę). Taigi 2012 m. BEIP sprendimas 4 priemonei negaliojo.

(283) Todėl 4 priemonė buvo įgyvendinta pažeidžiant SESV 108 straipsnio 3 dalį.

11.3. **Suderinamumas su vidaus rinka**

(284) Pagal 2014 m. Aviacijos gaires kompensacija už oro uosto eksploatavimą kaip BEIP gali būti laikoma suderinama pagal SESV 106 straipsnio 2 dalį, jei tenkinami 2014 m. Aviacijos gairių 4 skirsnyje nustatyti kriterijai, visų pirma, jei veikla laikoma tikra BEIP pagal 2014 m. Aviacijos gairių 69 ir 72 punktus, ir jei ji atitinka 2014 m. Aviacijos gairių 4.2 skirsnyje nustatytus suderinamumo kriterijus kartu su atitinkamomis 2012 m. BEIP bendrųjų nuostatų taisyklėmis.

(285) 2014 m. Aviacijos gairių 75 punkto a papunktyje nurodyta, kad 2012 m. BEIP bendrosios nuostatos taikomos vertinant pagalbos oro uostams, kurių vidutinis metinis keleivių srautas per BEIP pavedimo laikotarpį viršija 200 000 keleivių, kaip buvo TMA atveju, suderinamumą (1 lentelė). Todėl 4 priemonės suderinamumą Komisija vertins remdamasi 2012 m. BEIP bendrosiose nuostatose ir 2014 m. Aviacijos gairėse nustatytais kriterijais.

(286) 2012 m. BEIP bendrosiose nuostatose nustatytos kelios BEIP suderinamumo sąlygos, be kita ko, susijusios su oro uostais, įskaitant pavedimo akto buvimą, kompensacijos apskaičiavimą ir kompensacijos permokos priežiūros mechanizmus.

11.3.1. *Tikros BEIP, kaip nurodyta SESV 106 straipsnyje*

(287) Kaip pirmoji sąlyga, kad kompensacija už oro uosto valdymo paslaugas būtų suderinama su valstybės pagalbos taisyklėmis, paslaugų teikėjui turi būti pavesta tikra ir teisingai apibrėžta BEIP. Šis reikalavimas nustatytas 2014 m. Aviacijos gairių 69 punkte, siejamame su 2012 m. BEIP bendrųjų nuostatų 2.2 skirsniu.

(288) Remiantis 2014 m. Aviacijos gairių 69 punktu, BEIP „kitaip nei įprasta ekonominė veikla, turėtų pasižymėti ypatingomis savybėmis“, ir „valdžios institucijų siekiamas bendros svarbos tikslas negali būti vien tik skatinti tam tikrų ekonominės veiklos rūšių arba tam tikrų ekonomikos sričių plėtrą, kaip numatyta Sutarties 107 straipsnio 3 dalies c punkte“.

(289) 2014 m. Aviacijos gairių 72 punkte Komisija nustato, kad bendras oro uosto valdymas tinkamai pagrįstais atvejais yra BEIP, jei dalis teritorijos, kurią oro uostas galbūt aptarnauja, nesant oro uosto būtų izoliuota nuo likusios Sąjungos dalies tiek, kad tai pakenktų jo socialinei ir ekonominei plėtrai. Atliekant tokį vertinimą turėtų būti tinkamai atsižvelgiama į kitas transporto rūšis, visų pirma į greitųjų geležinkelių paslaugas ar jūrų maršrutus, kuriais plaukioja keltai. Tokiais atvejais valdžios institucijos oro uostui gali nustatyti viešųjų paslaugų įsipareigojimus, siekdamos užtikrinti, kad oro uostas išliktų atviras komerciniams skrydžiams.

(290) Tie patys 243–245 konstatuojamosiose dalyse nurodyti argumentai dėl 2011 m. BEIP *mutatis mutandis* taikomi ir 2014 m. BEIP, nes nuo 2011 m. padėtis, susijusi su transporto priemonėmis šioje vietovėje, iš esmės nepasikeitė. Todėl Komisija mano, kad pagal 2014 m. BEIP pavedimą TMA taip pat pavesta teikti tikrą BEIP.

(291) Dėl visų pirmiau nurodytų priežasčių Komisija mano, kad pagalba, suteikta pagal 2014 m. BEIP pavedimą, turi būti teikiama tikrai ir teisingai apibrėžtai BEIP teikti pagal 2012 m. BEIP bendrųjų nuostatų 2.2 skirsnį ir 2014 m. Aviacijos gairių 69 ir 72 punktus.

11.3.2. *Poreikis parengti pavedimo aktą, kuriuo būtų nustatyti viešųjų paslaugų įsipareigojimai ir kompensacijos apskaičiavimo metodai*

(292) Pagal 2012 m. BEIP bendrųjų nuostatų 15 ir 16 punktus atsakomybė už BEIP teikimą turi būti pavedama vienu ar keliais aktais, kurių formą gali nustatyti valstybė narė. Aktas ar keli aktai turi apimti: a) viešųjų paslaugų įsipareigojimų pobūdį ir trukmę; b) atitinkamą įmonę ir, kai taikytina, teritoriją; c) bet kokių išimtinių ar specialių teisių, kurias suteikiančioji institucija suteikia tai įmonei, pobūdį; d) kompensacijos mechanizmo aprašą ir jos apskaičiavimo, priežiūros ir peržiūros kriterijus ir e) tvarką, pagal kurią išvengiama kompensacijos permokos ir bet kokia permoka susigrąžinama.

(293) Be to, pagal 2014 m. Aviacijos gairių 69 punktą BEIP oro uostų sektoriuje turėtų būti aiškiai apibrėžiamos ir pavedamos valdžios institucijos aktu.

(294) 2014 m. BEIP buvo pavesta teikti 2014 m. spalio mėn. regioniniu sprendimu, parengtu pagal 2012 m. BEIP bendrųjų nuostatų ir 2014 m. Aviacijos gairių nuostatas. Kaip minėta 66 konstatuojamojoje dalyje, BEIP TMA sudaranti veikla nurodyta 2014 m. spalio mėn. regioninio sprendimo 1 straipsnio 2 dalyje. Kaip minėta 268 konstatuojamojoje dalyje, tam tikra veikla patenka į viešosios politikos sritį, todėl jai netaikoma valstybės pagalbos kontrolė. Likusios pagrindinės ekonominės veiklos rūšys aiškiai nurodytos 2014 m. spalio mėn. regioninio sprendimo 1 straipsnio 2 dalies a, b, c ir h punktuose ir laikomos BEIP veikla. Be to, kaip minėta 68 konstatuojamojoje dalyje, buvo aiškiai nurodyta viešųjų paslaugų įsipareigojimų trukmė. Be to, kaip minėta 43 konstatuojamojoje dalyje, 2014 m. BEIP pavedime taip pat nurodyta atitinkama įmonė, t. y. oro uosto valdytojas. Galiausiai, oro uosto valdytojui buvo suteikta išimtinė teisė teikti BEIP ([125]). Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Komisija mano, kad 2014 m. BEIP atitiko 2012 m. BEIP bendrųjų nuostatų 16 punkto a ir b papunkčius ir 2014 m. Aviacijos gairių 69 punktą.

(295) Be to, kaip minėta 67 konstatuojamojoje dalyje, 2014 m. spalio mėn. regioninio sprendimo 4 straipsnio 2–11 dalyse išsamiai aprašytas kompensacijos už 2014 m. BEIP apskaičiavimas. Šiose nuostatose įtvirtinta: tinkamų finansuoti su BEIP susijusių veiklos ir investicinių sąnaudų, kurios turi būti padengtos iš kompensacijos, ribos; tik su BEIP susijusių sąnaudų ir proporcingos bendrųjų sąnaudų sumos įtraukimas; riba, kad kompensacija negali viršyti sąnaudų, būtinų siekiant įvykdyti viešųjų paslaugų įsipareigojimus. Svarbu tai, kad šiose nuostatose taip pat numatyta, kad kompensacija negali viršyti šių sąnaudų ir su BEIP susijusių oro uosto pajamų bei su BEIP nesusijusio pelno skirtumo. Kitaip tariant, BEIP pajamos ir net pelnas iš su BEIP nesusijusios veiklos sumažina kompensacijos, skiriamos pagal 2014 m. BEIP, sumą, kad būtų išvengta bet kokios galimos kompensacijos permokos. Be to, kaip minėta 62 konstatuojamojoje dalyje, buvo tvarkomos atskiros TMA veiklos, susijusios su BEIP ir nesusijusios su BEIP, sąskaitos. Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Komisija mano, kad 2014 m. BEIP atitinka 2012 m. BEIP bendrųjų nuostatų 16 punkto d ir e papunkčius.

11.3.3. *Pavedimo laikotarpio trukmė*

(296) 2012 m. BEIP bendrųjų nuostatų 17 punkte reikalaujama, kad viešųjų paslaugų įsipareigojimų pavedimo laikotarpio trukmė būtų pagrįsta objektyviais kriterijais, pavyzdžiui, amortizacija ir nusidėvėjimu. Komisija pažymi, kad svarbiausio ilgalaikio turto, pavyzdžiui, pastatų ir įrangos, skirtų oro uosto veiklai, susijusiai su nurodyta BEIP veikla, amortizacijos ir nusidėvėjimo laikotarpiai paprastai trunka ilgiau nei dešimt metų ([126]). Bet kuriuo atveju, kaip minėta, 2014 m. BEIP nustojo galioti 2019 m. – daug anksčiau, nei buvo numatyta.

(297) Dėl pirmiau nurodytų priežasčių Komisija mano, kad laikomasi 2012 m. BEIP bendrųjų nuostatų 17 punkto.

([125]) 2014 m. spalio mėn. regioninio sprendimo 2 straipsnis.

([126]) Dėl informacijos žr. 2023 m. lapkričio 24 d. Komisijos sprendimo byloje SA.106193 (2023/N) „Švedijos Šelefteo oro uostas – Bendrojo ekonominio intereso paslaugos teikimas“ 73 konstatuojamąją dalį.

11.3.4. *Atitiktis Direktyvai 2006/111/EB*

(298) 2012 m. BEIP bendrųjų nuostatų 18 punkte reikalaujama, kad atitinkama įmonė, kai taikytina, laikytųsi Komisijos direktyvos 2006/111/EB ([127]). Tačiau pagal tos direktyvos 5 straipsnį atitinkami jos 1 straipsnio skaidrumo reikalavimai netaikomi valstybės įmonėms, kurių bendroji metinė grynoji apyvarta dvejų finansinių metų laikotarpiu iki metų, kuriais buvo skirtos viešosios lėšos arba pavesta BEIP, buvo mažesnė kaip 40 milijonų eurų. Atsižvelgiant į labai ribotas 2012 ir 2013 m. TMA metines pajamas, kaip matyti iš 4 lentelės, Direktyva 2006/111/EB šioje byloje nėra taikytina, todėl 2012 m. BEIP bendrųjų nuostatų 18 punkto vertinimas šioje byloje nėra aktualus.

11.3.5. *Sąjungos viešojo pirkimo taisyklių laikymasis*

(299) 2012 m. BEIP bendrųjų nuostatų 19 punkte reikalaujama, kad įmonė laikytųsi taikytinų Sąjungos taisyklių viešųjų pirkimų srityje, įskaitant skaidrumo, vienodo požiūrio ir nediskriminavimo reikalavimus, tiesiogiai kylančius iš Sutarties ir, kai taikytina, iš antrinės teisės aktų.

(300) Pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2014/24/ES ([128]) 32 straipsnio 2 dalies b punktą derybas be išankstinio skelbimo apie pirkimą leidžiama taikyti paslaugoms, kurias gali teikti konkretus ekonominės veiklos vykdytojas, kai konkurencijos nėra dėl techninių priežasčių.

(301) Komisija pažymi, kad TMA yra vienintelis ekonominės veiklos vykdytojas, galintis teikti pavedimo akte nurodytas BEIP. Kaip minėta pirmiau (244 konstatuojamosios dalies a punkte–245 konstatuojamojoje dalyje), nėra jokio kito oro uosto, kuris galėtų būti tinkama alternatyva TMA, kai reikia patekti į Tirgu Murešą ir jo kaimynines apskritis. Kadangi nėra oro uosto, išskyrus TMA, kuris galėtų teikti pagal paslaugų koncesiją pavestas BEIP, šioje byloje pranešimo apie koncesiją paskelbimas nėra būtinas oro uostų konkurencijai užtikrinti.

(302) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Komisija mano, kad šioje byloje laikomasi 2012 m. BEIP bendrųjų nuostatų 19 punkto.

11.3.6. *Nediskriminavimas*

(303) 2012 m. BEIP bendrųjų nuostatų 20 punkte nustatyta, kad kai institucija tą pačią BEIP paveda teikti kelioms įmonėms, kompensaciją kiekvienai įmonei reikėtų apskaičiuoti remiantis tuo pačiu metodu.

(304) Kadangi bendras oro uosto valdymas pavestas vienai įmonei, 2012 m. BEIP bendrųjų nuostatų 20 punktas šiai bylai nėra taikytinas.

11.3.7. *Kompensacijos suma*

(305) 2012 m. BEIP bendrųjų nuostatų 21–50 punktuose nurodyta kompensacijos suma.

(306) Pagal 2012 m. BEIP bendrųjų nuostatų 24 punktą grynosios viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymo sąnaudos turėtų būti apskaičiuojamos taikant grynųjų išvengiamųjų sąnaudų metodiką ([129]). 2012 m. BEIP bendrųjų nuostatų 27 punkte Komisija leidžia taikyti alternatyvius grynųjų sąnaudų, reikalingų viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymui, apskaičiavimo metodus tais atvejais, kai grynųjų išvengiamųjų sąnaudų metodikos taikyti neįmanoma arba netikslinga.

([127]) 2006 m. lapkričio 16 d. Komisijos direktyva 2006/111/EB dėl finansinių santykių tarp valstybių narių ir valstybės įmonių skaidrumo ir dėl finansinio skaidrumo tam tikrose įmonėse (OL L 318, 2006 11 17, p. 17, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/111/oj).

([128]) 2014 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/24/ES dėl viešųjų pirkimų, kuria panaikinama Direktyva 2004/18/EB (OL L 94, 2014 3 28, p. 65, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/24/oj).

([129]) Grynųjų išvengiamųjų sąnaudų metodika apibendrinta 2012 m. BEIP bendrųjų nuostatų 25 ir 26 punktuose.

(307) Pagal grynųjų išvengiamųjų sąnaudų metodiką reikia nustatyti bendrovės sąnaudas ir pajamas hipotetiniame scenarijuje, pagal kurį BEIP neteikiama. Nagrinėjamoje byloje visos paslaugos, kurioms netaikomas pavedimo aktas, priklauso nuo BEIP buvimo. Todėl negalima taikyti jokio atitinkamo hipotetinio scenarijaus, pagal kurį būtų vykdoma tik kita veikla, o tai reiškia, kad grynųjų išvengiamųjų sąnaudų metodas negali būti taikomas.

(308) Dėl šios priežasties pavedimo akte reikalaujama, kad TMA praneštų apie savo viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymo grynąsias sąnaudas taikydama sąnaudų paskirstymo metodiką – alternatyvią metodiką, apibrėžtą 2012 m. BEIP bendrųjų nuostatų 28–31 punktuose. Tai matyti iš 2014 m. BEIP pavedimo, pagal kurį reikalaujama laikytis sąnaudų paskirstymu grindžiamos metodikos, kaip apibrėžta 2012 m. BEIP bendrosiose nuostatose. Toliau pagal 2012 m. BEIP bendrųjų nuostatų 21 punktą tikrinama, ar nėra kompensacijos permokos.

(309) Kompensacijos sumą galima nustatyti remiantis numatomomis sąnaudomis ir pajamomis arba faktiškai patirtomis sąnaudomis ir gautomis pajamomis, arba šiais dviem kriterijais kartu ([130]). Sąnaudos, į kurias reikia atsižvelgti, apima visas teikiant BEIP patirtas sąnaudas, kurios apskaičiuojamos pagal visuotinai pripažintus sąnaudų apskaitos principus. Oro uosto valdytojas atsižvelgia tik į su BEIP susijusias sąnaudas, kurios gali apimti visas tiesiogines sąnaudas, patirtas teikiant BEIP, ir proporcingą sąnaudų dalį, kuri yra bendra tiek BEIP, tiek kitai veiklai. Į investicines sąnaudas bus atsižvelgiama, jei jos yra griežtai susijusios su veiklos, susijusios su BEIP, vykdymu ([131]). Sąnaudos, susijusios su veikla, kuri nepatenka į BEIP taikymo sritį, nebus laikomos tinkamomis kompensuoti apimant visas tiesiogines sąnaudas, atitinkamą įnašą į bendrąsias sąnaudas ir tinkamą nuosavo kapitalo grąžą ([132]). Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, galima daryti išvadą, kad laikomasi 2012 m. BEIP bendrųjų nuostatų 22 punkto.

(310) Pajamos, į kurias reikia atsižvelgti, turi apimti bent visas pavedime nurodytas pajamas, gautas už BEIP, taip pat perviršinį pelną, gautą naudojantis specialiomis arba išimtinėmis teisėmis, net jei jos susijusios su kita veikla, nurodyta 45 punkte, nesvarbu, ar šis perviršinis pelnas laikomas valstybės pagalba pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį ([133]). Pajamas, į kurias reikia atsižvelgti nustatant kompensaciją, sudaro visos pajamos, gautos iš veiklos, įtrauktos į BEIP, neatsižvelgiant į tai, ar tos pajamos laikomos valstybės pagalba pagal Sutarties 107 straipsnį, ir bet koks pelnas iš kitos oro uosto valdytojo veiklos, išskyrus su BEIP susijusią veiklą ([134]). Šie reikalavimai įvykdyti.

(311) *Pagrįstas pelnas* ([135]). Pagal 2014 m. spalio mėn. regioninį sprendimą oro uosto valdytojas negali gauti pagrįsto pelno. Be to, remiantis 77 konstatuojamojoje dalyje nurodytu ekonominių prognozių dokumentu, nesitikima, kad vidutinės trukmės laikotarpiu oro uostas bus pelningas, juo labiau 2014–2019 m. laikotarpiu. Todėl 2012 m. BEIP bendrųjų nuostatų 33–38 punktai yra įvykdyti.

(312) *Našumo paskatos* ([136]). 2014 m. spalio mėn. regioniniame sprendime yra nuostatų, kuriomis siekiama užtikrinti viešojo finansavimo, reikalingo TMA vidutinės trukmės laikotarpiu, sumažinimą. Šiuo atžvilgiu minima, kad TMA turi pateikti daugiametį verslo planą, pagal kurį kompensacija turėtų būti laipsniškai mažinama ([137]). Kaip matyti iš 5 lentelė., verslo plane buvo numatyta, kad kompensacija ilgainiui mažės. Be to, 2014 m. spalio mėn. regioniniame sprendime numatyta sumažinti oro uostui teikiamą finansavimą. Taigi šis reikalavimas įvykdytas.

([130]) 2012 m. BEIP bendrųjų nuostatų 22 punktas.
([131]) 2014 m. spalio mėn. regioninio sprendimo 4 straipsnio 9 dalis.
([132]) 2014 m. spalio mėn. regioninio sprendimo 4 straipsnio 11 dalis.
([133]) 2012 m. BEIP bendrųjų nuostatų 32 punktas.
([134]) 2014 m. spalio mėn. regioninio sprendimo 4 straipsnio 10 dalis.
([135]) 2012 m. BEIP bendrųjų nuostatų 33–38 punktai.
([136]) 2012 m. BEIP bendrųjų nuostatų 39–43 punktai.
([137]) 2014 m. spalio mėn. regioninio sprendimo 5 straipsnio 14 dalis.

11.3.8. *Apskaitos atskyrimas*

(313) Pagal 2012 m. BEIP bendrųjų nuostatų 44 punktą oro uosto valdytojas turėtų turėti atskiras su BEIP ir kitomis paslaugomis susijusių sąnaudų ir pajamų sąskaitas. 2014 m. spalio mėn. regioniniame sprendime nustatyta, kad oro uosto valdytojas atskirai tvarko BEIP srities veiklos apskaitą ([138]). Rumunijos valdžios institucijos tyrimo metu patvirtino faktinį sąskaitų atskyrimą. Taigi šis reikalavimas įvykdytas.

11.3.9. *Kompensacijos permoka*

(314) 2012 m. BEIP bendrųjų nuostatų 47–50 punktuose suformuluotos nuostatos, kuriomis siekiama išvengti kompensacijos permokos. Pagal 2014 m. spalio mėn. regioninio sprendimo 6 straipsnį oro uosto valdytojas privalo pagrįsti prašomos kompensacijos sumą ir parengti aiškinamąjį raštą. Be to, Murešo apskrities tarybos Ekonomikos direktoratas yra atsakingas už periodinį kompensacijos tikrinimą. Jei susidarė kompensacijos permoka, Taryba gali prašyti ją grąžinti arba peržiūrėti su BEIP susijusią veiklą ([139]). Reikia priminti, kad oro uostas ne tik atitiko formalias sąlygas, bet ir visą nagrinėjamąjį laikotarpį veikė nuostolingai, todėl *de facto* kompensacijos permoka nebuvo įmanoma. Todėl 2012 m. BEIP bendrosiose nuostatose nustatyti kompensacijos permokos reikalavimai yra įvykdyti.

11.3.10. *Skaidrumas*

(315) Pagal 2012 m. BEIP bendrųjų nuostatų 60 punktą atitinkama valstybė narė internete arba kitomis tinkamomis priemonėmis turi skelbti informaciją apie: viešų konsultacijų arba kitų tinkamų priemonių, nurodytų 2012 m. BEIP bendrųjų nuostatų 14 punkte, rezultatus, viešųjų paslaugų įsipareigojimų turinį ir trukmę, atitinkamą įmonę ir teritoriją, įmonei kasmet suteiktos pagalbos sumas.

(316) Tiek 2014 m. spalio mėn. regioninis sprendimas ([140]), tiek sprendimai, kuriais patvirtinamas TMA metinis biudžetas, yra Tirgu Murešo tarybos aktai, kurie viešai skelbiami jos svetainėje. 2014 m. spalio mėn. regioninio sprendimo 1, 2 ir 3 straipsniuose apibrėžta viešųjų paslaugų įsipareigojimų apimtis ir trukmė, susiję subjektai ir atitinkama geografinė teritorija. Taip pat viešai skelbiami regioniniai sprendimai, kuriuose apibrėžiamas 2014 m. ([141]), 2015 m. ([142]), 2016 m. ([143]), 2017 m. ([144]), 2018 m. ([145]) ir 2019 m. ([146]) oro uosto biudžetas, nurodant suteiktos pagalbos sumas.

(317) Todėl Komisija mano, kad 2012 m. BEIP bendrosiose nuostatose nustatyti skaidrumo reikalavimai yra įvykdyti.

11.3.11. *Išvada dėl 4 priemonės suderinamumo*

(318) Dėl 11.3.4 skirsnio 286–298 konstatuojamosiose dalyse išdėstytų priežasčių Komisija mano, kad pagalba TMA pagal 2014 m. BEIP pavedimą yra suderinama su vidaus rinka pagal SESV 106 straipsnio 2 dalį.

12. **5 PRIEMONĖS VERTINIMAS. ORO UOSTO MOKESČIAI ORO TRANSPORTO BENDROVĖMS, VYKDANČIOMS VEIKLĄ TMA NUO 2013 M. KOVO 21 D. IKI 2019 M. VASARIO 16 D.**

12.1. **Pagalbos buvimas**

(319) SESV 107 straipsnio 1 dalies principai, išdėstyti 126–133, 137, 140, 143, 148 ir 149 konstatuojamosiose dalyse, taikomi ir vertinant 5 priemonę.

([138]) 2014 m. spalio mėn. regioninio sprendimo 4 straipsnio 11 dalis.
([139]) 2014 m. spalio mėn. regioninio sprendimo 6 straipsnis.
([140]) Skelbiama adresu PROIECT (cjmures.ro).
([141]) Skelbiama adresu hot016_2014.pdf (cjmures.ro).
([142]) Skelbiama adresu PROIECT (cjmures.ro).
([143]) Skelbiama adresu HOTĂRÂREA NR (cjmures.ro).
([144]) Skelbiama adresu cjmures.ro/Hotariri/Hot2017/hot033_2017.pdf.
([145]) Skelbiama adresu HOTĂRÂREA NR (cjmures.ro).
([146]) Skelbiama adresu cjmures.ro/Hotariri/Hot2019/hot049_2019.pdf.

12.2. **Atrankumas**

(320) Kad valstybės priemonė patektų į SESV 107 straipsnio 1 dalies taikymo sritį, ja turi būti palaikomos „*tam tikros įmonės arba tam tikrų prekių gamyba*“. Taigi valstybės pagalbos sąvoka apima tik tas priemones, kuriomis įmonėms suteikiamas atrankusis pranašumas.

(321) Pagal nusistovėjusią teismo praktiką, vertinant atrankumą reikia nustatyti, ar pagal konkrečią teisinę sistemą tokia nacionaline priemone gali būti palaikomos tam tikros įmonės arba tam tikrų prekių gamyba, palyginti su kitomis įmonėmis ar prekėmis, kurių faktinė ir teisinė padėtis, atsižvelgiant į šios teisinės sistemos siekiamus tikslus, yra panaši. Nagrinėjant atrankumą pirmiausia reikia apibrėžti referencinį pagrindą, į kurio sritį patenka nagrinėjama priemonė ([147]). Priemonė yra atrankioji, „*tik jeigu pagal konkrečią teisinę sistemą ji suteikia pranašumą tam tikroms įmonėms, palyginti su kitomis, kurios priklauso kitam ar tam pačiam sektoriui ir kurių faktinė ir teisinė padėtis, atsižvelgiant į šios teisinės sistemos siekiamus tikslus, yra panaši*“ ([148]). Valstybės pagalbos sąvoka neapima valstybės priemonių, kurias taikant diferencijuojamos įmonės, kai diferencijavimas grindžiamas sistemos, kurios dalis yra šios priemonės, pobūdžiu arba bendrąja struktūra ([149]).

(322) Priemonė, kuria valstybinė įmonė nustatė naudojimosi savo prekėmis ar paslaugomis sąlygas, ne visada yra atrankioji priemonė pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį ([150]). SESV 107 straipsnio 1 dalyje valstybės intervencijos priemonės nėra skiriamos pagal jų priežastis ar tikslus, o apibrėžiamos pagal poveikį, neatsižvelgiant į taikomus metodus ([151]).

(323) 2012 m. liepos mėn. regioniniame sprendime numatyta TMA oro uosto mokesčių bazinių tarifų sistema (7 lentelė). Į ją taip pat įtrauktos mokesčių nuolaidos, taikomos atsižvelgiant į tūpimų skaičių per tam tikrą laikotarpį (8 lentelė).

(324) 2012 m. liepos mėn. regioniniame sprendime oro uosto mokesčius ir nuolaidas pasiūlė, įvertino ir nustatė TMA oro uosto valdytojo vadovai ir patvirtino jo valdyba (73 konstatuojamoji dalis). Tuomet mokesčius ir nuolaidas patvirtino Murešo apskrities taryba.

(325) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Komisija mano, kad nagrinėjamų oro uosto mokesčių sąrašą parengė TMA operatorius, naudodamasis savo įgaliojimais, ir jis buvo taikomas tik TMA ([152]). Taigi atitinkamas referencinis pagrindas vertinant, ar oro transporto bendrovėms buvo suteiktas atrankusis pranašumas, t. y. ar joms buvo suteiktas pranašumas, palyginti su kitomis oro transporto bendrovėmis, kurių teisinė ir faktinė padėtis yra panaši, buvo 2012 m. liepos mėn. regioniniu sprendimu nustatytas oro uosto planas, kuriame nustatyti TMA taikomi mokesčiai ir nuolaidos.

(326) Oro uosto mokesčių sistema buvo taikoma visoms oro transporto bendrovėms, kurios naudojosi arba galėjo naudotis TMA, ir atitinka 2012 m. liepos mėn. regioniniame sprendime aprašytas sąlygas. Todėl, atrodo, ši sistema nei *de jure*, nei *de facto* nėra atrankioji.

(327) Nuolaidos taip pat buvo taikomos visoms oro transporto bendrovėms, kurios naudojosi arba galėjo naudotis TMA, ir atitinka 2012 m. liepos mėn. regioniniame sprendime aprašytas sąlygas. Todėl, atrodo, nuolaidos *de jure* nėra atrankiosios.

(328) Komisija toliau analizavo, ar 2012 m. liepos mėn. regioniniame sprendime numatytos nuolaidos buvo *de facto* atrankiosios, *ex ante* požiūriu suteikiant pirmenybę tam tikroms oro transporto bendrovėms, kurios naudojosi TMA, taip pakenkiant kitoms juo besinaudojusioms oro transporto bendrovėms.

(329) Rumunijos valdžios institucijos įvertino oro uosto mokesčių ir nuolaidų dydžio poveikį TMA pajamoms pagal 2011–2015 m. ekonominę prognozę (žr. 77 konstatuojamąją dalį).

([147]) 2016 m. gruodžio 21 d. Teisingumo Teismo (Didžiosios kolegijos) sprendimas *Komisija / Hansestadt Lübeck* (toliau – Sprendimas *Lübeck*), C-524/14 P, ECLI:EU:C:2016:971, 40–67 punktai.

([148]) Sprendimas *Lübeck*, 58 punktas.

([149]) Sprendimas *Lübeck*, 40–67 punktai ir juose nurodyta jurisprudencija.

([150]) *Ibid.*

([151]) *Ibid.* 2011 m. lapkričio 15 d. Sprendimas *Komisija ir Ispanija / Government of Gibraltar ir Jungtinė Karalystė*, C-106/09 P ir C-107/09 P, ECLI:EU:C:2011:732, 87 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija.

([152]) Sprendimas *Lübeck*, 62 punktas.

(330) Šiame vertinime, atliktame prieš priimant 2012 m. liepos mėn. regioninį sprendimą, atsižvelgta į tai, kad trys oro transporto bendrovės pareiškė norą teikti reguliariąsias paslaugas iš TMA. Reguliariojo oro susisiekimo paslaugų rinkos analizėje numatytas eismo įvertis buvo toks:

10 lentelė

2013–2016 m. numatomas skrydžių į abi puses skaičius per mėnesį

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

Šaltinis: Rumunijos valdžios institucijos

(331) Komisija pažymi, kad tuo metu, kai buvo priimtas 2012 m. liepos mėn. regioninis sprendimas, visos oro transporto bendrovės, kurios turėjo naudoti TMA, galėjo gauti daug naudos iš taikytų nuolaidų (mažesnė nauda buvo 25 % nuolaida), o dvi iš trijų oro transporto bendrovių net galėjo pasinaudoti didžiausia 45 % nuolaida. Tai, kad nuolaidos progresyviai taikomos linijiniu būdu ir pradedamos taikyti žemu (5 %) lygiu nuo vos kelių tūpimų (3), taip pat užtikrina, kad nebūtų esminio ribos efekto: priemonės struktūra nėra tokia, kad jos poveikis būtų labai palankus konkrečiai įmonių grupei. Be to, dėl kriterijaus, kuriuo grindžiamos nuolaidos (tūpimų skaičius), negali būti taip, kad kai kurios oro transporto bendrovės netektų galimybės pasinaudoti nuolaidomis (palyginti su kitais kriterijais, pvz., orlaivio dydžiu).

(332) Komisija taip pat pažymi, kad kriterijus, pagal kurį nustatomas tam tikras nuolaidos dydis, yra bendras ir taikomas *erga omnes* pagrindu, nes jis susijęs tik su skrydžių į abi puses skaičiumi per mėnesį, o ne su kriterijais, kurie galėtų būti naudingi tam tikroms bendrovėms (pvz., pakankamas dažnumas, matuojamas pasiekiant tam tikrą keleivių skaičių per mėnesį arba turint atitinkamo dydžio orlaivių parką, matuojamą vykdant skrydžius orlaiviais, kurių svoris viršija tam tikrą ribą).

(333) Tuo remdamasi Komisija mano, kad oro uosto mokesčių ir nuolaidų sistema buvo taikoma ne selektyviai ir *de facto* požiūriu.

12.2.1. *Išvada dėl atrankumo*

(334) Komisija mano, kad nėra jokio *de jure* atrankumo, nes 2012 m. liepos mėn. regioniniame sprendime nenustatyta jokių nuolaidų taikymo apribojimų nei dėl naudotino orlaivio dydžio, nei dėl minimalaus keleivių skaičiaus.

(335) Be to, priemonė nėra atrankioji ir *de facto*, nes, kaip paaiškinta 331 konstatuojamojoje dalyje, iš viso ne daugiau kaip trys oro transporto bendrovės, t. y. visos oro transporto bendrovės, kurios ateinančiais metais oro uoste teiktų reguliariąsias paslaugas, galėtų gauti didelės naudos iš nuolaidos, o vienintelis kriterijus, pagal kurį nustatomas tam tikras nuolaidos dydis, nėra palankus jokiai konkrečiai bendrovei.

(336) Iš to, kas išdėstyta, darytina išvada, kad 5 priemonė neatitinka SESV 107 straipsnio 1 dalyje nustatytos atrankumo sąlygos.

12.2.2. *Išvada dėl valstybės pagalbos buvimo*

(337) Turi būti vykdomos visos SESV 107 straipsnio 1 dalies sąlygos. Jeigu vertinama priemonė neatitinka vienos iš jų, tokia priemonė nėra valstybės pagalba.

(338) Todėl Komisija daro išvadą, kad 5 priemonė nėra valstybės pagalba pagal SESV sutarties 107 straipsnio 1 dalį,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

1. 2007–2009 m., 2011–2014 m. ir 2014–2019 m. Rumunijos Tirgu Murešo oro uosto valdytojui suteiktas viešasis finansavimas yra valstybės pagalba pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 1 dalį.

a) 2007–2009 m. viešąjį finansavimą Rumunija suteikė neteisėtai, pažeisdama Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio 3 dalį. Pagalba yra suderinama su vidaus rinka remiantis Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 3 dalies c punktu.

b) 2011–2014 m. viešasis finansavimas, suteiktas remiantis 2011 m. BEIP pavedimu, yra suderinamas su vidaus rinka pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 106 straipsnio 2 dalį ir jam netaikoma Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio 3 dalyje numatyta pareiga iš anksto pranešti.

c) 2014–2019 m. viešąjį finansavimą pagal 2014 m. BEIP pavedimą Rumunija suteikė neteisėtai, pažeisdama Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio 3 dalį. Pagalba yra suderinama su vidaus rinka remiantis Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 106 straipsnio 2 dalimi.

2. Viešasis finansavimas, kurį Rumunija 2011 m. suteikė Tirgu Murešo oro uosto antžeminių paslaugų infrastruktūrai, yra valstybės pagalba pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 1 dalį, ir Rumunija jį suteikė neteisėtai, pažeisdama Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio 3 dalį. Pagalba yra suderinama su vidaus rinka pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 3 dalies c punktą.

3. Oro uosto mokesčiai, kurie buvo taikomi Tirgu Murešo oro uoste nuo 2013 m. kovo 21 d. iki 2019 m. vasario 16 d., nėra valstybės pagalba pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 1 dalį.

2 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Rumunijai.

Priimta Briuselyje 2025 m. vasario 21 d.

Komisijos vardu
Teresa RIBERA
Vykdomoji pirmininko pavaduotoja