2025/1191

25.6.2025.

KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2025/1191

(2025. gada 21. februāris)

par valsts atbalstu SA.33769 – C/2015 (ex NN/2015) (ex CP/2011), ko Rumānija sniegusi Tirgumurešas Transilvānijas lidostai

(izziņots ar dokumenta numuru C(2025) 1127)

(Autentisks ir tikai teksts rumāņu valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 108. panta 2. punkta pirmo daļu,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Ekonomikas zonu un jo īpaši tā 62. panta 1. punkta a) apakšpunktu,

pēc uzaicinājuma ieinteresētajām personām iesniegt savas piezīmes saskaņā ar iepriekš minētajiem noteikumiem ([1]) un ņemot vērā iesniegtās piezīmes,

tā kā:

1. PROCEDŪRA

1.1. Procedūra par iespējamo publisko finansējumu Tirgumurešas Transilvānijas lidostai (*Târgu Mureş Transylvania*) lidosta laikposmā no 2007. līdz 2009. gadam

(1) Rumānija 2010. gada 17. maijā saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību ("Līgums" jeb "LESD") 108. panta 3. punktu paziņoja Komisijai par atbalsta shēmu, kas nodrošina valsts atbalstu mazām reģionālām lidostām, tajā skaitā Tirgumurešas Transilvānijas lidostai ("Tirgumurešas lidosta", "*TMA*" vai "lidosta"). Šis paziņojums reģistrēts ar lietas numuru N 185/2010.

(2) Komisija 2011. gada 24. maija vēstulē informēja Rumāniju, ka tā ir nolēmusi sākt LESD 108. panta 2. punktā paredzēto formālo izmeklēšanas procedūru ar lietas numuru SA.30931 (2011/C) ("2011. gada lēmums par procedūras sākšanu") ([2]) attiecībā uz paziņoto publiskā finansējuma shēmu, kas paredzēta, lai atbalstītu lidostu infrastruktūras attīstību mazās reģionālajās lidostās, kā arī publisko finansējumu, kas paredzēts, lai segtu pamatdarbības zaudējumus, un kas reģionālajām lidostām piešķirts laikposmā no 2007. līdz 2009. gadam, par ko Rumānija informēja Komisiju paziņojuma sākotnējā novērtējuma posmā. 2011. gada 23. jūnijā Komisija pieņēma minētā lēmuma laboto versiju.

(3) Rumānija 2011. gada 25. jūlija vēstulē atsauca savu paziņojumu. Līdz ar to 2011. gada 31. oktobrī Komisija izbeidza izmeklēšanu attiecībā uz paziņoto pasākumu. Formālā izmeklēšanas procedūra joprojām nebija pabeigta attiecībā uz publisko finansējumu, kas piešķirts Rumānijas reģionālajām lidostām laikposmā no 2007. līdz 2009. gadam pamatdarbības zaudējumu segšanai.

([1]) Komisijas Lēmums SA.33769 (2015/C) (ex 2015/NN) (ex 2011/CP) – Rumānija – Iespējams atbalsts *Târgu-Mureş Transilvania* lidostai, *Wizz Air*, *Ryanair* un citām aviokompānijām (OV C 104, 18.3.2016., 45. lpp.) (ar grozījumu, ko Komisija izdarījusi ar 2011. gada 23. jūnijā pieņemto labojumu), un Komisijas Lēmums (ES) par valsts atbalstu SA.30931 (11/C) (ex N 185/10), ko Rumānija sniegusi Rumānijas reģionālajām lidostām (OV C 207, 13.7.2011., 3. lpp.).

([2]) OV C 207, 13.7.2011., 3. lpp.

(4) Ar 2016. gada 27. septembra galīgo pozitīvo lēmumu ("2016. gada galīgais lēmums") ([3]) Komisija izbeidza izmeklēšanu lietā SA.30931 attiecībā uz visām attiecīgajām lidostām, izņemot lidostu "Avram Iancu" Klužā ("Klužas lidosta" jeb "*CNIA*") un *TMA*.

(5) Līdz ar to izmeklēšana par publisko finansējumu *TMA* pamatdarbības zaudējumu segšanai laikposmā no 2007. līdz 2009. gadam joprojām nebija pabeigta un tiks izvērtēta šajā lēmumā.

1.2. Procedūra par iespējamiem atbalsta pasākumiem aviosabiedrībām, kas darbojas Tirgumurešas Transilvānijas lidostā, Tirgumurešas Transilvānijas lidostai un tās pārvaldītājam

(6) Komisija 2011. gada 13. oktobrī saņēma sūdzību saskaņā ar LESD 108. panta 3. punktu par iespējamu nelikumīgu valsts atbalstu attiecībā uz *TMA*. Šī sūdzība tika reģistrēta ar numuru SA. 33769. Sūdzība tika papildināta ar papildu informāciju Komisijai 2011. gada 14. oktobrī, 2011. gada 18. oktobrī, 2011. gada 3. novembrī, 2011. gada 24. novembrī, 2012. gada 10. janvārī un 2012. gada 8. novembrī.

(7) Komisija 2012. gada 1. martā saņēma otru sūdzību par iespējamu nelikumīgu valsts atbalstu, kas piešķirts aviosabiedrībai *Wizz Air* un *TMA*. Otrais sūdzības iesniedzējs 2012. gada 2. aprīlī, 2012. gada 20. aprīlī un 2012. gada 15. oktobrī iesniedza Komisijai papildu informāciju. Šī sūdzība un papildu informācija arī tika reģistrēta ar lietas numuru SA. 33769.

(8) Komisija 2012. gada 15. oktobrī saņēma trešo sūdzību par iespējamu nelikumīgu valsts atbalstu, kas piešķirts *TMA*. Sūdzība tika papildināta ar papildu informāciju 2012. gada 7. decembrī, 2013. gada 26. februārī, 2013. gada 27. februārī, 2013. gada 18. septembrī, 2013. gada 5. decembrī, 2015. gada 12. februārī un 2015. gada 18. februārī. Arī šī sūdzība un papildu informācija tika reģistrēta ar lietas numuru SA. 33769.

(9) Laikposmā no 2011. līdz 2015. gadam notika vairākas informācijas apmaiņas starp Komisiju, Rumānijas iestādēm un katru no sūdzības iesniedzējiem.

(10) Komisija 2015. gada 31. jūlija vēstulē informēja Rumāniju par savu lēmumu sākt LESD 108. panta 2. punktā paredzēto formālo izmeklēšanas procedūru attiecībā uz lidostas maksām, kas noteiktas aviosabiedrībām, kuras darbojas *TMA*, PVTN publisko finansējumu, kas piešķirts lidostas pārvaldītājam 2011.–2014. un 2014.–2019. gada periodā, un publisko finansējumu virszemes pakalpojumu infrastruktūras iegādei 2011. gadā un stāvvietu iegādei *TMA* ("2015. gada lēmums par procedūras sākšanu") ([4]).

(11) 2015. gada 26. augusta vēstulē Rumānijas iestādes lūdza pagarināt termiņu tās nostājas sniegšanai.

(12) Visbeidzot, 2015. gada 2. oktobrī Komisija saņēma Rumānijas piezīmes.

(13) 2015. gada lēmums par procedūras sākšanu tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* 2016. gada 18. martā. Komisija aicināja ieinteresētās puses iesniegt piezīmes par attiecīgajiem pasākumiem mēneša laikā no publicēšanas datuma.

(14) Komisija saņēma piezīmes no *Carpatair* un Rumānijas iestādēm 2016. gada 15. aprīlī, no *Wizz Air* – 2016. gada 2. maijā un no Klužas lidostas – 2016. gada 3. maijā.

(15) Komisija 2016. gada 22. augustā nosūtīja Rumānijai trešo personu piezīmes. Rumānija 2016. gada 22. septembrī sniedza atbildi uz šīm piezīmēm.

(16) Komisija 2017. gada 24. oktobra vēstulē Rumānijas iestādēm lūdza sniegt papildu informāciju. Rumānijas iestādes sniedza atbildi 2018. gada 19. februārī.

([3]) Komisijas Lēmums (ES) 2017/1149 (2016. gada 27. septembris) par valsts atbalstu SA.30931 (11/C) (ex N 185/10), ko Rumānija sniegusi Rumānijas reģionālajām lidostām (OV L 166, 29.6.2017., 36. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2017/1149/oj).

([4]) Valsts atbalsts – Rumānija – Valsts atbalsts SA.32963 (2015/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/CP) – Valsts atbalsts *Wizz Air* un Klužas-Napokas lidostai – Uzaicinājums iesniegt piezīmes saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta 2. punktu (OV C 104, 18.3.2016., 77. lpp.).

1.3. **2011. un 2015. gada lēmumiem par procedūras sākšanu kopīgie procedūras posmi**

(17) Komisija 2020. gada 26. februārī no Rumānijas iestādēm saņēma papildu informāciju. Komisijas dienesti 2020. gada 13. martā sarīkoja telekonferenci ar Rumānijas iestādēm un 2020. gada 5. maijā nosūtīja papildu informācijas pieprasījumu. Rumānijas iestādes atbildēja 2020. gada 5. jūnijā.

(18) Komisija 2024. gada 14. februāra, 4. marta, 30. jūlija un 25. septembra vēstulē Rumānijas iestādēm pieprasīja papildu informāciju. Rumānijas iestādes atbildēja 2024. gada 24. martā, 12. aprīlī, 30. augustā un 22. oktobrī.

2. **TIRGUMUREŠA UN MUREŠAS ŽUDECS**

2.1. **Pārskats**

(19) Tirgumureša ir pilsēta, kurā ir 116 000 iedzīvotāju ([5]), un tā atrodas Murešas žudecā. Tā ir žudeca administratīvais centrs un tiek uzskatīta par pārreģionālu ekonomikas centru.

(20) Murešas žudecs ietilpst Rumānijas Centrālajā reģionā (jeb "*Centru*" rumāņu valodā). Šis reģions ietver arī Albas, Brašovas, Kovasnas, Hargitas un Sibiu žudecus. Reģions atrodas Rumānijas centrālajā daļā, vienādā attālumā no dažādiem robežšķērsošanas punktiem.

2.2. **Iedzīvotāju skaita tendences un ekonomikas rādītāji**

(21) Murešas žudeca iedzīvotāju skaits pēdējās desmitgadēs ir pastāvīgi samazinājies. Aplēses liecina, ka 1990. gadā šajā žudecā bija 621 445 iedzīvotāju. Līdz 2010. gadam šis skaits bija samazinājies līdz 580 672. Līdz 2020. gadam iedzīvotāju skaits samazinājās līdz 557 200, un prognozes liecina, ka līdz 2050. gadam tas samazināsies līdz 436 600. Paredzams, ka krasi samazināsies arī darbspējas vecuma iedzīvotāju grupa (15–61 gads) – no 397 400 (2010. gadā) līdz 255 300 2050. gadā, kas ir samazinājums par 35,8 % ([6]).

(22) Šā gadsimta pirmajā desmitgadē Murešas žudeca IKP pieaugums bija otrais zemākais starp Centrālā reģiona žudeciem, un tas ievērojami atpaliek no Bukarestes ([7]).

2.3. **Autoceļu infrastruktūra**

(23) 2009. gada decembrī Murešas žudecā bija 2 098 kilometri autoceļu, kas ietver 414 kilometrus valsts nozīmes autoceļu un 1 684 kilometrus žudeca līmeņa autoceļu. Tomēr tikai 425 kilometri tika klasificēti kā "moderna" infrastruktūra ([8]).

(24) Izmeklēšanas laikā tika konstatēts, ka Murešas žudeca autoceļu infrastruktūrai trūkst ātru savienojumu ar pārējo valsti. Nozīmīgākais Eiropas maršruts, kas šķērso Tirgumurešu, bija E60, kas savieno Ungārijas robežu pie Boršas ar tādām pilsētām kā Oradja, Kluža-Napoka, Tirgumureša, Brašova, Ploješti, Bukareste un Konstanca. Murešas čudecam bija piekļuve arī vairākiem citiem svarīgiem transporta koridoriem: E68 (savieno Ungārijas robežu ar Sibiu, Brašovu un citām lielākajām pilsētām), E81 (kas savieno Bulgāriju ar Rumāniju, šķērsojot Bukaresti, Pitešti un Klužu-Napoku) un E574 un E58, kas savieno reģiona galvenās pilsētas un robežas ([9]).

([5]) 2021. gada dati.

([6]) Centrālā reģiona attīstības aģentūra, publikācija "Centrālā reģiona demogrāfiskā analīze. Ģeodemogrāfiskās atšķirības. Tendences un prognozes (2010)".
Pieejama vietnē 31ycx_Analiza si prognoza demografica.pdf.

([7]) IKP no 1999. līdz 2007. gadam palielinājās tikai par 39,2 % salīdzinājumā ar 102 % Albas reģionā un 84,7 % Sibiu žudecā un zem reģiona vidējā rādītāja 59,9 %.
Informācija no Centrālā reģiona attīstības aģentūras, "Bezdarbs Centrālajā reģionā – cēloņi un tendences (2010)".
Pieejams šeit: pqn30_somaj.pdf.

([8]) Centrālā reģiona attīstības aģentūra, publikācija "Transporta infrastruktūra. Centrālā reģiona ilgtspējīgas attīstības galvenie faktori (2011)".
Pieejams šeit: Microsoft Word - Coperta studiu Infrastructura de transport.

([9]) Tirgumurešas pašvaldības ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plāns.
Pieejams šeit: PMUD Târgu Mureș.

(25) Nākotnes infrastruktūras attīstība tolaik ietvēra plānoto A3 Transilvānijas automaģistrāli (rumāņu valodā: *Autostrada A3*), kuras mērķis bija savienot Bukaresti ar Ungārijas robežu caur Brašovu, Tirgumurešu un Klužu-Napoku, šķērsojot Murešas žudecu. Turklāt plānotā automaģistrāle uz Moldovu uzlabotu savienojumus starp Tirgumurešu un tādām pilsētām kā Romana un Jasi, kā arī Moldovas robežu ([10]).

(26) Izmeklēšanas laikā satiksmes plūsmas, ko radīja Tirgumurešas Transilvānijas lidosta (*TMA*), nevarēja izvairīties no Tirgumurešas pilsētas centra, un tas kopā ar dzelzceļa pakalpojumu slikto kvalitāti negatīvi ietekmēja mobilitāti žudecā. Turklāt 2018. gada decembrī *TMA* bija savienota tikai ar A3 nobrauktuvi.

3. TIRGUMUREŠAS LIDOSTA

3.1. Lidosta

(27) Tirgumurešas Transilvānijas lidosta atrodas 14 km uz dienvidrietumiem no Tirgumurešas. Tā ir svarīga infrastruktūra Transilvānijas reģiona reģionālajai savienotībai, un tā atbalsta daudzas darbvietas, kas saistītas ar aviācijas pakalpojumu nozari.

(28) *TMA* atrodas 450 km attālumā no plašākā reģiona galvenajām lielpilsētām – 450 km līdz Belgradai, Budapeštai, Bukarestei un Kišiņevai. Lidosta apkalpo reģionu, kurā ir vairāki žudeci, piemēram, Mureša, Hargita, Kovasna, daļa no Bistricas, Brašovas, Sučavas un Sibiu, un tajā dzīvo aptuveni 2,7 miljoni cilvēku.

(29) Tuvākās lidostas ir Klužas lidosta, kas atrodas aptuveni 103 km attālumā jeb aptuveni pusotras stundas brauciena attālumā ar automašīnu, un Sibiu starptautiskā lidosta, kas atrodas aptuveni 120 km attālumā jeb aptuveni 1 stundas un 50 minūšu braucien attālumā ar automašīnu. Visas pārējās lielākās lidostas atrodas vairāk nekā 2 stundu brauciena attālumā ar automašīnu. *TMA* pasažieru skaits laikposmā no 2005. līdz 2019. gadam ir parādīts nākamajā tabulā.

1. tabula

Pasažieru skaits *TMA* laikposmā no 2005. līdz 2019. gadam ([11])

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

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

(30) Laikposmā no 2005. līdz 2019. gadam regulārus lidojumus no lidostas nodrošināja vairākas aviosabiedrības. Nākamajos punktos ir aprakstīta to galveno aviosabiedrību darbība, kuras piedāvā regulārus lidojumus *TMA*.

(31) *Wizz Air* sāka darbību lidostā 2006. gada jūnijā ar maršrutu uz Budapeštu un 2007. gadā paplašināja savu darbību, uzsākot lidojumus vēl piecos maršrutos. 2007. gada novembrī *Wizz Air* pārtrauca darbību lidostā. 2008. gadā *Wizz Air* atsāka darbību lidostā ar pieciem jauniem maršrutiem. *Wizz Air* 2009. un 2010. gadā apkalpoja tikai savu Budapeštas maršrutu. 2011. gadā *Wizz Air* palielināja savu pakalpojumu klāstu, atjaunojot un pievienojot jaunus maršrutus, kopumā astoņus. Kopš tā laika *Wizz Air* darbojās lidostā, apkalpojot vidēji astoņus līdz desmit maršrutus līdz lidostas tehniskajai slēgšanai 2017. gadā. Pēc komercpakalpojumu atsākšanas no *TMA Wizz Air* 2018. un 2019. gadā apkalpoja četrus maršrutus no *TMA*.

([10]) Tirgumurešas pašvaldības ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plāns.
Pieejams šeit: PMUD Târgu Mureș.

([11]) Galīgie skaitļi par 2007.–2009. gadu nedaudz atšķiras no skaitļiem, kas norādīti 2016. gada galīgajā lēmumā, pamatojoties uz Rumānijas sniegtajiem paskaidrojumiem. Pasažieru skaita samazinājums 2016. gada novembrī ir saistīts ar lidostas pagaidu slēgšanu, kas tika darīts, lai atjaunotu skrejceļu un peronu, un visu lidojumu atcelšanu vai pārcelšanu uz Klužas lidostu. Darbi tika pabeigti 2018. gada jūnijā.
Avots: https://www.aeroportultransilvania.ro/wp-content/uploads/2014/05/Raportul-anual-al-administratorilor-cu-privire-la-bilantul-31-12-2016.pdf.

(32) *Ryanair* 2013. gadā apkalpoja divus maršrutus uz Šarlruā un Pizu un saglabāja tikai maršrutu uz Šarlruā līdz 2014. gada vidum, kad tā pārtrauca darbību lidostā un kopš 2014. gada nav apkalpojusi nevienu maršrutu.

(33) *Malev* nodrošināja maršrutu uz Budapeštu no 2005. līdz 2012. gadam.

(34) *TAROM* apkalpoja maršrutu uz Bukaresti no 2005. līdz 2014. gadam un 2018. un 2019. gadā.

(35) *Carpatair* nodrošināja savienojumu ar Timišoaras lidostu no 2005. līdz 2008. gadam.

(36) Turklāt vairākas aviosabiedrības laikposmā no 2005. līdz 2019. gadam piedāvāja čarterreisus uz Dāniju (*Cimber Air* un *Wideroe*), Ēģipti (*Air Arabia*, *TAROM* un *Air Bucharest*), Izraēlu (*Sun D'Or*) un Turciju (*Corendon* un *TAROM*).

(37) Izmeklēšanas periodā lidostā kravas lidojumi netika veikti. Kravu pārvadājumi galvenokārt tika veikti, izmantojot tranzīta autotransportu.

3.2. **Lidostas pārvaldītājs**

(38) No 1990. līdz 2019. gadam *TMA* pārvaldītājs bija *Regia Autonomă "Aeroportul Transilvania" Târgu-Mureș* ([12]). Tāpat kā lielākā daļa Rumānijas lidostu, arī *TMA* līdz 1997. gadam bija Rumānijas Reģionālo lidostu uzņēmuma ("*RAATR*") daļa Rumānijas Satiksmes ministrijas uzraudzībā.

(39) Saskaņā ar Rumānijas valdības Lēmumu Nr. 398/1997 ("valdības 1997. gada lēmums") ([13]) 13 lidostas, kas ietilpst *RAATR* struktūrā, bija pakļautas vietējo pašvaldību struktūrām, t. i., *Consilii Județene* jeb žudecu padomēm. Tas ietvēra *TMA*, kas bija pakļauta Murešas žudeca padomei. Tāpēc no 1997. gada 6. augusta līdz 2019. gadam lidostas pārvaldītājs darbojās Murešas žudeca padomes pakļautībā ([14]). Valdības 1997. gada lēmumā bija paredzēts, ka finansējumu lidostu pārvaldītājiem nodrošina no pašu avotiem un papildus arī no piešķirumiem no žudecu padomju vietējā budžeta, nepārsniedzot šim nolūkam apstiprinātās summas. ([15]) Visu lidostu pārvaldītāju finanšu režīms, uzdevumi un pienākumi bija vienādi visās lidostās ([16]).

(40) Saskaņā ar valdības 1997. gada lēmumu ([17]) lidostas aktīvus un pasīvus 1997. gada 30. jūnijā pārņēma Murešas žudecs ([18]). Nodotie aktīvi ietvēra terminālu, skrejceļu, manevrēšanas ceļus un iekāpšanas platformas, un pēc tam tie tika uzskaitīti kā Murešas žudeca aktīvi.

(41) Lidostas pārvaldītāja uzdevums bija uzturēt un ekspluatēt lidostas infrastruktūru. Tas piedāvā lidostas pakalpojumus un piemēro maksu lietotājiem (komerciālās aviācijas ekspluatantiem un nekomerciāliem vispārējas nozīmes aviācijas lietotājiem) par šādas infrastruktūras izmantošanu.

(42) 2011. gadā *TMA* tika uzticēts sniegt PVTN ("2011. gada PVTN") ar Murešas žudeca padomes 2011. gada 18. augusta reģionālo lēmumu Nr. 107/2011 ("2011. gada augusta reģionālais lēmums" jeb "2011. gada PVTN sniegšanas uzticēšanas akts"). Šis lēmums bija spēkā no 2011. gada 18. augusta līdz 2014. gada 30. oktobrim.

([12]) Tā ir autonoma juridiska persona saskaņā ar Rumānijas Likuma Nr. 15/1990 par valsts ekonomisko vienību reorganizāciju par autonomām korporācijām un komercsabiedrībām 2. un 3. pantu.
([13]) Rumānijas valdības Lēmums Nr. 398/1997 par dažu autonomo lidostu administrāciju nodošanu no Satiksmes ministrijas pakļautības žudecu padomju pakļautībā.
([14]) Murešas žudeca padomes Lēmums Nr. 37/11.09.1997.
([15]) Valdības 1997. gada lēmuma 3. pants.
([16]) Valdības 1997. gada lēmuma 3. pants un II pielikums (Pamatnoteikumi par lidostu pārvaldītāju organizāciju un darbību).
([17]) Valdības 1997. gada lēmuma 1. panta 2. punkts.
([18]) Valdības 1997. gada lēmuma 3. pielikums.

(43) Ar Murešas žudeca padomes 2014. gada 30. oktobra Lēmumu Nr. 161/2014, kas grozīts ar Murešas žudeca padomes 2015. gada 18. jūnija Lēmumu Nr. 67/2015 ("2014. gada oktobra reģionālais lēmums" jeb "2014. gada PVTN sniegšanas uzticēšanas akts"), lidostas pārvaldītājam tika uzticēts sniegt otru PVTN kopumu ("2014. gada PVTN"). Šis lēmums bija spēkā līdz 2019. gada 9. maijam.

4. DETALIZĒTS PASĀKUMU APRAKSTS

(44) Šis lēmums attiecas uz pieciem pasākumiem ([19]):

— 1. pasākums – *TMA* finansēšana laikposmā no 2007. līdz 2009. gadam,

— 2. pasākums – *TMA* virszemes pakalpojumu infrastruktūras finansēšana 2011. gadā,

— 3. pasākums – *TMA* finansēšana saskaņā ar 2011. gada PVTN sniegšanas uzticēšanas aktu no 2011. gada augusta līdz 2014. gada oktobrim,

— 4. pasākums – *TMA* finansēšana saskaņā ar 2014. gada PVTN sniegšanas uzticēšanas aktu no 2014. gada oktobra līdz 2019. gada 31. jūlijam,

— 5. pasākums – lidostas maksas aviosabiedrībām, kas darbojās *TMA* laikposmā no 2013. gada 21. marta līdz 2019. gada 16. februārim.

4.1. 1. pasākums – *TMA* finansēšana laikposmā no 2007. līdz 2009. gadam

(45) Rumānijas iestādes paskaidroja, ka visas mazās Rumānijas reģionālās lidostas laikposmā no 2007. līdz 2009. gadam kopumā strādāja ar zaudējumiem un ka to pamatdarbības zaudējumus katru gadu sedza valsts ([20]).

(46) Konkrēti *TMA* gadījumā darbības rezultāti pārskata periodā, kā arī piešķirtais publiskais finansējums ir norādīti nākamajā tabulā.

2. tabula

TMA darbības rezultāti un publiskais finansējums 2007.–2009. gadā (RON)

Gads	2007	2008	2009	Kopā
Pamatdarbības izmaksas	4 855 746	6 143 528	7 135 784	18 135 058
Pamatdarbības ieņēmumi	2 979 561	2 016 657	2 018 773	7 014 991
Darbības rezultāti deficīta/zaudējumu izteiksmē	(1 876 185)	(4 126 871)	(5 117 011)	(11 120 067)
No publiskiem līdzekļiem izmaksātās kompensācijas summa	1 838 540	4 305 247	4 722 536	10 866 323
Finansējuma deficīts, ko nesedz publiskie līdzekļi / pārkompensācija	(37 645)	178 376	(394 475)	(253 744)
Finansējuma deficīts, ko nesedz publiskie līdzekļi / pārkompensācija (EUR)	(11 286)	48 440	(93 056)	(152 783)

([19]) Tā kā šis lēmums attiecas uz diviem lēmumiem par procedūras sākšanu, Komisija lasāmības uzlabošanas nolūkā ir pārkārtojusi 2015. gada lēmumā par procedūras sākšanu ietverto pasākumu numerāciju.

([20]) Sk. 2011. gada lēmuma par procedūras sākšanu 29. apsvērumu.

(47) Kopumā *TMA* 1. pasākuma ietvaros laikposmā no 2007. līdz 2009. gadam saņēma 10 866 323 RON (2 834 420 EUR) ([21]). Lai gan 2008. gada rezultāts tika noslēgts ar pārkompensāciju, kopējā kompensācija par šiem trim gadiem bija mazāka nekā darbības rezultāts, radot finansējuma iztrūkumu 253 744 RON (152 783 EUR) apmērā.

(48) Saskaņā ar Rumānijas sniegto informāciju publiskais finansējums, ko katru gadu piešķīra laikposmā no 2007. līdz 2009. gadam, ir kompensācija par PVTN sniegšanu, un tas ietver *TMA* vispārējo pārvaldību, un atbilst nosacījumiem, kas paredzēti Komisijas 2005. gada 28. novembra Lēmumā 2005/842/EK par EK līguma 86. panta 2. punkta [tagad LESD 106. panta 2. punkts] piemērošanu valsts atbalstam attiecībā uz kompensāciju par sabiedriskajiem pakalpojumiem dažiem uzņēmumiem, kuriem uzticēts sniegt pakalpojumus ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi ("2005. gada PVTN lēmums") ([22]).

(49) Konkrētāk:

a) PVTN sniegšana tika uzticēta lidostas pārvaldītājam ar valdības 1997. gada lēmumu, ar ko nosaka sabiedrisko pakalpojumu saistības ("SPS"), kompensācijas aprēķināšanas parametrus un pasākumus, lai izvairītos no pārkompensācijas;

b) Ikgadējā noslodze lidostā nepārsniedza 1 000 000 pasažieru.

(50) Valdības 1997. gada lēmumā ir noteikts, ka attiecīgo lidostu pamatdarbības un kapitāla izmaksas tiek segtas no pašu resursiem, ko papildina publiskais finansējums, ciktāl tas ir nepieciešams. Rumānija uzskata, ka šis mehānisms novērš pārkompensāciju, jo lidostas var saņemt tikai summu, kas nepieciešama visu izmaksu segšanai. Šīs summas tiek izmaksātas lidostām gada sākumā, pamatojoties uz izmaksu prognozēm, un jebkāds pārpalikums tiek atmaksāts valstij finanšu gada beigās. Attiecīgajam laikposmam lidostas budžets tika apstiprināts ar Murešas žudeca padomes lēmumu.

(51) Lidostas budžets 2007. gadam tika apstiprināts ar Murešas žudeca padomes 2007. gada 25. janvāra Lēmumu Nr. 3, ar ko apstiprina Murešas žudeca padomes budžetu un summas, kas piešķirtas Murešas žudeca administratīvi teritoriālo vienību attīstības programmu līdzfinansēšanai 2007. gadam.

(52) Lidostas budžets 2008. gadam tika apstiprināts ar Murešas žudeca padomes 2008. gada 27. marta Rezolūciju Nr. 56 par Transilvānijas-Tirgumurešas autonomās lidostas reģiona administrācijas 2008. gada ieņēmumu un izdevumu budžetu, kā arī reģiona direktora mērķiem un darbības kritērijiem.

(53) Lidostas budžets 2009. gadam tika apstiprināts ar Murešas žudeca padomes 2009. gada 29. aprīļa Lēmumu Nr. 37 par *Administration Regia Autonomă Aeroportul "Transylvania Mureș"* ieņēmumu un izdevumu budžeta apstiprināšanu 2009. gadam.

4.2. **2. pasākums – virszemes pakalpojumu infrastruktūras finansēšana 2011. gadā**

(54) 2015. gada lēmumā par procedūras sākšanu tika norādīts, ka lidostas pārvaldītājs saņēma publisku atbalstu virszemes pakalpojumu infrastruktūras finansēšanai par kopējo summu 3 038 362 RON (716 747 EUR). Rumānija uzskata, ka šos maksājumus apstiprināja Murešas žudeca padome, pirms tika pieņemts Murešas žudeca padomes 2011. gada 18. augusta Reģionālais lēmums Nr. 107/2011, kurā, kā paskaidrots 42. apsvērumā, *TMA* tika uzticēta PVTN sniegšana.

(55) Rumānija paskaidroja, ka, lai izpildītu savas saistības kā pakalpojumu ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi sniedzēja, ikvienai lidostai ir pienākums nodrošināt minimālo virszemes pakalpojumu infrastruktūras līmeni, kas nepieciešams, lai apkalpotu tādu gaisa kuģu kustību, kuri ar likumu ir atbrīvoti no lidostas maksām ([23]). Turklāt Rumānijas iestādes ir paskaidrojušas, ka virszemes pakalpojumu infrastruktūras finansējums aprobežojas ar aprīkojuma faktiskajām izmaksām, kā parādīts nākamajā tabulā.

([21]) Valūtas maiņas kursu šajā lēmumā aprēķina kā gada vidējo oficiālo EUR/RON maiņas kursu saskaņā ar Eiropas Centrālās bankas (ECB) piedāvātajām vērtībām. Šajā sakarā piemērotie valūtas kursi ir šādi: 3,34 (2007. g.), 3,68 (2008. g.) un 4,24 (2009. g.).

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

([23]) Sk. 2015. gada lēmuma par procedūras sākšanu 143. apsvērumu.

3. tabula

Publiskais finansējums virszemes pakalpojumu infrastruktūrai 2011. gadā (RON)

	Aplēstās izmaksas, ieskaitot PVN	Aplēstās izmaksas bez PVN	PVN vērtība (24 %)	Piedāvātā publiskā atbalsta vērtība, ieskaitot PVN
Perona autobusi	205 823	165 986	39 836	205 823
Pasažieru bagāžas ratiņi	59 163	47 712	11 451	59 163
Zemes strāvas avots (500 kVA)	179 676	144 900	34 776	179 676
Pašgājējas kāpnes	919 823	741 800	178 023	919 823
Atledošanas iekārta	1 673 876	1 349 900	323 976	1 673 876
KOPĀ	**3 038 362**	**2 450 299**	**588 062**	**3 038 362**
KOPĀ EUR	**716 747**	**578 023**	**138 723**	**716 747**

(56) Kopumā *TMA* 2011. gadā 2. pasākuma ietvaros saņēma 2 450 299 RON (578 023 EUR) ([24]).

(57) Rumānija paskaidroja, ka saskaņā ar administrācijas grāmatvedības reģistru datiem 588 062 RON, kas ir atskaitāms PVN, 2011. gadā iegādātās lidlauka infrastruktūras izmaksās netika iekļauti, jo šī summa tika atskaitīta no valsts budžetā maksājamā pievienotās vērtības nodokļa, ko pēc tam atjaunoja Murešas žudeca padomes pārvaldes iestāde.

4.3. 3. pasākums – *TMA* finansēšana saskaņā ar 2011. gada PVTN sniegšanas uzticēšanas aktu no 2011. gada augusta līdz 2014. gada oktobrim

(58) Saskaņā ar 2011. gada augusta reģionālā lēmuma 1. panta 2. punktu par PVTN ir uzskatāmas šādas lidostas veiktās darbības:

a) lidostas infrastruktūras un aprīkojuma būvniecība: skrejceļi, termināļi, rampas, satiksmes vadības tornis vai iekārtas, kas tos tieši atbalsta: ugunsdzēsības iekārtas, drošības un drošuma iekārtas;

b) tās infrastruktūras, aprīkojuma un iekārtu ekspluatācija, ar ko tieši atbalsta lidostas infrastruktūru un aprīkojumu, tajā skaitā lidostas infrastruktūras uzturēšana, remonts, modernizācija vai pārvaldīšana;

c) palīgpakalpojumu sniegšana gaisa transportam, izņemot virszemes pakalpojumus;

d) gaisa satiksmes vadības pakalpojumu, ugunsdzēsības pakalpojumu, neatliekamās palīdzības pakalpojumu un drošuma pakalpojumu sniegšana;

e) tādu telpu un inženierkomunikāciju nodrošināšana saskaņā ar tiesību aktiem, kas nepieciešamas publiskajām iestādēm, kuras lidostā veic īpašas kontroles darbības;

([24]) Šajā lēmumā valūtas maiņas kurss aprēķināts kā gada vidējais oficiālais EUR/RON maiņas kurss saskaņā ar ECB piedāvātajām vērtībām. Šajā saistībā 2011. gadā piemērotais valūtas kurss ir 4,2391.

f) to gaisa kuģu lidojumu apkalpošana, kas likumīgi atbrīvoti no lidostas maksas ([25]), tajā skaitā šo lidojumu pasažieru apkalpošana;

g) nepieciešamo virszemes pakalpojumu iekārtu iegāde un uzturēšana gaisa kuģiem, kas ir likumīgi atbrīvoti no lidostas maksas maksāšanas, kā arī

h) lidostas infrastruktūras aizsardzība.

(59) Rumānijas iestādes uzskata, ka iepriekš d)–h) apakšpunktā minētajām darbībām nav saimnieciska rakstura un tās ietilpst valsts varas prerogatīvās.

(60) Attiecībā uz f) un g) apakšpunktu Rumānijas iestādes norāda, ka dažas gaisa kuģu kategorijas visās Rumānijas lidostās ir juridiski atbrīvotas no visiem lidostu nodokļiem un maksām, arī maksām par virszemes pakalpojumiem.

(61) Saskaņā ar 2011. gada augusta reģionālā lēmuma 1. panta 3. punktu nedrīkst atbalstīt tādu komercdarbību, kas nav tieši saistīta ar lidostas darbību ([26]). Turklāt 2011. gada augusta reģionālā lēmuma 4. pantā ir iekļauts mehānisms kompensācijas pārskatīšanai, lai izpildītu SPS un izvairītos no pārkompensācijas. Kompensācijas aprēķinā ņem vērā visas izmaksas, kas radušās, veicot ar PVTN saistītās darbības, un attiecīgo kopējo izmaksu daļu. Ieņēmumi, kas jāņem vērā, nosakot kompensāciju, ietver visus ieņēmumus no darbībām, uz kurām attiecas PVTN, un jebkādu peļņu no darbībām, kas nav saistītas ar PVTN.

(62) Rumānijas iestādes ir uzsvērušas, ka lidostas pārvaldītājam bija jāveic atsevišķa uzskaite par darbībām, kas saistītas ar PVTN, un komercdarbību, kā arī jāatmaksā visas iespējamās pārkompensācijas summas, ko konstatējusi jebkura kontroles struktūra, tajā skaitā valsts publiskās iestādes specializētā nodaļa. Lidostas pārvaldītājs apstiprina, ka 2011. gada finanšu pārskati un turpmākie finanšu pārskati tika sagatavoti saskaņā ar principiem par PVTN izdevumu un ieņēmumu nodalīšanu no tiem, kas saistīti ar komercdarbību.

(63) Turklāt saskaņā ar žudeca padomes Lēmumu Nr. 158/2012, ar ko apstiprina lidostas pārvaldītāja ieņēmumu un izdevumu budžetu, Murešas žudeca padomei tika uzticēts veikt pārbaudes un apstiprināt lidostas pārvaldītāja iesniegtos finanšu pārskatus, lai izvairītos no pārkompensācijas un pārbaudītu, vai lidostas pārvaldītājs ir izpildījis savas SPS. Ņemot vērā šo pārbaužu rezultātus, Murešas žudeca padome pieprasa lidostas pārvaldītājam atlīdzināt pārkompensāciju vai vajadzības gadījumā ierosināt ar PVTN saistīto darbību pārskatīšanu.

(64) Saskaņā ar *TMA* sagatavotajiem un Rumānijas iestāžu pārbaudītajiem gada finanšu pārskatiem *TMA* darbības rezultāts par periodu, kurā bija spēkā 2011. gada PVTN sniegšanas uzticēšanas akts, ir norādīts 4. tabula.ā. Kā redzams nākamajā tabulā, lai gan pirmajā gadā kompensācija bija pozitīva, tā nekompensēja kopējos zaudējumus gados, kuros bija spēkā PVTN.

([25]) Saskaņā ar Rumānijas Aviācijas kodeksa 3. panta 2. punktu lidostās, kas atvērtas komerciālai satiksmei, no pasažieru maksas, nosēšanās maksas, maksas par stāvvietu un apgaismojumu un aeronavigācijas pakalpojumu maksas ir atbrīvoti šādi gaisa kuģu veidi: a) Rumānijas militārie gaisa kuģi; b) ārvalstu militārie gaisa kuģi saskaņā ar divpusējiem nolīgumiem, kas noslēgti pēc Aizsardzības ministrijas pieprasījuma; c) gaisa kuģi, kas pārvadā valsts pārstāvjus, kuri pilda savus amata pienākumus; d) gaisa kuģi, kas veic lidojumus ANO, Sarkanā Krusta vai Sarkanā Pusmēness uzdevumā; e) gaisa kuģi, kas veic meklēšanas un glābšanas misijas; f) gaisa kuģi, kas veic humānās palīdzības un atbalsta misijas; g) gaisa kuģi, kam jānosēžas tehnisku problēmu, meteoroloģisku apstākļu vai citu ārkārtas situāciju dēļ; h) gaisa kuģi, kam jānosēžas pēc Satiksmes ministrijas un/vai Aizsardzības ministrijas norādījumiem; i) citi gaisa kuģu tipi, kā noteikts tiesību aktos. Saskaņā ar 31. panta 4. punktu a) un c) apakšpunktā paredzētie atbrīvojumi attiecas tikai uz lidostām, kurās Rumānijas valsts ir vairākuma akcionārs.

([26]) Lai gan 2011. gada PVTN sniegšanas uzticēšanas aktā bija atļauts arī investīciju atbalsts, šā lēmuma tvērums aprobežojas ar darbības atbalsta novērtēšanu līdz 4. tabulā noteiktajām summām.

4. tabula

TMA darbības rezultāts un publiskais finansējums periodā, kurā bija spēkā 2011. gada PVTN sniegšanas uzticēšanas akts (RON)

Laikposms	2011. g.	2012. g.	2013. g.	janvāris – oktobris 2014. g.	Kopā
Pamatdarbības izmaksas	7 924 410	10 517 504	11 605 800	9 115 644	39 163 358
Pamatdarbības ieņēmumi	3 064 460	5 012 189	5 939 214	5 030 556	19 046 419
Darbības rezultāts / zaudējumi	(4 859 950)	(5 505 315)	(5 666 586)	(4 085 088)	(20 116 939)
Kompensācijas summa	4 951 625	5 367 648	5 606 274	3 592 570	19 518 117
Finansējuma deficīts, ko nesedz kompensācija	91 675	(137 667)	(60 312)	(492 518)	(598 822)
Finansējuma deficīts, ko nesedz kompensācija (EUR)	21 626	(30 871)	(13 648)	(110 977)	(134 699)

(65) Kopumā *TMA* laikposmā no 2011. gada līdz 2014. gada oktobrim no 3. pasākuma saņēma 19 518 117 RON (4 449 930 EUR) ([27]).

4.4. 4. pasākums – *TMA* finansēšana saskaņā ar 2014. gada PVTN sniegšanas uzticēšanas aktu no 2014. gada 30. oktobra līdz 2019. gada 9. maijam

(66) Saskaņā ar 2014. gada oktobra reģionālā lēmuma 1. panta 2. punktu par PVTN ir uzskatāmas šādas *TMA* veiktās darbības:

a) valdības pārvaldīto gaisa kuģu kustības zonu (skrejceļa, peronu, platformu), vadības torņu, terminālu un lidostas elektrostacijas, kā arī saistītā aprīkojuma (drošuma un drošības sistēmas un iekārtas, elektriskās sistēmas, skrejceļu apgaismojums, inženiertehniskie tīkli, ugunsdzēsības sistēmas, kontroles un uzraudzības sistēmas) pārvaldība, ikdienas apkope, remonts, modernizācija, paplašināšana un būvniecība ;

b) pasažieru plūsmas organizēšana, aprīkošana, uzturēšana un nodrošināšana lidostas terminālos, kā arī drošuma un drošības pakalpojumu sniegšana;

c) virszemes pakalpojumi valsts īpašumā esošiem gaisa kuģiem, tajā skaitā saistītā aprīkojuma iepirkums ([28]);

d) lidostas infrastruktūras aizsardzība;

e) meklēšanas un glābšanas operācijas lidostas teritorijā;

f) apsardze un ar drošību saistītas darbības attiecībā uz ārkārtas situācijām, ugunsgrēku novēršanu un kontroli;

g) tādu teritoriju, iekārtu un infrastruktūras nodrošināšana, kas vajadzīgas muitas pārvaldei, robežpolicijai, gaisa transporta policijai, Iekšlietu ministrijai un Rumānijas Izlūkošanas dienestam, lai šīs struktūras varētu veikt to attiecīgās darbības, kā arī

h) bezmaksas ekspluatācija saistībā ar valsts lidojumiem, militāriem lidojumiem noteiktu ministriju un valdības dienestu vajadzībām, ārkārtas lidojumiem un citām juridiski reglamentētām situācijām.

([27]) Šajā lēmumā valūtas maiņas kurss aprēķināts kā gada vidējais oficiālais EUR/RON maiņas kurss saskaņā ar ECB piedāvātajām vērtībām. Šajā sakarā piemērotie valūtas kursi ir šādi: 4,24 (2011. g.), 4,46 (2012. g.), 4,42 (2013. g.) un 4,44 (2014. g.).

([28]) Attiecībā uz virszemes pakalpojumiem Rumānija apgalvoja, ka nav tiesību normas, kas skaidri aizliegtu virszemes pakalpojumus iekļaut pakalpojumu ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi kategorijā. Virszemes pakalpojumi ir lidostas palīgpakalpojums gaisa transportam, un, ja šāda pakalpojuma nebūtu, Tirgumurešas lidosta nespētu izpildīt savas SPS, ko uzticējusi Murešas žudeca padome.

(67) Saskaņā ar Rumānijas iestāžu sniegto informāciju 2014. gada PVTN tika izstrādāti saskaņā ar Komisijas paziņojumu par Eiropas Savienības atbalsta noteikumu piemērošanu kompensācijai, kas piešķirta par pakalpojumu ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi sniegšanu ([29]), un Eiropas Savienības nostādnēm par valsts atbalstu, ko piešķir kā kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu ("2012. gada PVTN nostādnes") ([30]), ņemot vērā arī 2014. gada pamatnostādnes par valsts atbalstu lidostām un aviosabiedrībām ("2014. gada aviācijas pamatnostādnes") ([31]). 2014. gada oktobra reģionālais lēmums ļauj piešķirt dotācijas gan investīciju, gan pamatdarbības izmaksām kā kompensāciju par PVTN sniegšanu.

a) Saskaņā ar 2014. gada oktobra reģionālā lēmuma 4. panta 2. punktu investīciju izmaksas, kas saistītas ar PVTN, tiek kompensētas, pamatojoties uz finansējuma deficītu saskaņā ar lidostas pārvaldītāja darījumdarbības plānu, līdz 75 % no attiecināmajām izmaksām.

b) Saskaņā ar 2014. gada oktobra reģionālā lēmuma 4. panta 4. punktu pamatdarbības izmaksu publiskais finansējums tiek noteikts katru gadu, pamatojoties uz PVTN pamatdarbības finansējuma deficītu, pamatojoties uz lidostas pārvaldītāja darījumdarbības plānu. Saskaņā ar minētā lēmuma 4. panta 5. punktu kompensācija par pamatdarbības izmaksām pirmajos piecos gados nedrīkst pārsniegt 80 % no pamatdarbības deficīta iepriekšējos piecos gados un 50 % no minētā pamatdarbības deficīta nākamajos piecos gados.

c) Saskaņā ar 2014. gada oktobra reģionālā lēmuma 4. panta 7. punktu kompensācijas summa (gan pamatdarbības, gan investīciju izmaksām) nedrīkst pārsniegt summu, kas nepieciešama, lai segtu izmaksas, kuras radušās, pildot SPS. Saskaņā ar minētā lēmuma 4. panta 9. punktu ņem vērā tikai tās izmaksas, kas saistītas ar PVTN, un proporcionālu ieguldījumu kopējo izmaksu segšanā. Savukārt saskaņā ar 4. panta 10. punktu ieņēmumi, kas jāņem vērā kompensācijas noteikšanai, ietver visus ieņēmumus, kas saistīti ar PVTN, kā arī peļņu no citām nesaistītām lidostas darbībām. Visbeidzot, saskaņā ar lēmuma 4. panta 11. punktu kompensācija nedrīkst pārsniegt starpību starp iepriekš minētajām izmaksām un ieņēmumiem, lai izvairītos no iespējamas pārkompensācijas.

(68) Saskaņā ar lēmuma 2. panta 2. un 3. punktu 2014. gada PVTN sākotnēji attiektos uz desmit gadu periodu, t. i., līdz 2024. gada 4. aprīlim, lai tas sakristu ar tā saukto "pārejas periodu" darbības atbalstam saskaņā ar 2014. gada aviācijas pamatnostādnēm, un bija paredzēta iespējama pārskatīšana saskaņā ar šādiem scenārijiem: i) četrus gadus pēc sākotnējās PVTN sniegšanas uzticēšanas, ii) ja lidostas satiksme pārsniedz 700 000 pasažieru gadā vai iii) ja to prasa attiecīgie tiesību akti. Tomēr, kā minēts iepriekš, 2014. gada oktobra reģionālais lēmums bija spēkā tikai līdz 2019. gada 9. maijam.

(69) Rumānijas iestādes ir snieguša informāciju par *TMA* darījumdarbības plānu laikposmam no 2014. līdz 2024. gadam ("darījumdarbības plāns").

5. tabula

Darījumdarbības plānā paredzētie *ex ante* ekonomiskie rādītāji (RON)

	2014. g. nov.–dec.	2015. g.	2016. g.	2017. g.	2018. g.	2019. g.	2020. g.	2021. g.	2022. g.	2023. g.	2024. g.
Paredzamie ieņēmumi, pamatojoties uz informāciju, kas pieejama pirms 2014. gada 30. oktobra	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
Paredzamās izmaksas, pamatojoties uz informāciju, kas pieejama pirms 2014. gada 30. oktobra	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]) Komisijas paziņojums par Eiropas Savienības atbalsta noteikumu piemērošanu kompensācijai, kas piešķirta par vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumu sniegšanu (OV C 8, 11.1.2012., 4. lpp.).

([30]) Komisijas paziņojums – Eiropas Savienības nostādnes par valsts atbalstu, ko piešķir kā kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu (OV C 8, 11.1.2012., 15. lpp.).

([31]) Komisijas paziņojums – Pamatnostādnes par valsts atbalstu lidostām un aviosabiedrībām (2014) (OV C 99, 4.4.2014., 3. lpp.).

	2014. g. nov.–dec.	2015. g.	2016. g.	2017. g.	2018. g.	2019. g.	2020. g.	2021. g.	2022. g.	2023. g.	2024. g.
Pamatdarbības finansējuma deficīts, pamatojoties uz informāciju, kas pieejama pirms 2014. gada 30. oktobra	(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
Aplēstā kompensācija	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
Aplēstā kompensācija (EUR)	547 818	1 281 859	849 025	618 862	495 105	338 450	256 266	194 335	88 120	0	0

(70) Summas, ko Rumānijas iestādes faktiski piešķīrušas saskaņā ar 2014. gada PVTN sniegšanas uzticēšanas aktu, ir norādītas nākamajā tabulā.

6. tabula

Finansējums saskaņā ar 2014. gada PVTN sniegšanas uzticēšanas aktu

Kompensācija	2014. g. nov.–dec.	2015. g.	2016. g.	2017. g.	2018. g.	2019. g. janv.–apr.	Kopā
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) Kopumā *TMA* laikposmā no 2014. gada novembra līdz 2019. gada aprīlim no 4. pasākuma saņēma 21 719 661 RON (4 795 362 EUR) ([32]).

(72) Rumānijas iestādes ir paskaidrojušas, ka galvenais iemesls, kāpēc laikposmā no 2017. līdz 2018. gadam faktiskā kompensācija bija lielāka par *ex ante* aplēsto kompensāciju, bija saistīts ar lidojumu ierobežojumiem un lidojumu pilnīgu apturēšanu no 2016. gada novembra līdz 2018. gada jūnijam, kad skrejceļš bija tehniski neatbilstošā stāvoklī, kam sekoja tā rekonstrukcija. 2018. gada 25. jūnijā lidostas darbība tika atsākta pēc 12 mēnešu ierobežotas lidojumu veikšanas perioda (2016. gada 17. novembris – 2017. gada 4. oktobris) un astoņus mēnešu ilgas lidojumu apturēšanas (2017. gada 4. oktobris – 2018. gada 25. jūnijs).

4.5. 5. pasākums – lidostas maksas aviosabiedrībām, kas darbojās *TMA* laikposmā no 2013. gada 21. marta līdz 2019. gada 16. februārim

(73) Rumānijas iestādes norāda tālāk izklāstīto.

a) Ar valdības 2011. gada 4. maija Lēmumu Nr. 455 Rumānijas valsts noteica kopīgus principus lidostas maksu iekasēšanai Rumānijas lidostās. Saskaņā ar šo tiesību aktu lidostas maksas nediskriminējošā veidā piemēro visiem lidostas lietotājiem. Turklāt lidostu pārvaldītājiem ir tiesības, pamatojoties uz relevantiem, objektīviem un pārredzamiem kritērijiem, pielāgot lidostu maksas atbilstoši noteiktiem sabiedrības un vispārējas nozīmes aspektiem, tajā skaitā vidiskiem apsvērumiem ([33]). Visbeidzot, ar valdības lēmumu *Regia Autonomă "Autoritatea Aeronautică Civilă Română"* (t. i., Rumānijas Civilās aviācijas iestāde) tika iecelta par neatkarīgu uzraudzības iestādi, kas ir atbildīga par valdības Lēmuma Nr. 455 noteikumu piemērošanas uzraudzību ([34]).

([32]) Šajā lēmumā valūtas maiņas kurss aprēķināts kā gada vidējais oficiālais EUR/RON maiņas kurss saskaņā ar ECB piedāvātajām vērtībām. Šajā sakarā piemērotie valūtas kursi ir šādi: 4,44 (2014), 4,46 (2015), 4,49 (2016), 4,57 (2017), 4,65 (2018), 4,75 (2019), 4,84 (2020), 4,92 (2021) un 4,93 (2022).

([33]) Valdības 2011. gada 4. maija Lēmuma Nr. 455 5. pants.

([34]) Valdības 2011. gada 4. maija Lēmuma Nr. 455 14. pants.

b) Rumānijas Satiksmes un infrastruktūras ministrijas 2011. gada 23. septembra Rīkojums Nr. 744/2011 ("Satiksmes ministrijas 2011. gada rīkojums") attiecas uz šādām lidostas maksām: i) nosēšanās maksa ([35]), ii) apgaismojuma nodeva ([36]), iii) maksa par stāvvietu ([37]), iv) pasažieru pārvadājumu pakalpojuma nodeva ([38]), v) attīstības nodeva ([39]), vi) tranzīta nodeva ([40]) un vii) transfēra maksa. ([41]) ([42]) Rīkojumā ir precizēts, ka lēmumu piemērot jebkuru no iepriekš minētajām lidostas nodevām pieņem lidostas pārvaldītājs. Visbeidzot, rīkojumā ir noteikts, ka lidostas pārvaldītājs var ieviest lidostas maksas ar vairākiem īpašiem nosacījumiem ([43]) un ka tās būtu jāpiemēro nediskriminējošā veidā un nekropļojot konkurenci starp lietotājiem.

c) Satiksmes ministrijas 2011. gada rīkojums attiecībā uz *TMA* tika īstenots ar Murešas žudeca padomes 2012. gada 29. februāra Lēmumu Nr. 25/2012 ("2012. gada februāra reģionālais lēmums"). Saskaņā ar šo lēmumu lidostas maksas visiem lidostas infrastruktūras lietotājiem piemēro pārredzamā un nediskriminējošā veidā, un tās apstiprina Murešas žudeca padome ([44]).

d) Lidostas maksu līmenis tika noteikts ar Murešas žudeca padomes 2012. gada 6. jūlija Lēmumu Nr. 83/2012 ("2012. gada jūlija reģionālais lēmums"), ar ko apstiprina *TMA* valdes 2012. gada 26. jūnija Lēmumu Nr. 7. Tas attiecās tikai uz aviosabiedrībām, kas veica lidojumus *TMA*. Ar šo lēmumu tika aizstāts iepriekšējais Murešas žudeca padomes 24. marta Lēmums Nr. 26/2011 ("2011. gada marta reģionālais lēmums").

([35]) Satiksmes ministrijas 2011. gada rīkojuma 1. pielikumā saistībā ar nosēšanās maksu ir noteikti šādi nosacījumi:
a) maksu aprēķina, pamatojoties uz gaisa kuģa maksimālo sertificēto pacelšanās svaru;
b) tonnas daļas, kas ir mazākas par 500 kg, neņem vērā, un tās, kas ir lielākas par 500 kg, uzskata par vienu tonnu; gaisa kuģim, kura maksimālā pacelšanās masa ir mazāka par 500 kg, piemēro maksu par vienu tonnu;
c) maksu iekasē par vienu nosēšanos un vienu pacelšanos, un tās apmaksātājam ir tiesības:
— izmantot lidostas infrastruktūru un iekārtas, izņemot apgaismojumu,
— izmantot termināļa zonas un iekārtas, izņemot tās, par kurām tiek iekasēta atsevišķa maksa,
— novietot gaisa kuģi stāvvietā, bet ne ilgāk kā divas stundas pēc nosēšanās;
d) attiecīgā gadījumā maksā iekļauj arī lidostas izmaksas par kapitālieguldījumiem un apkopes darbiem, kas saistīti ar virsmām, pa kurām pārvietojas gaisa kuģi;
e) lai veicinātu lidojumu biežāku veikšanu, lidostas administrācija atkarībā no pārvietošanās manevru skaita var piemērot atlaides līdz 50 % apmērā no nosēšanās nodevas, ar palielinājuma soli līdz 5 %.

([36]) Satiksmes ministrijas 2011. gada rīkojuma 1. pielikumā saistībā ar apgaismojuma nodevu ir noteikti šādi nosacījumi:
a) maksu aprēķina, pamatojoties uz gaisa kuģa maksimālo sertificēto pacelšanās svaru;
b) vienas tonnas daļas, kas ir mazākas par 500 kg, neņem vērā, un tās, kas ir lielākas par 500 kg, uzskata par vienu tonnu; gaisa kuģim, kura maksimālā pacelšanās masa ir mazāka par 500 kg, piemēro maksu par vienu tonnu;
c) maksu iekasē par katru nosēšanos un par katru pacelšanos, kas veikta, izmantojot lidostas apgaismes iekārtas un/vai ierīces.

([37]) Satiksmes ministrijas 2011. gada rīkojuma 1. pielikumā saistībā ar maksu par stāvvietu ir noteikti šādi nosacījumi:
a) maksu aprēķina, pamatojoties uz gaisa kuģa maksimālo sertificēto pacelšanās svaru un stāvēšanas periodu;
b) vienas tonnas daļas, kas ir mazākas par 500 kg, neņem vērā, un tās, kas ir lielākas par 500 kg, uzskata par vienu tonnu; gaisa kuģim, kura maksimālā pacelšanās masa ir mazāka par 500 kg, piemēro maksu par vienu tonnu.

([38]) Satiksmes ministrijas 2011. gada rīkojuma 1. pielikumā saistībā ar pasažieru pārvadājumu pakalpojuma nodevu ir noteikti šādi nosacījumi:
a) maksu iekasē par katru pasažieri, kas iekāpj gaisa kuģī attiecīgajā lidostā un izlido no šīs lidostas;
b) nodeva neattiecas uz tranzīta pasažieriem, transfēra pasažieriem un bērniem, kas jaunāki par 2 gadiem.

([39]) Satiksmes ministrijas 2011. gada rīkojuma 1. pielikumā saistībā ar attīstības nodevu ir noteikti šādi nosacījumi:
a) maksu iekasē par katru pasažieri, kas iekāpj gaisa kuģī attiecīgajā lidostā un izlido no lidostas, un to publicē kopā ar piemērošanas termiņu;
b) nodevu iekasē visu to investīciju mērķu īstenošanas laikposmu, saistībā ar kurām tā tiek piemērota;
c) maksu nosaka pārredzamā veidā, informējot lidostas lietotājus par investīciju mērķiem, ko paredzēts finansēt ar attiecīgo maksu, un par maksas piemērošanas ilgumu.

([40]) Satiksmes ministrijas 2011. gada rīkojuma 1. pielikumā saistībā ar tranzīta nodevu ir noteikti šādi nosacījumi:
a) maksu iekasē par katru pasažieri, kas iekāpj gaisa kuģī attiecīgajā lidostā un pārsēžas šajā lidostā;
b) maksu nepiemēro bērniem, kas jaunāki par 2 gadiem;
c) maksā attiecīgā gadījumā iekļauj arī lidostas izmaksas tādu investīciju veikšanai, kas saistītas ar transfēra operācijām, kā arī lidostas drošības izmaksas, kas saistītas ar transfēra pasažieriem.

([41]) Satiksmes ministrijas 2011. gada rīkojuma 1. pielikumā saistībā ar transfēra maksu ir noteikti šādi nosacījumi:
a) maksu iekasē par katru pasažieri, kas iekāpj gaisa kuģī attiecīgajā lidostā un veic transfēru šajā lidostā;
b) maksu nepiemēro bērniem, kas jaunāki par 2 gadiem; c) maksā attiecīgā gadījumā iekļauj arī lidostas izmaksas tādu investīciju veikšanai, kas saistītas ar transfēra operācijām, ievērojot 5. punkta b) un
c) apakšpunktā noteiktās prasības, kā arī lidostas drošības izmaksas, kas saistītas ar transfēra pasažieriem.

([42]) Satiksmes ministrijas 2011. gada rīkojuma 1. panta 3. punkts.

([43]) Satiksmes ministrijas 2011. gada rīkojuma 4. panta 1. punkts un tā 1. pielikums.

([44]) 2012. gada februāra reģionālā lēmuma 10. panta 8. punkts.

e) 2012. gada jūlija reģionālais lēmums tika iesniegts Iekšlietu ministrijai likumības kontroles veikšanai, kā to paredz likums. Ministrija uz nelikumības aspektiem nenorādīja. Lidostas maksas, kas noteiktas 2012. gada jūlija reģionālajā lēmumā, tika publicētas Rumānijas aeronavigācijas informatīvajā publikācijā ("AIP") 2012. gada 20. septembrī. Tās stājās spēkā sešus mēnešus pēc publicēšanas, t. i., 2013. gada 21. martā saskaņā ar spēkā esošajiem tiesību aktiem.

(74) Saskaņā ar 2012. gada jūlija reģionālo lēmumu lidostas maksu līmenis bija tāds, kā norādīts 7. tabulā.

7. tabula

TMA lidostas maksas, pamatojoties uz 2012. gada jūlija reģionālo lēmumu

Maksa	Izmaksas (EUR)
Nosēšanās	1,25/tonna
Skrejceļa apgaismojums	0,40/tonna
Stāvēšana	0,15/tonna/stunda
Pasažieru pārvadājumu pakalpojuma nodeva	1,00/pasažieris

(75) Rumānijas iestādes norādīja, ka lidostas pārvaldītājs nesaņēma visu pasažieru pārvadājumu pakalpojuma maksu 1 EUR apmērā par pasažieri. No šīs summas 0,275 EUR par katru pasažieri tika pārskaitīti Civilās aviācijas drošības izmeklēšanas un analīzes centram un 0,05 EUR par katru iekāpušo pasažieri tika pārskaitīti Rumānijas Civilās aeronavigācijas iestādei (t. i., lidostas pārvaldītājs šīm organizācijām kopumā pārskaitīja 0,325 EUR par katru iekāpušo pasažieri).

(76) Saskaņā ar 2012. gada jūlija reģionālo lēmumu 7. tabula.ā minēto nosēšanās nodevu var samazināt, ja aviosabiedrība lidostā veic vairāk nekā trīs nosēšanās mēnesī. Atlaides tika piedāvātas neatkarīgi no gaisa kuģa tipa saskaņā ar tālāk norādīto shēmu.

8. tabula

Atlaides nosēšanās nodevai TMA, pamatojoties uz 2012. gada jūlija reģionālo lēmumu

Nosēšanās reižu skaits mēnesī	Atlaide
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 %
Vairāk par 46	50 %

(77) Rumānija iesniedza ekonomikas prognožu dokumentu, kurā sīki izklāstīti ieņēmumi no lidostas maksām 2011.–2015. gadā, pamatojoties uz faktiskajiem *ex post* datiem par 2011. gadu un *ex ante* prognozēm 2012.–2015. gadam ([45]). Šīs prognozes tika sagatavotas pirms 2012. gada jūlija reģionālā lēmuma pieņemšanas. Ekonomikas prognožu izstrādes laikā galvenais starptautiskais regulārais pārvadātājs lidostā bija *Wizz Air*, kas veica lidojumus ar *Airbus 320* gaisa kuģiem uz astoņiem galamērķiem: Madridi, Barselonu, Milānu (Bergamo), Romu, Parīzi, Budapeštu, Dortmundi un Londonu. *TAROM* veica regulārus lidojumus uz Bukaresti.

(78) Ekonomikas prognožu dokumentā ietvertajā pārvaldības plānā bija paredzēts palielināt *Wizz Air* veikto lidojumu skaitu, maršrutiem kā galamērķus pievienojot Minheni, Frankfurti un Boloņu (Forli), kā arī izveidot četrus jaunus *Ryanair* galamērķus. Turklāt cita aviosabiedrība – *Air Patriot* – paziņoja par savu nodomu no 2013. gada janvāra veikt lidojumus no *TMA* uz Bukaresti, Vīni un Stambulu ([46]).

9. tabula

Vidējie paredzamie ieņēmumi, pamatojoties uz 2012. gada jūlija reģionālo lēmumu ([47])

Gads	Lidojumi turp un atpakaļ, *Wizz Air*	Lidojumi turp un atpakaļ, citi	Ieņēmumi kopā, *Wizz Air* (EUR)	Ieņēmumi kopā, citi (EUR)	Ieņēmumi kopā *Wizz Air* (RON)	Ieņēmumi kopā, citi (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. FORMĀLĀS IZMEKLĒŠANAS PROCEDŪRAS SĀKŠANAS PAMATOJUMS

(79) Komisija 2011. gada lēmumā par procedūras sākšanu pauda šaubas par to, vai 1. pasākumu (45.–50. apsvērums) var uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu.

(80) 2015. gada lēmumā par procedūras sākšanu Komisija pauda šaubas par to, vai 2.–5. pasākumu (54.–78. apsvērums) var uzskatīt par saderīgiem ar iekšējo tirgu.

5.1. 1. pasākums – *TMA* finansēšana laikposmā no 2007. līdz 2009. gadam

(81) 2011. gada lēmumā par procedūras sākšanu tika paustas šaubas par Rumānijas reģionālo lidostu – arī *TMA* – saimnieciskās darbības kvalificēšanu par PVTN laikposmā no 2007. līdz 2009. gadam.

(82) Komisija pauda šaubas par to, vai ir izpildīti 2005. gada PVTN lēmuma saderības kritēriji. Konkrētāk, Komisija pauda bažas par iespējamu acīmredzamu kļūdu PVTN definīcijā, jo nebija skaidrs, vai bez šīm lidostām attiecīgie reģioni būtu nepietiekami saistīti ar pārējo valsti un ES, ja tos atstātu tikai tirgus spēku ziņā ([48]).

([45]) Rumānijas iestādes ir paskaidrojušas, ka dokuments attiecas tikai uz četriem gadiem, jo tas bija saistīts ar lidostas valdes pilnvaru termiņu. Rumānija ir paskaidrojusi, ka tas atbilst valdības Ārkārtas rīkojuma Nr. 109/2011 8. panta 1. punktam, ar kuru valdes pilnvaru termiņš tika ierobežots līdz četriem gadiem.

([46]) *Air Patriot* pieņēma vienpusēju lēmumu neveikt lidojumus no *TMA*. Šāda lēmuma iemesli Rumānijas iestādēm nav zināmi.

([47]) Tabulā ir iekļauti faktiskie dati par 2011. gadu un prognozes par 2012.–2015. gada periodu.

([48]) 2011. gada lēmuma par procedūras sākšanu 107. un 108. apsvērums.

(83) Izmeklēšana, kas tika sākta ar 2011. gada lēmumu par procedūras sākšanu, tika izbeigta ar 2016. gada galīgo lēmumu attiecībā uz finansējumu, ko Rumānijas iestādes laikposmā no 2007. līdz 2009. gadam piešķīrušas Aradas, Bakau, Bajamares, Krajovas, Jasi, Oradjas, Satumares, Sibiu, Sučavas, Tulčas un Konstancas lidostām.

(84) 2016. gada galīgajā lēmumā tika secināts, ka publiskais finansējums iepriekš minētajām lidostām ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, kas īstenots, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktu. Komisijas izmeklēšanā tika konstatēts, ka publiskais finansējums Rumānijas lidostām neatbilda ne 2005. gada PVTN lēmumam, ne 2012. gada PVTN lēmumam ([49]), ne 2012. gada PVTN nostādnēm, jo Rumānija nebija pierādījusi, ka lidostu pārvaldītājiem tika uzticēta skaidri definētu SPS izpilde, izmantojot apgalvotos PVTN sniegšanas uzticēšanas aktus, uz kuriem tā pamatojās. ([50]) Tā vietā finansējums tika atzīts par saderīgu, ņemot vērā 2014. gada aviācijas pamatnostādnes ([51]). Tādējādi atbalsts tika atzīts par saderīgu ar iekšējo tirgu saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu.

(85) Izmeklēšana par *CNIA* un *TMA* piešķirto publisko finansējumu laikposmā no 2007. līdz 2009. gadam joprojām nebija pabeigta, jo Komisija uzskatīja, ka attiecīgo pasākumu būtu labāk izvērtēt atsevišķos galīgajos lēmumos, kas attiektos arī uz pasākumiem, kuri izmeklēti saskaņā ar 2015. gada lēmumu par procedūras sākšanu ([52]).

5.2. **2. pasākums – virszemes pakalpojumu infrastruktūras finansēšana 2011. gadā**

(86) Rumānija uzskatīja, ka virszemes pakalpojumu finansēšana ir saistīta ar *TMA* uzticētajiem PVTN sniegšanas uzdevumiem. Šajā saistībā šķiet, ka attiecīgā virszemes pakalpojumu infrastruktūra tika izmantota katram lidojumam uz *TMA* un no tās un bija saistīta ar vispārējo lidostas darbību.

(87) Komisija 2015. gada lēmumā par procedūras sākšanu pauda šaubas par to, vai TMA tika uzticēts īstens sabiedriskais pakalpojums, un provizoriski secināja, ka virszemes pakalpojumu publiskais finansējums tad nevar būt PVTN kompensācija.

(88) Komisija arī novērtēja virszemes pakalpojumu finansēšanu saskaņā ar 2005. gada aviācijas pamatnostādnēm. Komisija sākotnēji uzskatīja, ka, novērtējot investīciju atbalsta saderību, virszemes pakalpojumu infrastruktūras finansējums nebūtu uzskatāms par attiecināmām izmaksām ([53]), un secināja, ka finansējums *prima facie* nav saderīgs ar 2005. gada aviācijas pamatnostādnēm.

5.3. **3. pasākums – *TMA* finansēšana saskaņā ar 2011. gada PVTN sniegšanas uzticēšanas aktu no 2011. gada augusta līdz 2014. gada oktobrim**

(89) 2015. gada lēmumā par procedūras sākšanu tika paustas šaubas par 2011. gada PVTN atbilstību *Altmark* spriedumam ([54]), jo lidostas pārvaldītājs netika izvēlēts konkursa procedūrā un nebija pierādījumu, ka kompensācija būtu balstīta uz tipiska labi pārvaldīta lidostas ekspluatanta izmaksām.

(90) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija uzskatīja, ka četri *Altmark* kritēriji nav kumulatīvi izpildīti, un izdarīja sākotnēju secinājumu, ka nevar izslēgt priekšrocības esību.

([49]) Komisijas Lēmums 2012/21/ES (2011. gada 20. decembris) par Līguma par Eiropas Savienības darbību 106. panta 2. punkta piemērošanu valsts atbalstam attiecībā uz kompensāciju par sabiedriskajiem pakalpojumiem dažiem uzņēmumiem, kuriem uzticēts sniegt pakalpojumus ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi (OV L 7, 11.1.2012., 3. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2012/21(1)/oj).

([50]) 2016. gada galīgā lēmuma 111.–113. un 121. apsvērums.

([51]) Pasākumi tika atzīti par saderīgiem, ņemot vērā 2014. gada aviācijas pamatnostādņu 113., 129., 137. un 172. punktu.

([52]) 2016. gada galīgā lēmuma 69. apsvērums.

([53]) 2005. gada Aviācijas pamatnostādņu 53. punkta iii) apakšpunkts un 55. punkts.

([54]) Spriedums, 2003. gada 24. jūlijs, *Altmark Trans* un *Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

(91) Turklāt, lai gan Rumānija apgalvoja, ka *TMA* piešķirtais publiskais finansējums 2011.–2014. gadam ir kompensācija par PVTN sniegšanu, uz ko attiecas 2005. gada PVTN lēmums, Komisija pauda šaubas par to, vai kompensācija ir iepriekš skaidri noteikta pārredzamā un objektīvā veidā un vai tā ir samērīga ar PVTN izmaksām. To pašu iemeslu dēļ Komisija pauda šaubas par to, vai pasākums atbilst 2012. gada PVTN nostādnēs noteiktajiem kritērijiem, un sākotnēji uzskatīja, ka atbalstu nevar uzskatīt par saderīgu saskaņā ar 2012. gada PVTN nostādnēm ([55]).

(92) Komisija arī novērtēja pasākuma saderību ar 2014. gada aviācijas pamatnostādņu noteikumiem par darbības atbalstu ([56]), kas piešķirts pirms šo pamatnostādņu stāšanās spēkā. Komisija pauda šaubas par *TMA* piešķirtā darbības atbalsta piemērotību kopīgu interešu mērķa sasniegšanai, ņemot vērā *CNIA* un *TMA* tuvumu. Komisija arī pauda šaubas par to, vai attiecīgais darbības atbalsts bija ierobežots līdz nepieciešamajam minimumam, un sākotnēji uzskatīja, ka pasākums neatbilst 2014. gada aviācijas pamatnostādnēs paredzētajiem saderības nosacījumiem.

5.4. 4. pasākums – *TMA* finansēšana saskaņā ar 2014. gada PVTN sniegšanas uzticēšanas aktu no 2014. gada 30. oktobra līdz 2019. gada 9. maijam

(93) Komisija norādīja, ka *TMA* pasažieru skaits gados pirms 2014. gada PVTN stāšanās spēkā pārsniedza 200 000 pasažieru gadā, tāpēc saskaņā ar 2012. gada PVTN lēmuma 2. panta 1. punktu uz to neattiecās šī PVTN lēmuma darbības joma.

(94) Komisija uzskatīja, ka tās nostāja attiecībā uz 2011. gada PVTN kompensāciju *mutatis mutandis* ir piemērojama arī 2014. gada PVTN kompensācijai. Konkrētāk, pamatojoties uz tobrīd pieejamo informāciju, Komisija pauda šaubas par to, vai saistībā ar 2014. gada PVTN ir skaidri un pārredzami definētas SPS, kompensācijas aprēķināšanas parametri un kārtība, kā izvairīties no pārkompensācijas, un vai tie atbilst 2012. gada PVTN nostādņu 17. un 18. punktam.

(95) Komisija novērtēja pasākuma saderību ar 2014. gada aviācijas pamatnostādnēm un šajā posmā uzskatīja, ka pilnīga atbilstība pamatnostādņu prasībām nav nodrošināta ne attiecībā uz investīciju atbalstu, ne darbības atbalstu.

5.5. 5. pasākums – lidostas maksas aviosabiedrībām, kas darbojās *TMA* laikposmā no 2013. gada 21. marta līdz 2019. gada 16. februārim

(96) Attiecībā uz lidostas maksu, kas ieviestas saskaņā ar 5. pasākumu, līmeni Komisija 2015. gada lēmumā par procedūras sākšanu pauda sākotnējo viedokli, ka nav ievērots tirgus ekonomikas dalībnieka princips (“TEDP”), un rezultātā ir tikusi piešķirta ekonomiska priekšrocība.

(97) Komisija sākotnēji uzskatīja, ka ekonomiskā priekšrocība, kas piešķirta, pamatojoties uz 2012. gada reģionālo lēmumu, bija selektīva, jo tā tika piešķirta tikai uzņēmumiem, kas darbojas vienā gaisa transporta nozares daļā, proti, aviosabiedrībām, kuras veic lidojumus no *TMA*. Šādu pieeju nepamatoja lidostu maksu sistēmas būtība un vispārējā loģika. Komisija apšaubīja pasažieru maksas apmēru (1 EUR par vienu pasažieri), uzskatot, ka tā ir ļoti maza maksa. Turklāt tā provizoriski uzskatīja, ka atlaides, kuru pamatā ir nosēšanās reižu skaits mēnesī, šķiet, ir labvēlīgas aviosabiedrībām ar vairākiem maršrutiem vai lielu reisu biežumu. Komisijas sākotnējais secinājums, kas izklāstīts 2015. gada lēmumā par procedūras sākšanu, bija balstīts uz pamatojumu saskaņā ar tajā laikā iedibināto judikatūru.

([55]) 2015. gada lēmuma par procedūras sākšanu 218. apsvērums.
([56]) 2014. gada aviācijas pamatnostādņu 137. punkts.

6. **RUMĀNIJAS PIEZĪMES**

6.1. **Rumānijas piezīmes par 2011. gada lēmumu par procedūras sākšanu (1. pasākums)**

(98) Rumānijas piezīmes par procedūras sākšanas lēmumu galvenokārt attiecas uz Komisijas paustajām šaubām par valsts atbalsta shēmu – kuras paziņojums ir atsaukts – to lidostu infrastruktūras finansēšanai, kuru ikgadējā noslodze nepārsniedz 1 miljonu pasažieru.

(99) Atbildot uz Komisijas viedokli, saskaņā ar kuru acīmredzamais lidostu pārāk lielais skaits dažos reģionos var kavēt attiecīgo lidostu attīstību, Rumānija attiecībā uz publisko finansējumu Rumānijas reģionālajām lidostām norādīja, ka reģionālo lidostu (lidostu ar nelielu satiksmes intensitāti, kas neļauj tām sasniegt zināmu rentabilitātes līmeni) situācija galvenokārt ir saistīta ar to reģionu attīstības līmeni, kur šīs lidostas atrodas, nevis ar attālumu līdz tuvākajām lidostām.

(100) Rumānija arī paskaidroja, ka šīs summas tika piešķirtas laikā, kad pasākumi tika veikti, pamatojoties uz apliecinošiem dokumentiem un apstiprinātā budžeta robežās.

6.2. **Rumānijas piezīmes par 2015. gada lēmumu par procedūras sākšanu**

6.2.1. *Virszemes pakalpojumu infrastruktūras finansēšana 2011. gadā (2. pasākums)*

(101) Rumānijas iestādes apgalvo, ka virszemes pakalpojumu infrastruktūras izmaksas ir tieši attiecināmas uz kompensāciju par PVTN pakalpojumiem. Rumānija norāda, ka, lai sniegtu pakalpojumus ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi, katrai lidostai ir jānodrošina, ka tai ir minimāls virszemes pakalpojumu infrastruktūras apjoms, lai apkalpotu gaisa kuģus, kas ar likumu ir atbrīvoti no lidostas nodokļiem. Lidostas, kas nespēs nodrošināt šo infrastruktūru, nevarēs darboties droši un neapdraudēti.

(102) Rumānijas iestādes formālās izmeklēšanas procedūras laikā paskaidroja, ka infrastruktūra tiek izmantota lidostas komercdarbībām, bet ka šādas izmantošanas mērķis nav palielināt saimnieciskās darbības apjomu, bet gan saglabāt esošās darbības apmierinošā līmenī saskaņā ar īpašajām aviācijas prasībām.

6.2.2. *PVTN sniegšanas uzticēšanas akti (3. un 4. pasākums)*

(103) Rumānijas iestādes apgalvo, ka gan 2011. gada PVTN, gan 2014. gada PVTN atbilst visiem *Altmark* kritērijiem un ka tie, visticamāk, nepiešķir nekādas priekšrocības *TMA*. Saskaņā ar Rumānijas sniegto informāciju abos gadījumos sabiedrisko pakalpojumu deleģēšanas dokumentos SPS bija skaidri definētas *ex ante*, un kompensācijas aprēķināšanas mehānismi, kuru mērķis bija novērst pārkompensāciju, bija noteikti iepriekš.

(104) Attiecībā uz 2011. gada PVTN Rumānija paskaidroja, ka *TMA* ir pienākums veikt atsevišķu uzskaiti par ieņēmumiem un izdevumiem, kas saistīti ar PVTN, un pamatot pieprasīto kompensāciju. Turklāt saskaņā ar Rumānijas iestāžu sniegto informāciju *TMA* darbības tiek periodiski pārskatītas, lai pārbaudītu izmaksu pamatojumu un saistību izpildi.

(105) Attiecībā uz 2014. gada PVTN Rumānija apgalvoja, ka PVTN sniegšanas uzticēšanas aktā ir prasīts sagatavot daudzgadu darījumdarbības plānu, kas parāda pakāpenisku kompensācijas samazināšanu.

(106) Attiecībā uz *TMA* tuvumu *CNIA* Rumānija apgalvoja, ka, lai gan attālums starp abām lidostām šķiet salīdzinoši neliels (103 km), šī attāluma veikšanai ir nepieciešamas divas stundas, jo ceļi ir veci un satiksme intensīvāka. Dzelzceļa transports nav labi attīstīts, un nav ātrgaitas savienojuma.

6.2.3. *Lidostas maksu līmenis (5. pasākums)*

(107) Saskaņā ar Rumānijas iestāžu sniegto informāciju maksu līmenis tika noteikts pēc *ex ante* rentabilitātes analīzes, kurā tika ņemti vērā daudzi hipotētiski scenāriji, kā to būtu izdarījis piesardzīgs privāts ieguldītājs.

(108) Rumānijas iestādes paskaidroja, ka maksu līmenis tika piemērots nediskriminējošā veidā visām aviosabiedrībām, tas tika publicēts Rumānijas Aeronautikas žurnālā un, to nosakot, tika ņems vērā 2011. gada PVTN sniegšanas uzticēšanas akts.

6.2.4. *Finansējums saskaņā ar Murešas žudeca padomes reģionālo lēmumu Nr. 47/2013*

(109) 2015. gada lēmumā par procedūras sākšanu Rumānijas iestādes tika aicinātas precizēt finansējumu, kas piešķirts saskaņā ar Murešas žudeca padomes reģionālo lēmumu Nr. 47/2013, un it īpaši to, vai ir iekļauta autostāvvieta vai cita *TMA* infrastruktūra.

(110) Rumānijas iestādes ir paskaidrojušas, ka lidostas stāvvietu darbība nav iekļauta lidostas pārvaldītājam uzticētajās aeronavigācijas darbībās, tāpēc Murešas žudeca padome nekad nav piešķīrusi publiskos līdzekļus stāvvietu darbības finansēšanai ne investīciju, ne pamatdarbības izmaksu segšanai.

6.3. **Ieinteresēto personu piezīmes**

6.3.1. *Ieinteresēto personu piezīmes par 2011. gada lēmumu par procedūras sākšanu*

6.3.1.1. Carpatair

(111) *Carpatair* uzskata, ka darbības atbalsts parasti tiek uzskatīts par nelikumīgu un tādu, kas vērsts pret ES interesēm, tāpēc tas būtu jāpiešķir tikai izņēmuma gadījumos. Pēc Carpatair domām darbības atbalsta piešķiršana lidostām būtu graujoša nozarei šādu iemeslu dēļ: ([57])

1) tas radītu negodīgu konkurenci starp ES lidostām un ļautu kādai lidostai gūt labumu no valsts atbalsta, lai piesaistītu gaisa pārvadātājus, piedāvājot atlaides attiecībā uz lidostas maksām. Lidostas, kas negūst labumu no atbalsta, nevarētu efektīvi konkurēt attiecībā uz pārvadātājiem;

2) šis pasākums mudinātu lidostas, kas saņem darbības atbalstu, piešķirt lielas atlaides attiecībā uz lidostas maksām, un šādas atlaides netiktu piešķirtas, ja lidostas darbotos saskaņā ar tirgus noteikumiem.

(112) *Carpatair* norāda, ka darbības atbalstam ir negatīva ietekme uz gaisa transporta un lidostu pakalpojumu tirgiem, jo tas rada negodīgu konkurenci starp lidostām un galu galā arī negodīgu konkurenci starp aviosabiedrībām, kas darbojas šajās lidostās. Tā, piemēram, darbības atbalsts rada negodīgu konkurenci starp lidostām Rumānijā, kā arī negatīvi ietekmē lidostas kaimiņvalstīs, piemēram, Ungārijā. ([58])

6.3.1.2. Rumānijas Lidostu asociācija

(113) Rumānijas Lidostu asociācija (*RAA*) ir darba devēju asociācija – bezpeļņas juridiska persona, kas pārstāv Rumānijas civilās lidostas.

(114) *RAA* piezīmes par procedūras sākšanas lēmumu attiecas uz Komisijas paustajām šaubām par valsts atbalsta shēmu – kuras paziņojums ir atsaukts – to lidostu infrastruktūras finansēšanai, kuru ikgadējā noslodze nepārsniedz 1 miljonu pasažieru.

([57]) 2011. gada lēmuma par procedūras sākšanu 57. apsvērums.
([58]) 2011. gada lēmuma par procedūras sākšanu 58. apsvērums.

6.3.2. *Ieinteresēto personu piezīmes par 2015. gada lēmumu par procedūras sākšanu*

6.3.2.1. Klužas-Napokas lidosta

6.3.2.1.1. Lidostas maksu līmenis

(115) *CNIA* norādīja, ka lidostas maksa 1 EUR apmērā par pasažieri ir pārāk zema, lai segtu *TMA* pamatdarbības izmaksas. Turklāt 0,325 EUR par katru izlidojošo pasažieri sedza drošības nodevu, ko lidostas pārvaldītājs nepaturēja, tādējādi faktiski iekasējot tikai 0,675 EUR par katru izlidojošo pasažieri. Tik zemas maksas liedz Klužas lidostai veikt rezultatīvas sarunas ar aviosabiedrībām, tādējādi kropļojot konkurenci.

6.3.2.1.2. PVTN sniegšanas uzticēšanas akti

(116) *CNIA* apgalvoja, ka valsts atbalsts, kas piešķirts *TMA*, lai kompensētu PVTN, faktiski sedza izmaksas par pakalpojumu sniegšanu aviosabiedrībām. *CNIA* uzskata, ka pārmērīga PVTN kompensācija *TMA* bija iespējama, veicot budžeta pārskaitījumus no Murešas žudeca padomes, nenodalot ieņēmumus un izdevumus, kas saistīti ar PVTN, no ieņēmumiem un izdevumiem, kas saistīti ar komercdarbību.

6.3.2.1.3. Finansējums saskaņā ar Murešas žudeca padomes reģionālo lēmumu Nr. 47/2013

(117) *CNIA* apgalvoja, ka par to, ka saskaņā ar reģionālo lēmumu Nr. 47/2013, iespējams, nelikumīgi piešķirts valsts atbalsts, liecina tas, ka valsts tiesas šo lēmumu ir atcēlušas.

6.3.2.1.4. Wizz Air

(118) *Wizz Air* apgalvo, ka lidostas maksas nav selektīvas, jo tās bija pieejamas esošajiem vai potenciālajiem *TMA* lietotājiem.

7. RUMĀNIJAS PIEZĪMES PAR IEINTERESĒTO PERSONU PIEZĪMĒM

7.1. Rumānijas piezīmes par ieinteresēto personu piezīmēm par 2011. gada lēmumu par procedūras sākšanu (1. pasākums)

(119) Rumānija uzskata, ka vairuma Rumānijas reģionālo lidostu ikgadējā noslodze nepārsniedza 50 000 pasažieru un ka neviena no šīm lidostām līdz 2015. gadam nepārsniegs 300 000 pasažieru līmeni. Pamatojoties uz iepriekš minēto, Rumānija uzskata, ka valsts atbalsts šīm lidostām visdrīzāk neietekmē konkurenci un nekropļo tirdzniecību starp ([59]) dalībvalstīm.

7.2. Rumānijas piezīmes par ieinteresēto personu piezīmēm par 2015. gada lēmumu par procedūras sākšanu

7.2.1. *Lidostas maksu līmenis (5. pasākums)*

(120) Rumānijas iestādes apgalvoja, ka lidostas maksas saskaņā ar reģionālo lēmumu Nr. 83/2012 tika noteiktas saskaņā ar attiecīgajiem tobrīd spēkā esošajiem valsts tiesību aktiem.

(121) Rumānijas iestādes arī norādīja, ka Murešas žudeca padome un *TMA* speciāli nenoteica atlaides par labu *Wizz Air*, bet gan, pamatojoties uz nediskriminācijas un vienlīdzīgu iespēju principu, tās šīs atlaides piemēroja visām aviosabiedrībām, kas veic lidojumus šajā lidostā.

([59]) 2016. gada galīgā lēmuma 66. apsvērums.

(122) Atlaides bija daļa no stratēģijas, kuras mērķis bija samazināt riskus un atkarību no ierobežota skaita mazo aviosabiedrību, kā arī no lidostas ieņēmumu, tajā skaitā peļņas no lidostas darbības, ilgtspējīgas izaugsmes politikas, kas saistīta ar pasažieru plūsmas palielināšanos.

(123) Rumānija arī apgalvoja, ka *TMA* nepiemēroja ļoti zemas lidostas maksas.

7.2.2. *PVTN sniegšanas uzticēšanas akti (3. un 4. pasākums)*

(124) Rumānija atkārtoti norādīja, ka reģionālo lidostu finansiālais stāvoklis (ar nelielu satiksmes intensitāti, kas neļauj tām sasniegt rentabilitāti) galvenokārt bija saistīts ar to reģionu zemo ekonomisko attīstību, kuros šīs lidostas atrodas, nevis ar attālumu līdz blakus esošajām lidostām.

(125) Turklāt Rumānijas iestādes apstrīd *CNIA* pausto apgalvojumu par pārkompensāciju un apstiprināja, ka *TMA* finanšu pārskati par 2011. gadu tika noslēgti, ievērojot principus par PVTN izmaksu un ieņēmumu nodalīšanu no citām darījumdarbības daļām pēc 2011. gada PVTN sniegšanas uzticēšanas akta pieņemšanas.

8. **1. PASĀKUMA NOVĒRTĒJUMS – *TMA* FINANSĒŠANA LAIKPOSMĀ NO 2007. LĪDZ 2009. GADAM**

8.1. **Atbalsta esība**

(126) Pamatojoties uz LESD 107. panta 1. punktu, "ar iekšējo tirgu nav saderīgs nekāds atbalsts, ko piešķir dalībvalstis vai ko jebkādā citā veidā piešķir no valsts līdzekļiem un kas rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus, dodot priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai, ciktāl tāds atbalsts iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm".

(127) Lai pasākumu kvalificētu par valsts atbalstu šā noteikuma nozīmē, ir jāizpilda šādi kumulatīvi nosacījumi:

a) saņēmējs ir uzņēmums;

b) pasākumu finansē no valsts līdzekļiem, un tas ir attiecināms uz valsti;

c) tas rada priekšrocības konkrētiem uzņēmumiem vai ražojumiem;

d) šī priekšrocība ir selektīva, kā arī

e) pasākums rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus un var ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm.

8.1.1. *Saimnieciskā darbība un uzņēmuma jēdziens*

(128) Komisijai vispirms jānosaka, vai 1. pasākums attiecas uz uzņēmumiem LESD 107. panta 1. punkta nozīmē. Uzņēmuma jēdziens aptver jebkuru vienību, kas ir iesaistīta saimnieciskā darbībā, neatkarīgi no tās juridiskā statusa un veida, kādā tā tiek finansēta. ([60]) Saimnieciskā darbība ir jebkura darbība, kas ietver preču vai pakalpojumu piedāvāšanu konkrētajā tirgū. ([61])

([60]) Spriedums, 1998. gada 18. jūnijs, Komisija/Itālija, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303; Spriedums, 1991. gada 23. aprīlis, *Höfner* un *Elser*, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161.

([61]) Spriedums, 1987. gada 16. jūnijs, Komisija/Itālija, 118/85, ECLI:EU:C:1987:283; spriedums, 1998. gada 18. jūnijs, Komisija/Itālija, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303.

(129) Saskaņā ar iedibināto tiesu praksi lidostu infrastruktūras ekspluatācija un būve ir jāuzskata par saimniecisko darbību, uz kuru attiecas valsts atbalsta kontrole ([62]). Ja lidostas ekspluatants veic saimniecisko darbību, piedāvājot lidostas pakalpojumus par atlīdzību, neatkarīgi no tā juridiskā statusa vai finansēšanas veida, tas ir uzņēmums LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

(130) Lai gan lidostu pārvaldītāji jāuzskata par uzņēmumiem LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, jāatgādina, ka ne visas lidostas pārvaldītāja darbības vienmēr ir saimnieciska rakstura ([63]).

(131) Tiesa lēma, ka darbības, par kurām parasti ir atbildīga valsts, pildot savas oficiālās pilnvaras kā publiska iestāde, nav saimnieciska rakstura darbības un uz tām neattiecas valsts atbalsta noteikumi. ([64])

(132) Tāpēc finansējums, kas paredzēts ar sabiedriskās kārtības jomu saistītām darbībām vai infrastruktūrai, kura kopumā ir tieši saistīta ar šīm darbībām, nav valsts atbalsts. ([65]) Vispārēji tiek uzskatīts, ka lidostā tādas darbības kā gaisa satiksmes kontrole, policija, muita, ugunsdzēsība, darbības, kas paredzētas civilās aviācijas aizsardzībai pret nelikumīgas iejaukšanās darbībām, un ieguldījumi, kuri saistīti ar infrastruktūru un iekārtām, kas vajadzīgas šo darbību veikšanai, nav saimnieciska rakstura darbība. ([66])

(133) Tomēr tādu darbību valsts finansēšana, kas nav saimnieciskās darbības, nedrīkst radīt nepamatotu diskrimināciju starp aviosabiedrībām un lidostu pārvaldītājiem. Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru priekšrocība tiek konstatēta, ja publiskās iestādes atbrīvo uzņēmumus no izmaksām, kas ir raksturīgas to saimnieciskajai darbībai. ([67]) Tāpēc, ja kādā konkrētā tiesību sistēmā tas ir normāli, ka aviosabiedrību vai lidostu pārvaldītāji sedz konkrētu pakalpojumu izmaksas, turpretī citu aviosabiedrību vai lidostu pārvaldītājiem, kas sniedz tos pašus pakalpojumus to pašu publisko iestāžu vārdā, nav jāsedz šīs izmaksas, tie var gūt priekšrocību pat tad, ja šie pakalpojumi netiek uzskatīti par saimniecisku darbību ([68]).

(134) Kā paskaidrots 41. apsvērumā, lidostas pārvaldītājs bija un ir iesaistīts lidostas infrastruktūras būvniecībā, uzturēšanā un ekspluatācijā. Tas sniedz lidostas pakalpojumus un iekasē maksu no lietotājiem – komerciālās aviācijas operatoriem, kā arī nekomerciālās vispārējās aviācijas lietotājiem – par lidostas infrastruktūras izmantošanu, tādējādi komerciāli ekspluatējot infrastruktūru. Tādējādi lidostas pārvaldītājs attiecīgajā periodā veica saimniecisko darbību un attiecīgi ir uzņēmums LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

(135) Ne Rumānija, ne lidostas pārvaldītājs neapgalvoja, ka daļa finansējuma 2007.–2009. gadam bija īpaši paredzēta kā kompensācija par *TMA* lidostas pārvaldītāja izdevumiem, kas saistīti ar publiskās politikas īstenošanu. Faktiski kompensācijas mehānisms, kas tika ieviests lidostas pārvaldītāja finansēšanai laikposmā no 2007. līdz 2009. gadam, bija paredzēts, lai segtu starpību starp lidostas pārvaldītāja ieņēmumiem un zaudējumiem, nenošķirot publiskās politikas īstenošanas izmaksas un cita veida izmaksas.

([62]) Spriedums, 2000. gada 12. decembris, *Aéroports de Paris* / Komisija, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, apstiprināts ar 2002. gada 24. oktobra spriedumu *Aéroports de Paris* / Komisija, C-82/01, ECLI:EU:C:2002:617, 75.–79. punkts. Tas tika apstiprināts ar 2011. gada 24. marta spriedumu *Mitteldeutsche Flughafen AG* un *Flughafen Leipzig Halle GmbH* / Komisija (spriedums lietā "Leipcigas-Halles lidosta"), lietas T-443/08 un T-455/08, ES:T:2011:117, konkrēti 93. un 94. punktu; apstiprināts ar 2012. gada 19. decembra spriedumu *Leipzig-Halle*, lieta C-288/11 P, ECLI:EU:C:2012:821.

([63]) 2014. gada aviācijas pamatnostādņu 34. punkts. Tiesas spriedums, 1994. gada 19. janvāris, *Fluggesellschaft/Eurocontrol*, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7.

([64]) Spriedums, 1987. gada 16. jūnijs, Komisija/Itālija, 118/85, ECLI:EU:C:1987:283, 7. un 8. punkts, un spriedums, 1988. gada 4. maijs, *Bodson* / *Pompes funèbres des régions libérées*, 30/87, ECLI:EU:C:1988:225, 1. punkts.

([65]) Komisijas 2003. gada 19. marta Lēmums (EK) N 309/2002, lidojumu drošība – darbības zaudējumu izlīdzināšanai pēc 2001. gada 11. septembra terora aktiem (OV C 148, 25.6.2003., 7. lpp.).

([66]) Sk. 2014. gada aviācijas pamatnostādņu 35. punktu. Arī Tiesas spriedums, 1994. gada 19. janvāris, *SAT Fluggesellschaft* / *Eurocontrol*, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7, 30. punkts, un Tiesas spriedums, 2009. gada 26. marts, *Selex Sistemi Integrati* / Komisija, C-113/07 P, ECLI:EU:C:2009:191, 71. punkts.

([67]) Sk.: Tiesas spriedums, 2005. gada 3. marts, *Heiser*, C-172/03, ECLI:EU:C:2005:130, 36. punkts un tajā minētā judikatūra.

([68]) 2014. gada aviācijas pamatnostādņu 37. punkts.

(136) Tāpēc Komisija secina, ka 1. pasākums nav kompensācija par publiskās politikas īstenošanas izmaksām un tāpēc attiecas uz uzņēmumu.

8.1.2. *Valsts līdzekļi un attiecināmība uz valsti*

(137) Lai pasākumu varētu kvalificēt kā valsts atbalstu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, tam jābūt finansētam no valsts līdzekļiem un attiecināmam uz valsti, t. i., to piešķir pati valsts vai jebkura starpniekstruktūra, kas rīkojas saskaņā ar tai piešķirtajām pilnvarām ([69]). LESD 107. panta piemērošanas nolūkā pašvaldību līdzekļi ir valsts līdzekļi ([70]).

(138) Publisko finansējumu laikposmā no 2007. līdz 2009. gadam tieši piešķīra Murešas žudeca padome, pamatojoties uz valdības 1997. gada lēmumu, t. i., to piešķīra vietējā pašvaldība no saviem līdzekļiem.

(139) Tāpēc Komisija uzskata, ka publiskais finansējums laikposmā no 2007. līdz 2009. gadam tika piešķirts no valsts līdzekļiem un bija attiecināms uz valsti.

8.1.3. *Selektivitāte*

(140) Lai valsts pasākums atbilstu LESD 107. panta 1. punktam, tam ir jādod priekšroka "konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai". Tādējādi jēdziens "valsts atbalsts" ietver tikai tos pasākumus uzņēmumu labā, kas nodrošina priekšrocību selektīvā veidā.

(141) Šajā gadījumā finansiālais atbalsts, kas sniegts, pamatojoties uz 1997. gada lēmumu, ir selektīvs, jo atbalsts tika piešķirts tikai dažiem uzņēmumiem, konkrēti *TMA* lidostas pārvaldītājam. Tas ir individuāls pasākums. Tāpēc 1. pasākums bija selektīvs LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

8.1.4. *Ekonomiska priekšrocība*

(142) Lidostas pārvaldītājam piešķirtais publiskais finansējums bija paredzēts, lai kompensētu zaudējumus, kas rodas, tam veicot savu parasto darbību. Nekas Komisijai pieejamos faktiskajos pierādījumos vai no Rumānijas vai trešām personām saņemtajās piezīmēs neliecina, ka piešķīrēja iestāde būtu varējusi sagaidīt kādu finansiālo atdevi no šiem finansējuma pasākumiem pēc tam, kad tā nolēma tos piešķirt. Tādējādi attiecīgais publiskais finansējums neatbilst TEDP.

(143) Rumānija arī apgalvoja, ka apstrīdētais publiskais finansējums ir kompensācija par PVTN sniegšanu. Ja uzņēmumiem ir uzticēts sniegt PVTN, tad Komisijai, lai secinātu, vai pārbaudāmais pasākums rada ekonomisku priekšrocību LESD 107. panta 1. punkta izpratnē, ir jāpārbauda, vai ir izpildīti četri kumulatīvi nosacījumi, ko Tiesa paredzēja savā spriedumā *Altmark* lietā. Šos noteikumus var apkopot šādi:

a) Pirmkārt, labuma guvējam faktiski ir jāuztic SPS izpilde, un šīm saistībām jābūt skaidri definētām ("pirmais *Altmark* kritērijs");

b) otrkārt, kompensācijas aprēķināšanas parametriem ir jābūt iepriekš objektīvi un pārredzami noteiktiem ("otrais *Altmark* kritērijs");

([69]) Spriedums, *Stardust Marine*, 53.–56. punkts. Vispārējās tiesas spriedums, 2011. gada 12. maijs, apvienotās lietas *Region Nord-Pas-de-Calais*, T-267/08, ECLI:EU:T:2011:209, un *Communauté d'agglomération du Douaisis* / Eiropas Komisija, T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, 108. punkts. Tiesas spriedums, 1978. gada 24. janvāris, *Van Tiggele*, 82/77, ECLI:EU:C:1978:10, 25. un 26. punkts; spriedums, 1996. gada 12. decembris, *Air France* / Komisija ("*Air France*"), T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, 63. punkts.

([70]) Spriedums, 2011. gada 12. maijs, *Nord-Pas-de-Calais*, apvienotās lietas T-267/08 un T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, 108. punkts.

c) treškārt, kompensācija nedrīkst pārsniegt summu, kas nepieciešama, lai segtu visas izmaksas vai daļu izmaksu, kuras radušās, pildot SPS, ņemot vērā atbilstošos ieņēmumus un saprātīgu peļņu par šo saistību izpildi ("trešais *Altmark* kritērijs");

d) ceturtkārt, ja uzņēmums, kam uzticēta SPS pildīšana, konkrētajā gadījumā nav izraudzīts sabiedrisko iepirkumu procedūras rezultātā, kas ļautu izvēlēties pretendentu, kurš spēj šo pakalpojumu piedāvāt par sabiedrībai viszemāko cenu, kompensācijas apjoms nosakāms, pamatojoties uz to izdevumu analīzi, kādi, pildot šīs saistības, rastos parastam uzņēmumam, kas ir labi vadīts un adekvāti nodrošināts ar līdzekļiem, lai spētu izpildīt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumus, ņemot vērā atbilstošos rēķinus un paredzot saprātīgu peļņu par šo saistību izpildi ("ceturtais *Altmark* kritērijs").

8.1.4.1. Ceturtais *Altmark* kritērijs

(144) Ceturtajā *Altmark* kritērijā paredzēts, ka kompensācija, lai to neuzskatītu par valsts atbalstu, ir jāierobežo līdz minimumam. Šis kritērijs ir ievērots, ja kompensācijas saņēmējs ir izraudzīts konkursa procedūrā, kas ļauj atlasīt pretendentu, kurš spēj nodrošināt sabiedrībai vajadzīgo PVTN par zemākajām izmaksām, vai, ja tādas nav, ja kompensācija ir aprēķināta, atsaucoties uz efektīva uzņēmuma izmaksām.

(145) Šajā gadījumā labuma guvējs nav izraudzīts konkursa procedūrā. Turklāt nav pierādījumu, kas liecinātu, ka kompensācijas apmērs ir noteikts, pamatojoties uz tādu izmaksu analīzi, kas parasti rastos tipiskam uzņēmumam, kas ir labi pārvaldīts un pietiekami nodrošināts ar nepieciešamajiem līdzekļiem, lai spētu izpildīt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, ņemot vērā attiecīgos gūtos ieņēmumus un saprātīgu peļņu no šo saistību izpildes. Tāpēc Komisija uzskata, ka nevar atzīt, ka attiecīgais publiskais finansējums ir noteikts saskaņā ar ceturto *Altmark* kritēriju.

(146) Tādējādi pasākums, uz kuru attiecas izmeklēšanas procedūra, neatbilst ceturtajam *Altmark* kritērijam.

8.1.4.2. Secinājums

(147) Tā kā ceturtais *Altmark* kritērijs netika izpildīts, Komisija uzskata, ka četri *Altmark* kritēriji šajā gadījumā nav izpildīti kumulatīvi, un tai nav detalizēti jāpārbauda pārējie *Altmark* kritēriji. Tā kā nav ievērots arī TEDP, novērtējamais 1. pasākums lidostas pārvaldītājam piešķīra ekonomisku priekšrocību.

8.1.5. *Konkurences kropļošana un ietekme uz tirdzniecību starp dalībvalstīm*

(148) Uzskata, ka valsts piešķirts pasākums rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus, ja tas var uzlabot saņēmēja konkurētspēju salīdzinājumā ar citiem uzņēmumiem, ar kuriem tas konkurē, – tas parasti tiek konstatēts, ja uzņēmumam liberalizētā nozarē, kurā pastāv vai varētu pastāvēt konkurence, tiek piešķirta finansiāla priekšrocība.

(149) Ja dalībvalsts piešķirtais atbalsts stiprina uzņēmuma stāvokli salīdzinājumā ar citiem uzņēmumiem, kuri konkurē ES iekšējā tirgū, var uzskatīt, ka minētais atbalsts ietekmē šos uzņēmumus. ([71])

(150) Tā kā lidostas darbība ir saimnieciska darbība, konkurence, no vienas puses, notiek starp lidostām, lai piesaistītu aviosabiedrības un atbilstošu gaisa satiksmi (pasažierus un kravas), un, no otras puses, starp lidostu pārvaldītājiem, kuri var savstarpēji konkurēt, lai tie uzticētu attiecīgās lidostas pārvaldību. Turklāt, jo īpaši attiecībā uz zemo cenu aviopārvadātājiem un čarterreisu pakalpojumu sniedzējiem, kuri neatrodas vienā un tajā pašā aptvēruma teritorijā vai pat atrodas dažādās dalībvalstīs, lidostas var konkurēt savā starpā, lai piesaistītu šīs aviosabiedrības.

([71]) Spriedums, 1998. gada 30. aprīlis, *Het Vlaamse Gewest* / Komisija, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77, un spriedums, 1980. gada 17. septembris, *Philip Morris* / Komisija, C-730/79, ES:C:1980:209, 11. punkts.

(151) Konkurenci starp lidostām var izvērtēt, ņemot vērā aviokompāniju izvēles kritērijus, jo īpaši, salīdzinot tādus faktorus kā lidostas pakalpojumu veids un attiecīgie klienti, iedzīvotāju skaits vai saimnieciskā darbība, noslogotība, piekļuve pa sauszemi, kā arī lidostas infrastruktūras izmantošanas un pakalpojumu izmaksu līmenis. ([72]) No LESD 107. panta 1. punkta piemērošanas jomas nav iespējams izslēgt pat mazas lidostas ([73]).

(152) Tā kā 1. pasākums atbalsta reģionālo lidostu (*TMA*), tas ir jāuzskata par tādu, kas var izkropļot konkurenci un ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm.

8.1.6. *Secinājums par valsts atbalsta esību*

(153) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija secina, ka 1. pasākums ir valsts atbalsts lidostas pārvaldītājam LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

8.2. **Atbalsta likumība**

(154) 1. pasākums stājās spēkā, pirms tika saņemts Komisijas oficiāls apstiprinājums. Tādēļ tas ir nelikumīgs atbalsts, ja vien tobrīd tas neatbilda attiecīgajiem nosacījumiem Savienības aktā, ar ko paredz atbrīvojumu no paziņošanas pienākuma, kurš LESD 108. pantā noteikts konkrētām atbalsta kategorijām.

(155) Šajā gadījumā Rumānija apgalvoja, ka publiskais finansējums, kas laikposmā no 2007. līdz 2009. gadam piešķirts vairākām lidostām, tajā skaitā *TMA*, ir kompensācija par PVTN sniegšanu un atbilst 2005. gada PVTN lēmuma nosacījumiem. Rumānijā apgalvoja, ka valdības 1997. gada lēmumā ir skaidri un pārredzami noteiktas SPS, kompensācijas aprēķināšanas kritēriji un kārtība, kādā novērst jebkādu pārkompensāciju.

(156) Tomēr, kā norādīts 84. apsvērumā, Komisija konstatēja, ka valdības 1997. gada lēmumā nevienam no lidostu pārvaldītājiem nebija noteiktas skaidras SPS.

(157) Attiecīgi, kā minēts 2016. gada galīgajā lēmumā, Komisija secināja, ka Rumānija nav pierādījusi, ka, piešķirot publisko finansējumu, kura pamatā ir valdības 1997. gada lēmums, lidostu pārvaldītājiem ir uzticētas skaidri definētas SPS.

(158) Tāpēc atbalsts neatbilda 2005. gada PVTN lēmumam un tādējādi tika īstenots, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktu ([74]). Tāds pats secinājums izdarāms par 1. pasākumu, uz kuru attiecas šis lēmums, t. i., valsts atbalstu, kas īstenots, pamatojoties uz valdības 1997. gada lēmumu par labu *TMA*. Arī tas neatbilda 2005. gada PVTN lēmumam un tādējādi tika īstenots, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktu.

8.3. **Saderība ar iekšējo tirgu**

(159) Tā paša 157. apsvērumā minētā iemesla dēļ (t. i., skaidri definētu SPS neesība) 1. pasākumu nevar uzskatīt par saderīgu ne saskaņā ar 2012. gada PVTN lēmumu, ne ar 2012. gada PVTN nostādnēm.

(160) Tādējādi Komisijai ir jāpārbauda, vai pasākums ir saderīgs ar Vispārējo grupu atbrīvojuma regulu ("VGAR") ([75]), kas ietver noteikumus par darbības atbalstu reģionālajām lidostām ar konkrētiem nosacījumiem.

([72]) 2014. gada aviācijas pamatnostādņu 43. punkts.
([73]) 2014. gada aviācijas pamatnostādņu 45. punkts.
([74]) 2016. gada galīgā lēmuma 111.–113. un 121. apsvērums.
([75]) Komisijas Regula (ES) Nr. 651/2014 (2014. gada 17. jūnijs), ar ko noteiktas atbalsta kategorijas atzīst par saderīgām ar iekšējo tirgu, piemērojot Līguma 107. un 108. pantu (OV L 187, 26.6.2014., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/oj).

8.3.1. *VGAR piemērošana*

(161) VGAR pārejas noteikumos ir paredzēts, ka to piemēro jebkuram individuālam atbalstam, kas piešķirts pirms tās stāšanās spēkā, ja šāds atbalsts atbilst visiem VGAR paredzētajiem nosacījumiem, izņemot 9. pantu ([76]).

(162) Saskaņā ar VGAR 1. panta 1. punkta m) apakšpunktu regulu piemēro atbalstam reģionālajām lidostām. Darbības atbalsts lidostai ir saderīgs ar iekšējo tirgu Līguma 107. panta 2. vai 3. punkta nozīmē, ja šāds atbalsts atbilst nosacījumiem, kas paredzēti VGAR 56. panta a) punkta 3., 4., 10. un 15.–18. punktā un I nodaļā ([77]).

(163) Novērtējamais pasākums attiecas uz publisko finansējumu, kas piešķirts *TMA* laikposmā no 2007. līdz 2009. gadam, lai segtu lidostas pamatdarbības zaudējumus, un tāpēc uz to attiecas VGAR darbības joma.

(164) Tāpēc Komisija secina, ka pārejas noteikumu dēļ VGAR ir piemērojama 1. pasākumam kā saderības pamats. Pasākuma saderība ar attiecīgajiem VGAR noteikumiem

8.3.1.1. Saderība ar VGAR I nodaļu

(165) *Pārredzamības prasība*. VGAR piemēro tikai atbalstam, attiecībā uz kuru ir iespējams precīzi aprēķināt atbalsta bruto dotācijas ekvivalentu *ex ante*, neveicot riska novērtējumu ([78]). Šis nosacījums ir izpildīts, jo, kā paskaidrots 50.–53. apsvērumā, publiskais finansējums tiek sniegts ikgadēju dotāciju veidā, nosakot maksimālo ierobežojumu tādā apmērā, kāds nepieciešams lidostas darbībai bez peļņas gūšanas. Šo ierobežojumu katru gadu nosaka *ex ante*, pamatojoties uz lidostas pārvaldītāja iesniegtajiem ieņēmumu un izdevumu budžetiem, kas apstiprināti ar Murešas žudeca padomes lēmumiem.

(166) *Stimulējoša ietekme* ([79]). Laikposmā no 2007. līdz 2009. gadam *TMA* darbojās Murešas žudeca padomes pakļautībā. Saskaņā ar Murešas žudeca padomes rezolūcijām, kas minētas 51.–53. apsvērumā, valsts uzraudzības iestādei tika pieprasīti publiskie līdzekļi, lai segtu *TMA* finanšu deficītu saskaņā ar gada ieņēmumu un izdevumu budžetiem.

(167) *Atbalsta intensitātes un attiecināmo izmaksu aprēķins* ([80]). Rumānijas iestādes apstiprināja, ka 46. un 47. apsvērumā minētais publiskais finansējums tika piešķirts, pamatojoties uz apliecinošiem dokumentiem publiskajā grāmatvedības uzskaitē, kurā ar lidostas darbībām saistītās izmaksas tika uzskaitītas atsevišķi. Pamatdarbības izmaksu aprēķinā nav ņemts vērā pievienotās vērtības nodoklis.

(168) *Kumulācija* ([81]). Rumānijas iestādes ir apstiprinājušas, ka laikposmā no 2007. līdz 2009. gadam *TMA* nesaņēma nekādu cita veida atbalstu.

(169) *Publicēšana un informācija* ([82]). VGAR 58. panta 1. punktā noteikts, ka atbalstam, kas piešķirts pirms VGAR stāšanās spēkā, nav jāatbilst 9. pantā noteiktajām publicēšanas prasībām, lai to varētu uzskatīt par saderīgu.

([76]) VGAR 58. panta 1. punkts.
([77]) VGAR 3. pants saistībā ar 56.a panta 2. punktu.
([78]) VGAR 5. panta 1. punkts.
([79]) VGAR 6. pants.
([80]) VGAR 7. pants.
([81]) VGAR 8. pants.
([82]) VGAR 9. pants.

8.3.1.2. Saderība ar VGAR 56.a pantā paredzētajiem nosacījumiem

(170) *Lidostai ir jābūt pieejamai visiem potenciālajiem lietotājiem* ([83]). *TMA* bija atvērta visiem potenciālajiem lietotājiem, t. i., visām aviosabiedrībām, kas pieprasījušas izmantot lidostas infrastruktūru un norādītas 30.–36. apsvērumā, pieņemot *AIP* publicētos lidostas tarifus, kas piemēroti vienotā, pārredzamā un nediskriminējošā veidā.

(171) Rumānijas iestādes ir apstiprinājušas, ka visas aviosabiedrības, kas vēlējās veikt lidojumus no lidostas saskaņā ar iepriekš aprakstīto tiesisko regulējumu, to varēja darīt. Tāpēc laikposmā no 2007. līdz 2009. gadam lidostā darbojās vairākas aviosabiedrības: *TAROM*, *Carpatair*, *Malev*, *Wizz Air* un *CimberAir*.

(172) *Atbalstu nepiešķir esošo lidostu pārcelšanai vai jaunas pasažieru lidostas izveidei* ([84]). Pārskata periodā *TMA* nav pārcelta vai pārveidota no lidlauka par pasažieru lidostu; lidostas infrastruktūra pastāv un tiek ekspluatēta tajā pašā vietā kopš 1967. gada.

(173) Atbalstu nepiešķir lidostām, kurās iepriekšējo divu finanšu gadu laikā pirms gada, kurā atbalsts tiek faktiski piešķirts, vidējā ikgadējā kravu plūsma pārsniedz 200 000 tonnas. Atbalsts nevar būt tāds, kas saskaņā ar prognozēm divu finanšu gadu laikā pēc atbalsta piešķiršanas izraisītu lidostas vidējās ikgadējās kravu plūsmas palielinājumu virs 200 000 tonnām ([85]). Divos gados pirms 2007.–2009. gada perioda un nākamajos divos gados no 2010. līdz 2011. gadam no *TMA* netika veikti kravas lidojumi un pārvadāto kravu apjoms nepārsniedza 200 000 tonnas (37. apsvērums). Tādējādi šis nosacījums ir izpildīts.

(174) Darbības atbalstu nepiešķir lidostām, kurās iepriekšējo divu finanšu gadu laikā pirms gada, kurā atbalsts tiek faktiski piešķirts, vidējā ikgadējā pasažieru plūsma bija vairāk nekā 200 000 pasažieru ([86]). *TMA* pasažieru skaits 2005., 2006., 2007. un 2008. gadā nepārsniedza šo robežvērtību (sk. 1. tabulu), tāpēc šis nosacījums ir izpildīts.

(175) Darbības atbalsta apmērs nepārsniedz summu, kas attiecīgajā periodā vajadzīga pamatdarbības zaudējumu segšanai un samērīgai peļņai. Atbalstu piešķir vai nu periodisku, *ex ante* noteiktu maksājumu veidā, kurus atbalsta piešķiršanas laikposmā nepalielina, vai arī tādu summu veidā, kas noteiktas *ex post*, pamatojoties uz novērotajiem pamatdarbības zaudējumiem ([87]). Publiskais finansējums *TMA* 1. pasākuma ietvaros laikposmā no 2007. līdz 2009. gadam ir parādīts 5. tabulā. Visā laikposmā no 2007. līdz 2009. gadam bija finansējuma deficīts, ko publiskais finansējums nesedza. Tāpēc atbalsts nepārsniedza summu, kas vajadzīga pamatdarbības zaudējumu segšanai un samērīgai peļņai. Rumānijas iestādes ir apstiprinājušas, ka summas tika piešķirtas ikmēneša maksājumos, pamatojoties uz gada budžetu, kas sagatavots *ex ante* un koriģēts *ex post*, pamatojoties uz izpildi, kā norādīts gada pārskatos, lai segtu pamatdarbības zaudējumus, neuzrādot peļņu.

(176) Darbības atbalstu neizmaksā par tādu kalendāro gadu, kurā lidostas ikgadējā pasažieru plūsma pārsniedza 200 000 pasažieru ([88]). *TMA* 2007. gadā tika apkalpoti 156 929 pasažieri, 2008. gadā – 69 945 un 2009. gadā – 84 062 pasažieri (sk. 1. tabulu). Tādējādi šis nosacījums ir izpildīts.

(177) Darbības atbalsta piešķiršanai neizvirza nosacījumu, ka ar konkrētām aviosabiedrībām tiek noslēgtas vienošanās par lidostas maksām, tirdzniecības maksājumiem vai citiem finanšu aspektiem attiecībā uz aviosabiedrību darbību attiecīgajā lidostā ([89]) Rumānijas iestādes ir apstiprinājušas, ka atbalsta piešķiršana nebija atkarīga no īpašu vienošanos noslēgšanas ar konkrētām aviosabiedrībām un ka lidostas maksas visām aviosabiedrībām bija vienādas. Tādējādi šis nosacījums ir izpildīts.

([83]) VGAR 56.a panta 3. punkts.
([84]) VGAR 56.a panta 4. punkts.
([85]) VGAR 56.a panta 10. punkts.
([86]) VGAR 56.a panta 15. punkts.
([87]) VGAR 56.a panta 16. punkts.
([88]) VGAR 56.a panta 17. punkts.
([89]) VGAR 56.a panta 18. punkts.

8.3.1.3. Secinājums par saderību ar VGAR nosacījumiem

(178) 1. pasākums atbilst VGAR nosacījumiem un tāpēc ir saderīgs ar iekšējo tirgu.

8.3.2. *Secinājums par 1. pasākuma saderību*

(179) Iepriekš 165.–177. apsvērumā izklāstīto iemeslu dēļ Komisija uzskata, ka darbības atbalsts *TMA* laikposmā no 2007. līdz 2009. gadam ir saderīgs ar iekšējo tirgu, pamatojoties uz LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu.

9. 2. PASĀKUMA NOVĒRTĒJUMS – VIRSZEMES PAKALPOJUMU INFRASTRUKTŪRAS FINANSĒŠANA 2011. GADĀ

9.1. Atbalsta esība

(180) 126.–133., 137., 140., 143. un 148. apsvērumā uzskaitītie principi attiecībā uz atbalsta esību attiecas arī uz 2. pasākumu.

9.1.1. *Saimnieciskā darbība un uzņēmuma jēdziens*

(181) Komisijai vispirms jānosaka, vai 2. pasākums attiecas uz uzņēmumiem LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

(182) Kā izklāstīts 41. apsvērumā, lidostas pārvaldītājs bija iesaistīts lidostas infrastruktūras būvniecībā, uzturēšanā un ekspluatācijā un lidostas pakalpojumu piedāvāšanā un attiecīgu maksu piemērošanā lietotājiem – komerciālās aviācijas operatoriem un nekomerciāliem vispārējas nozīmes aviācijas lietotājiem – par lidostas infrastruktūras izmantošanu, tādējādi ekspluatējot infrastruktūru komerciālā nolūkā. Tādējādi lidostas pārvaldītājs investīcijas veikšanas laikā veica saimniecisko darbību un atbalsta piešķiršanas brīdī bija uzņēmums LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

(183) Turklāt, kā norādīts 102. apsvērumā, formālās izmeklēšanas procedūras laikā Rumānija apstiprināja, ka aprīkojums, ko finansēja ar 2. pasākumu, tika izmantotas lidostas vispārējām darbībām. Tāpēc Komisija secina, ka 2. pasākums nav kompensācija par publiskās politikas īstenošanas izmaksām un tāpēc attiecas uz uzņēmumu.

9.1.2. *Valsts līdzekļi un attiecināmība uz valsti*

(184) Rumānijas iestādes ir apstiprinājušas, ka visas investīcijas, kas norādītas 3. tabula. , tika finansētas no Murešas žudeca padomes budžeta, proti: ar 2011. gada 10. februāra reģionālo lēmumu Nr. 15 tika finansēts perona autobuss, ar 2011. gada 28. jūlija reģionālo lēmumu Nr. 94 – bagāžas ratiņi un zemes strāvas avots, ar 2011. gada 22. jūnija reģionālo lēmumu Nr. 84 – kāpnes un atledotājs.

(185) Tāpēc Komisija uzskata, ka virszemes pakalpojumu infrastruktūras finansējums 2011. gadā tika piešķirts no valsts līdzekļiem un bija attiecināms uz valsti.

9.1.3. *Selektivitāte*

(186) Finansiālais atbalsts, kas tika sniegts, pamatojoties uz 184. apsvērumā uzskaitītajiem reģionālajiem lēmumiem, ir selektīvs, jo atbalsts tiks piešķirts tikai vienam uzņēmumam, konkrēti, *TMA* lidostas pārvaldītājam. Tas ir individuāls pasākums. Tāpēc 2. pasākums bija selektīvs LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

9.1.4. *Ekonomiska priekšrocība*

(187) Rumānijas iestādes formālās izmeklēšanas procedūras laikā norādīja, ka pat tad, ja lidosta darbotos brīvā tirgū, zemā aktivitātes līmeņa dēļ *TMA* nebūtu iespējams sniegt virszemes pakalpojumus rentablā veidā. Tāpēc finansēšanas laikā Rumānijas iestādes uzskatīja, ka investīcijas ir neatgūstamas izmaksas, un finansiāla atdeve nebija gaidāma. Tādējādi attiecīgais publiskais finansējums neatbilst TEDP.

(188) Rumānija arī apgalvoja, ka publiskais finansējums ir kompensācija par PVTN sniegšanu. Ja uzņēmumam ir uzticēts sniegt PVTN, tad Komisijai, lai noteiktu, vai novērtējamais pasākums ir ekonomiska priekšrocība LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, kā paskaidrots 143. apsvērumā, ir kumulatīvi jāpārbauda, vai ir izpildīti četri *Altmark* kritēriji.

(189) Kā paskaidrots 144. apsvērumā, ceturtais *Altmark* kritērijs ir ievērots, ja kompensācijas saņēmējs ir izraudzīts konkursa procedūrā, kas ļauj atlasīt pretendentu, kurš spēj nodrošināt sabiedrībai vajadzīgo PVTN par zemākajām izmaksām, vai, ja tādas nav, ja kompensācija ir aprēķināta, atsaucoties uz efektīva uzņēmuma izmaksām.

(190) Šajā gadījumā labuma guvējs netika atlasīts konkursa procedūrā. Turklāt Rumānijas iestādes nav sniegušas nekādus pierādījumus tam, ka kompensācijas līmenis tika noteikts, pamatojoties uz to izmaksu analīzi, kas tipiskam labi pārvaldītam un pienācīgi aprīkotam uzņēmumam rastos, pildot nepieciešamās SPS. Tāpēc Komisija secina, ka attiecīgais publiskais finansējums neatbilst ceturtajam *Altmark* kritērijam.

(191) Līdz ar to 2. pasākums neatbilst ceturtajam *Altmark* kritērijam, un tāpēc *Altmark* kritēriji šajā gadījumā nav izpildīti kumulatīvi, un tai nav detalizēti jāpārbauda pārējie *Altmark* kritēriji. Tā kā (kā paskaidrots 187. apsvērumā) 2. pasākums neatbilst TEDP, tas lidostas pārvaldītājam piešķīra ekonomisku priekšrocību.

9.1.5. *Konkurences kropļošana un ietekme uz tirdzniecību starp dalībvalstīm*

(192) 2. pasākumam ir piemērojams 148.–152. apsvērums. Tā kā 2. pasākums atbalsta reģionālo lidostu (*TMA*), tas ir jāuzskata par tādu, kas var izkropļot konkurenci un ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm.

9.1.6. *Secinājums par valsts atbalsta esību*

(193) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija secina, ka 2. pasākums ir valsts atbalsts lidostas pārvaldītājam LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

9.2. **Atbalsta likumība**

(194) 2. pasākums stājās spēkā, pirms tika saņemts Komisijas oficiāls apstiprinājums. Tādēļ tas ir nelikumīgs atbalsts, ja vien tobrīd tas neatbilda attiecīgajiem nosacījumiem Savienības aktā, ar ko paredz atbrīvojumu no paziņošanas pienākuma, kurš LESD 108. pantā noteikts konkrētām atbalsta kategorijām.

(195) Šajā gadījumā Rumānija apgalvoja, ka investīcijas tika veiktas saskaņā ar valdības 1997. gada lēmumu un ka investīcija bija saistīta ar kompensāciju par PVTN sniegšanu. Kā norādīts (156). un . apsvērumā, Rumānija nav pierādījusi, ka publiskais finansējums, kas balstīts uz valdības 1997. gada lēmumu, lidostu pārvaldītājiem uzticēja skaidri definētu SPS izpildi, tāpēc atbalsts neatbilda 2005. gada PVTN lēmumam un tādējādi tika īstenots, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktu.

9.3. **Saderība ar iekšējo tirgu**

(196) 157. un 159. apsvērumā minēto iemeslu dēļ 2. pasākumu nevar uzskatīt par saderīgu ne saskaņā ar 2012. gada PVTN lēmumu, ne ar 2012. gada PVTN nostādnēm.

(197) Tāpēc Komisijai ir jānovērtē, vai pasākums ir saderīgs ar VGAR, kas ietver noteikumus par investīciju atbalstu reģionālajām lidostām noteiktos apstākļos.

9.3.1. *VGAR piemērošana*

(198) VGAR pārejas noteikumos ir paredzēts, ka to piemēro jebkuram individuālam atbalstam, kas piešķirts pirms tās stāšanās spēkā, ja šāds atbalsts atbilst visiem VGAR paredzētajiem nosacījumiem, izņemot 9. pantu ([90]).

(199) Saskaņā ar VGAR 1. panta 1. punkta m) apakšpunktu regulu piemēro atbalstam reģionālajām lidostām. Investīciju atbalsts lidostai ir saderīgs ar iekšējo tirgu Līguma 107. panta 3. punkta nozīmē, ja šāds atbalsts atbilst nosacījumiem, kas paredzēti VGAR 56. panta a) punkta 3.–14. apakšpunktā un I nodaļā ([91]).

(200) VGAR 2. panta 144. punktā lidostas infrastruktūra ir definēta kā "infrastruktūra un aprīkojums, ko lidosta izmanto, lai sniegtu lidostas pakalpojumus aviokompānijām un dažādiem pakalpojumu sniedzējiem; tas ietver skrejceļus, terminālus, peronus, manevrēšanas ceļus, centralizētu infrastruktūru apkalpošanai uz zemes un citas iekārtas, ar kurām tieši atbalsta lidostas pakalpojumus, taču neietver infrastruktūru un aprīkojumu, kas primāri ir nepieciešami darbībām, kuras nav saistītas ar aeronavigāciju". Novērtējamais pasākums attiecas uz publisko finansējumu virszemes pakalpojumu infrastruktūrai 2011. gadā, tāpēc uz to attiecas VGAR darbības joma.

(201) Tāpēc Komisija secina, ka saskaņā ar pārejas noteikumiem VGAR ir piemērojama 2. pasākumam kā saderības pamats.

9.3.2. *Pasākuma saderība ar attiecīgajiem VGAR noteikumiem*

9.3.2.1. Saderība ar VGAR I nodaļu

(202) *Pārredzamības prasība* ([92]). Šis nosacījums ir izpildīts, jo publiskais finansējums tiek sniegts ikgadēju dotāciju veidā, nosakot maksimālo ierobežojumu tādā apmērā, kāds nepieciešams lidostas darbībai bez peļņas gūšanas. Šo ierobežojumu katru gadu nosaka *ex ante*, pamatojoties uz lidostas pārvaldītāja iesniegtajiem ieņēmumu un izdevumu budžetiem, kas apstiprināti ar Murešas žudeca padomes lēmumiem (sk. 56. apsvērumu).

(203) *Stimulējoša ietekme* ([93]). Rumānijas iestādes ir paskaidrojušas, ka investīcijas bija nepieciešamas, lai izpildītu obligāti īstenojamo krīzes pārvarēšanas plānu saskaņā ar valdības Lēmumu Nr. 443/2005, ar ko apstiprina nacionālās drošības programmu. Rumānijas iestādes paskaidroja, ka investīciju veikšanas laikā lidostā pieejamais aprīkojums radīja risku lidostas darbībai un lidojumu drošumam. Tā kā *TMA* pati nevarēja veikt investīcijas un bez investīcijām lidosta nebūtu varējusi nodrošināt lidojumus drošos apstākļos, stimulējošās ietekmes nosacījums ir izpildīts.

([90]) VGAR 58. panta 1. punkts.
([91]) VGAR 3. pants saistībā ar 56.a panta 1. punktu.
([92]) VGAR 5. panta 1. punkts.
([93]) VGAR 6. pants.

(204) *Atbalsta intensitātes un attiecināmo izmaksu aprēķins* ([94]). Rumānijas iestādes ir iesniegušas dokumentārus pierādījumus par aprīkojuma apmaksu un apstiprinājušas, ka 2011. gadā iegādātās lidlauka infrastruktūras izmaksās nav iekļauta 588 062 RON summa, kas atbilst atskaitāmajam PVN.

(205) *Kumulācija* ([95]). Rumānijas iestādes ir apstiprinājušas, ka *TMA* neguva nekādu cita veida atbalstu preču iegādei.

(206) *Publicēšana un informācija* ([96]). VGAR 58. panta 1. punktā noteikts, ka atbalstam, kas piešķirts pirms VGAR stāšanās spēkā, nav jāatbilst 9. pantā noteiktajām publicēšanas prasībām, lai to varētu uzskatīt par saderīgu.

9.3.2.2. Saderība ar VGAR 56.a pantā paredzētajiem nosacījumiem

(207) *Lidostai ir jābūt pieejamai visiem potenciālajiem lietotājiem* ([97]). *TMA* bija atvērta visiem potenciālajiem lietotājiem, t. i., visām aviosabiedrībām, kas pieprasījušas izmantot lidostas infrastruktūru un norādītas 30.–36. apsvērumā, pieņemot *AIP* publicētos lidostas tarifus, kas piemēroti vienotā, pārredzamā un nediskriminējošā veidā.

(208) Rumānijas iestādes ir apstiprinājušas, ka visas aviosabiedrības, kas vēlējās veikt lidojumus no lidostas saskaņā ar iepriekš aprakstīto tiesisko regulējumu, to varēja darīt. Kā paskaidrots 31., 33. un 34. apsvērumā, laikā, kad tika piešķirta investīcija, lidostā regulārus lidojumus veica *WizzAir*, *Malev* un *TAROM*.

(209) *Atbalstu nepiešķir esošo lidostu pārcelšanai vai jaunas pasažieru lidostas izveidei* ([98]). Pārskata periodā *TMA* nav pārcelta vai pārveidota no lidlauka par pasažieru lidostu; lidostas infrastruktūra pastāv un tiek ekspluatēta tajā pašā vietā kopš 1967. gada.

(210) Atbalstu nepiešķir lidostām, kurās iepriekšējo divu finanšu gadu laikā pirms gada, kurā atbalsts tiek faktiski piešķirts, vidējā ikgadējā kravu plūsma pārsniedz 200 000 tonnas. Atbalsts nevar būt tāds, kas saskaņā ar prognozēm divu finanšu gadu laikā pēc atbalsta piešķiršanas izraisītu lidostas vidējās ikgadējās kravu plūsmas palielinājumu virs 200 000 tonnām ([99]). Laikposmā no 2009. līdz 2010. gadam un 2012.–2013. gada periodā *TMA* netika veikti kravas lidojumi, un pārvadāto kravu apjoms nepārsniedza 200 000 tonnas (37. apsvērums). Tādējādi šis nosacījums ir izpildīts.

(211) Attiecīgās investīcijas nepārsniedz apmēru, kas ir nepieciešams, lai uzņemtu vidējā termiņā paredzamo plūsmu atbilstoši saprātīgām plūsmu prognozēm ([100]). Rumānijas iestādes ir paskaidrojušas, ka investīciju mērķis bija nodrošināt atbilstību nepieciešamajiem drošuma standartiem, lai lidojumus varētu veikt optimālos drošuma apstākļos (55. apsvērums). Tāpēc šis pasākums atbilst šai prasībai.

(212) Ieguldījumu atbalstu nepiešķir lidostām, kas atrodas 100 km attālumā vai 60 minūšu braucienā ar automašīnu, autobusu, vilcienu vai ātrvilcienu no esošas lidostas, no kuras tiek sniegti regulāri gaisa pakalpojumi Regulas (EK) Nr. 1008/2008 2. panta 16. punkta nozīmē ([101]) Kā paskaidrots 29. apsvērumā, *TMA* tuvākā lidosta ir *CNIA*, kas atrodas vairāk nekā 100 km attālumā jeb pusotras stundas brauciena attālumā ar automašīnu, un Sibiu starptautiskā lidosta, kas atrodas aptuveni 120 km attālumā jeb aptuveni 1 stundas un 50 minūšu braucien attālumā ar automašīnu. Visas pārējās lielākās lidostas atrodas vairāk nekā 2 stundu brauciena attālumā ar automašīnu. Tāpēc šajā gadījumā šis nosacījums ir izpildīts.

([94]) VGAR 7. pants.
([95]) VGAR 8. pants.
([96]) VGAR 9. pants.
([97]) VGAR 56.a panta 3. punkts.
([98]) VGAR 56.a panta 4. punkts.
([99]) VGAR 56.a panta 10. punkts.
([100]) VGAR 56.a panta 5. punkts.
([101]) VGAR 56.a panta 6. punkts.

(213) Panta 5. un 6. punktu nepiemēro lidostām, kurās iepriekšējo divu finanšu gadu laikā pirms gada, kurā atbalsts tiek faktiski piešķirts, vidējā ikgadējā pasažieru plūsma nepārsniedza 200 000 pasažieru, ja nav sagaidāms, ka investīciju atbalsta rezultātā lidosta divu finanšu gadu laikā pēc atbalsta piešķiršanas savu vidējo ikgadējo pasažieru plūsmu palielinās virs 200 000 pasažieriem. Ieguldījumu atbalsts, kas piešķirts šādām lidostām, atbilst vai nu 11. punktam, vai arī 13. un 14. punktam. ([102]) Kā norādīts 1. tabula. , pasažieru plūsmu 2009.–2010. gadā veidoja mazāk nekā 200 000 pasažieru. Lai gan, kā minēts 203. apsvērumā, 2012. un 2013. gadā pasažieru plūsmas apjoms pārsniedza 200 000 pasažieru, aprīkojuma veids, ko finansēja ar 2. pasākumu, nebija ne paredzēts pasažieru plūsmas apjoma palielināšanai lidostā, ne tāds, kas to varētu palielināt, un tas tikai ļāva lidostai darboties drošos apstākļos. Tāpēc Komisija uzskata, ka šajā gadījumā šī prasība būtu izpildīta. Tā kā *TMA* atbilst šajā apsvērumā prasītajiem nosacījumiem, Komisijai tagad būtu tikai jāpierāda, ka šajā gadījumā ir izpildīts šā panta 11. apsvērums. Tāpēc Komisijai nav jāpierāda, ka šajā lietā ir izpildīts 13. un 14. apsvērums.

(214) Investīciju atbalstu nepiešķir lidostām, kurās iepriekšējo divu finanšu gadu laikā pirms gada, kurā atbalsts tiek faktiski piešķirts, vidējā ikgadējā pasažieru plūsma bija vairāk nekā trīs miljoni pasažieru. Ieguldījumu atbalsts nevar būt tāds, kas saskaņā ar prognozēm divu finanšu gadu laikā pēc atbalsta piešķiršanas izraisītu lidostas vidējās ikgadējās plūsmas palielinājumu virs trim miljoniem pasažieru ([103]). Kā redzams 1. tabula. , *TMA* vēsturiskais pārvadāto pasažieru apjoms visā novērtējuma periodā ir ievērojami mazāks par trim miljoniem pasažieru. Tāpēc šajā gadījumā šis nosacījums ir izpildīts.

(215) Atbalstu nepiešķir lidostām, kurās iepriekšējo divu finanšu gadu laikā pirms gada, kurā atbalsts tiek faktiski piešķirts, vidējā ikgadējā kravu plūsma pārsniedz 200 000 tonnas. Atbalsts nevar būt tāds, kas saskaņā ar prognozēm divu finanšu gadu laikā pēc atbalsta piešķiršanas izraisītu lidostas vidējās ikgadējās kravu plūsmas palielinājumu virs 200 000 tonnām ([104]). 2009.–2010. gadā un nākamo divu gadu periodā no 2012. līdz 2013. gadam no *TMA* netika veikti kravas lidojumi un pārvadāto kravu apjoms nepārsniedza 200 000 tonnas (37. apsvērums). Tādējādi šis nosacījums ir izpildīts.

(216) Investīciju atbalsta summa nepārsniedz starpību starp attiecināmajām izmaksām un pamatdarbības peļņu no investīcijām. Pamatdarbības peļņu atskaita no attiecināmajām izmaksām *ex ante* saskaņā ar pamatotām prognozēm vai izmanto atgūšanas mehānismu ([105]). VGAR 2. panta 39. punktā darbības peļņa ir definēta kā "visa ieguldījumu saimnieciskā perioda diskontēto ieņēmumu un diskontēto pamatdarbības izmaksu starpība, ja tā ir pozitīva. Pamatdarbības izmaksas ietver tādas izmaksas kā izmaksas par personālu, materiāliem, no apakšuzņēmējiem saņemtajiem pakalpojumiem, komunikācijām, energoresursiem, uzturēšanu, īri, administrāciju, bet neietver amortizācijas atskaitījumus un finansēšanas izmaksas, ja tie ir segti no ieguldījumu atbalsta. Ieņēmumu un pamatdarbības izmaksu diskontēšana ar piemērotu diskonta likmi dod iespēju gūt samērīgu peļņu."

(217) *TMA* ir lidosta, kas visā novērtēšanas periodā ir cietusi zaudējumus. Kā paskaidrots 9. tabula.ā, saskaņā ar Rumānijas iestāžu prognozēm *TMA* rentabilitāti varētu sasniegt ne agrāk kā 2023. gadā. Tāpēc 2011. gadā, kad tika veiktas investīcijas, tās tika veiktas, negaidot, ka investīcijas varētu atgūt īstermiņā un vidējā termiņā. Tādējādi īstermiņā un vidējā termiņā pēc investīciju veikšanas nav izredžu gūt pamatdarbības peļņu, un tāpēc Komisija uzskata, ka šis apsvērums šajā gadījumā nav piemērojams.

(218) *Attiecināmās izmaksas ir izmaksas, kas saistītas ar investīcijām lidostas infrastruktūrā, tajā skaitā plānošanas izmaksas* ([106]). Tā kā šīs ir investīcijas aprīkojumā VGAR 2. panta 144. punkta nozīmē, attiecināmās izmaksas atbilst Rumānijas iestāžu izmaksātajai kopsummai, kas parādīta 3. tabula. . Komisija uzskata, ka šajā gadījumā šī prasība ir izpildīta.

([102]) VGAR 56.a panta 7. punkts.
([103]) VGAR 56.a panta 9. punkts.
([104]) VGAR 56.a panta 10. punkts.
([105]) VGAR 56.a panta 11. punkts.
([106]) VGAR 56.a panta 12. punkts.

9.3.2.3. Secinājums par saderību ar VGAR nosacījumiem

(219) Ņemot vērā iepriekš minēto, 2. pasākums atbilst VGAR nosacījumiem.

9.3.3. *Secinājums par 2. pasākuma saderību*

(220) Iepriekš 198.–218. apsvērumā izklāstīto iemeslu dēļ Komisija uzskata, ka investīciju atbalsts, kas 2011. gadā piešķirts *TMA*, ir saderīgs ar iekšējo tirgu, pamatojoties uz LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu.

10. 3. PASĀKUMA NOVĒRTĒJUMS – *TMA* FINANSĒŠANA SASKAŅĀ AR 2011. GADA PVTN SNIEGŠANAS UZTICĒŠANAS AKTU NO 2011. GADA AUGUSTA LĪDZ 2014. GADA OKTOBRIM

10.1. **Atbalsta esība**

(221) LESD 107. panta 1. punkta principi, kas izklāstīti 126.–133., 137., 140., 143. un 148. apsvērumā, ir piemērojami arī 3. pasākuma novērtēšanai.

10.1.1. *Saimnieciskā darbība un uzņēmuma jēdziens*

(222) Kā izklāstīts 41. apsvērumā, lidostas pārvaldnieks attiecīgajā periodā veica saimniecisko darbību un tādējādi ir uzņēmums LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

(223) Rumānijas iestādes apgalvoja, ka darbības, kas saistītas ar gaisa kuģu drošumu un drošību, kā arī tādu gaisa kuģu apkalpošana, kuri ir atbrīvoti no lidostas maksām, kas uzskaitītas 2011. gada PVTN sniegšanas uzticēšanas akta 1. panta 2. punkta d)–h) apakšpunktā (58. apsvērums), nav saimnieciska rakstura darbības un ietilpst valsts varas prerogatīvās.

(224) Attiecībā uz darbībām, kas uzskaitītas 2011. gada PVTN sniegšanas uzticēšanas akta 1. panta 2. punkta (58. apsvērums) d), e) un h) apakšpunktā, Komisija atgādina, ka gaisa satiksmes kontrole, policija, muita, ugunsdzēsība, darbības, kas vajadzīgas, lai aizsargātu civilo aviāciju no nelikumīgas iejaukšanās aktiem, un investīcijas šo darbību veikšanai nepieciešamajā infrastruktūrā un aprīkojumā kopumā tiek uzskatītas par darbībām, kam nav saimnieciska rakstura (132. apsvērums). Tāpēc Komisija uzskata, ka 2011. gada PVTN sniegšanas uzticēšanas akta 1. panta 2. punkta d), e) un h) apakšpunktā uzskaitīto gaisa satiksmes vadības pakalpojumu, ugunsdzēsības pakalpojumu, neatliekamās palīdzības sniegšanas pakalpojumu, drošuma, kā arī telpu un komunālo pakalpojumu, kas nepieciešami publiskajām iestādēm, kuras lidostā veic īpašas kontroles darbības, un lidostas infrastruktūras aizsardzības nodrošināšana nav saimnieciska rakstura. Kā iepriekš norādīts 39. apsvērumā, tiesiskais regulējums, kas reglamentē lidostu pārvaldītāju darbību Rumānijā, tika konsekventi attiecināts uz visām lidostām.

(225) Komisija uzskata, ka 2011. gada PVTN sniegšanas uzticēšanas akta 1. panta 2. punkta d), e) un h) apakšpunktā uzskaitīto darbību finansēšana ietilpst publiskās politikas īstenošanas jomā un tāpēc nav valsts atbalsts.

(226) Attiecībā uz 2011. gada PVTN sniegšanas uzticēšanas akta 1. panta 2. punkta f) un g) apakšpunktā uzskaitīto darbību finansēšanu (sk. 58. apsvērumu) Rumānija apgalvoja, ka infrastruktūra un aprīkojums tika iegādāti, lai apkalpotu gaisa kuģu lidojumus, kuri ir juridiski atbrīvoti no lidostas maksas saskaņā ar Valdības rīkojuma Nr. 29/1997 par Aviācijas kodeksu 31. panta 2. punktu. Piemēram, Rumānija apgalvoja, ka finansēšanas laikā *TMA* izmantoja iekāpšanas un izkāpšanas metodi, saskaņā ar kuru pasažieri dodas uz gaisa kuģi un no tā kājām. Autobusa iegāde bija nepieciešama, lai izpildītu prasības par pasažieru pārvadāšanu ārkārtas situācijā vai briesmās nonākuša gaisa kuģa gadījumā (piemēram, terorisma dēļ).

(227) Tomēr ne 2011. gada PVTN sniegšanas uzticēšanas akta 1. panta 2. punkta f) apakšpunktā uzskaitīto lidojumu, kas atbrīvoti no lidostas maksām, apkalpošana, ne šādu g) apakšpunktā uzskaitīto lidojumu apkalpošanai nepieciešamā aprīkojuma iegāde un uzturēšana nav funkcijas, kas parasti ir rezervētas valstij.

(228) Turklāt Komisija atgādina, ka, ja infrastruktūra tiek izmantota gan saimnieciskām darbībām, gan darbībām, kam nav saimnieciska rakstura, valsts atbalsta noteikumi attiecas uz publisko finansējumu tikai tādā mērā, kādā finansējums sedz ar saimnieciskajām darbībām saistītās izmaksas ([107]).

([107]) 2014. gada aviācijas pamatnostādņu 34. un 35. punkts un tajās minētā judikatūra.

(229) Rumānija formālās izmeklēšanas procedūras gaitā šajā lietā apstiprināja, ka pamatā esošā infrastruktūra tika izmantota arī lidostas saimnieciskajai darbībai.

10.1.2. *Valsts līdzekļi un attiecināmība uz valsti*

(230) Kompensācija, kas *TMA* piešķirta saskaņā ar 2011. gada PVTN, tika atļauta ar 2011. gada augusta reģionālo lēmumu (58. apsvērums) un izmaksāta no Murešas žudeca padomes budžeta. Šo lēmumu tieši pieņēma Murešas žudeca padome – Mureša ir Rumānijas žudecs, kas ir Rumānijas valsts daļa.

(231) Tādējādi Komisija uzskata, ka šāds finansējums ir valsts līdzekļi un ir attiecināms arī uz valsti.

10.1.3. *Selektivitāte*

(232) Šajā gadījumā valsts ierosināja un piešķīra finansiālo atbalstu vienam uzņēmumam – lidostas pārvaldītājam. Tas ir individuāls pasākums. Tāpēc 3. pasākums bija selektīvs LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

10.1.4. *Ekonomiska priekšrocība*

(233) Lidostas pārvaldītājam piešķirtais publiskais finansējums bija paredzēts, lai kompensētu zaudējumus, kas rodas, tam veicot savu parasto darbību, vai segtu investīciju izmaksas. Nekas Komisijai pieejamos faktiskajos pierādījumos vai no Rumānijas vai trešām personām saņemtajās piezīmēs neliecina, ka piešķīrējas iestādes varētu sagaidīt kādu finansiālo atdevi no šiem finansējuma pasākumiem pēc tam, kad tās nolēma tos piešķirt.

(234) Komisija arī norāda, ka Rumānija neapgalvoja, ka finansējums atbilda TEDP. Kā parādīts 4. tabula.ā, *TMA* visā izmeklēšanas periodā strādāja ar zaudējumiem, un vidējā termiņā lidostai nebija izredžu kļūt rentablai (5. tabula.). Tāpēc Komisija secina, ka novērtējamais finansējums neatbilda TEDP.

(235) Izmeklēšanas gaitā Rumānija arī apgalvoja, ka apstrīdētais publiskais finansējums ir kompensācija par PVTN sniegšanu, kas atbilst *Altmark* kritērijiem.

(236) Šajā gadījumā ceturtais *Altmark* kritērijs netika izpildīts, jo labuma guvējs netika izvēlēts konkursa procedūrā. Turklāt nav pierādījumu, kas liecinātu, ka kompensācijas apmērs ir noteikts, pamatojoties uz tādu izmaksu analīzi, kas parasti rastos tipiskam uzņēmumam, kas ir labi pārvaldīts un pietiekami nodrošināts ar nepieciešamajiem līdzekļiem, lai spētu izpildīt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, ņemot vērā attiecīgos gūtos ieņēmumus un saprātīgu peļņu no šo saistību izpildes. Tāpēc Komisija uzskata, ka nevar atzīt, ka attiecīgais publiskais finansējums ir noteikts, pamatojoties uz efektīva uzņēmuma izmaksām. Tā kā ceturtais *Altmark* kritērijs netika izpildīts, Komisija uzskata, ka šajā gadījumā četri *Altmark* kritēriji nav kumulatīvi izpildīti.

(237) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija secina, ka novērtējamais 3. pasākums lidostas pārvaldītājam radīja ekonomisku priekšrocību.

10.1.5. *Konkurences kropļošana un ietekme uz tirdzniecību starp dalībvalstīm*

(238) 152. apsvērumā minētais novērtējums ir piemērojams arī publiskajam finansējumam, kas piešķirts lidostas pārvaldītājam saskaņā ar 2011. gada PVTN sniegšanas uzticēšanas aktu, un tāpēc ir jāuzskata, ka finansējums var izkropļot konkurenci un ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm.

10.1.6. *Secinājums par valsts atbalsta esību*

(239) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija secina, ka publiskais finansējums, kas piešķirts lidostas pārvaldītājam, pamatojoties uz 2011. gada PVTN sniegšanas uzticēšanas aktu, ir valsts atbalsts lidostas pārvaldītājam LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, izņemot tādu darbību finansēšanu, kas ietilpst publiskās politikas īstenošanas jomā, kā minēts 225. apsvērumā.

10.2. **Atbalsta likumība**

(240) 3. pasākums stājās spēkā, pirms tika saņemts Komisijas oficiāls apstiprinājums. Tādēļ tas ir nelikumīgs atbalsts, ja vien tobrīd tas neatbilda attiecīgajiem nosacījumiem Savienības aktā, ar ko paredz atbrīvojumu no paziņošanas pienākuma, kurš LESD 108. pantā noteikts konkrētām atbalsta kategorijām.

(241) Šajā gadījumā Rumānija apgalvoja, ka 2. pasākums atbilst 2005. gada PVTN lēmuma nosacījumiem.

10.2.1. *2011. gada PVTN sniegšanas uzticēšanas akta atbilstība 2005. gada PVTN lēmumam*

(242) 2005. gada PVTN lēmumā pirmām kārtām ir prasīts, ka jāpastāv patiesiem PVTN. Šajā sakarā Komisija atgādina, ka dalībvalstīm ir plaša rīcības brīvība, definējot PVTN. Komisija pārbauda tikai to, vai SPS tvēruma noteikšanā nav pieļauta acīmredzama kļūda ([108]).

(243) Attiecībā uz to, vai lidostas vispārējā pārvaldība ir PVTN, kā šajā gadījumā apgalvoja Rumānijas iestādes, Komisija parasti novērtē, vai gadījumā, ja lidostas nebūtu, teritorija, ko tā potenciāli apkalpo, tiktu izolēta no pārējās Eiropas Savienības teritorijas tādā mērā, kas kaitētu tās sociālajai un ekonomiskajai attīstībai. Šī analīze būtu jāveic katrā gadījumā atsevišķi ([109]).

(244) Šajā gadījumā Komisija ņem vērā tālāk izklāstītos apsvērumus.

a) *TMA* atrodas 103 km attālumā no *CNIA*. Rumānijas iestādes paskaidroja, ka laikā, kad tika publicēts 2011. gada augusta reģionālais lēmums, 23.–26. apsvērumā paskaidroto apstākļu dēļ ceļā pavadītais laiks starp abām lidostām bija vairāk nekā divas stundas, jo ceļš bija sliktā stāvoklī, kas ļāva sasniegt vien 65 km/h maksimālo vidējo ātrumu, un uz tā bija intensīva satiksme. Šis brauciena laiks palielinātos autobusu transporta gadījumā, un minimālais brauciena laiks būtu 3 stundas un 10 minūtes (ieskaitot braucienu no autoostas Kložā-Napokā uz *CNIA*).

b) Turklāt Rumānijas iestādes ir paskaidrojušas, ka laikā, kad tika pieņemts 2011. gada augusta reģionālais lēmums, ja nebūtu *TMA*, no pārējās Savienības teritorijas būtu bijuši izolēti žudeci uz ziemeļiem, austrumiem un dienvidiem no Tirgumurešas žudeca (t. i., Hargitas, Kovasnas, daļa Bistricas, Sibiu, Njamcas un Brašovas žudeca), jo nebija automaģistrāles, kas savienotu Murešas, Hargitas, Kovasnas, Bistricas, Njamcas, Brašovas un Sibiu žudecu ar *CNIA* (sk. 23.–26. apsvērumu).

c) Turklāt Rumānijas iestādes paskaidroja, ka, ņemot vērā to, ka Hargitas žudecu (aptuveni 300 000 iedzīvotāju) ieskauj Karpatu kalni, vienīgā vieglā piekļuve pa autoceļiem ir rietumos (Murešas žudeca virzienā) un ka *TMA* ir vienīgais gaisa transporta mezgls, caur kuru šā žudeca iedzīvotājiem ir piekļuve citiem Eiropas reģioniem. Izmeklēšanas laikā Rumānijas iestādes arī norādīja uz laikapstākļu ietekmi uz ceļu satiksmes ilgumu starp Murešas žudecu un kaimiņu žudeciem. Ikgadējais laikposms, kurā var būt sniegs, Tirgumurešā var sasniegt 190 dienas gadā. Visbiežākās dienas ar sniega segu (dienas, kurās tiek kavēta ceļu satiksme) vērojamas decembrī (14,4 dienas), janvārī (23,2 dienas) un februārī (17,5 dienas) – kopā 55,1 diena gadā. Dažos gadījumos sniega sega ziemas mēnešos var saglabāties visu mēnesi, t. i., 31 dienu decembrī un janvārī un 28–29 dienas februārī. Vēl viens ceļu satiksmes sastrēgumu iemesls ir sals. Pirmā rudens salna Tirgumurešā vērojama vidēji 13. oktobrī, bet pēdējā pavasara salna iestājas vidēji 21. aprīlī. Tas nozīmē, ka vidējais gada periods bez salām ir 174 dienas.

d) Turklāt tolaik nebija pietiekami attīstīts dzelzceļa transports, un nebija ātrgaitas savienojumu.

([108]) Vispārējās tiesas spriedums, 2017. gada 1. marts, *SNCM*/Komisija, lieta T-454/13, 111. punkts; 2005. gada 15. jūnija spriedums *Olsen*/Komisija, T-17/02, ECLI:EU:T:2005:218, 216. punkts un tajā minētā judikatūra, un 2008. gada 22. oktobris, *TV2/Danmark* u. c. / Komisija, T-309/04, T-317/04, T-329/04 un T-336/04, ECLI:EU:T:2008:457, 101. punkts un tajā minētā judikatūra.

([109]) 2014. gada aviācijas pamatnostādņu 72. punkts.

e) Izmeklēšanas laikā Rumānijas iestādes atsaucās uz Rumānijas 2015. gada vispārējo transporta ģenerālplānu ([110]), lai pierādītu, ka vidējā termiņā ne *CNIA*, ne Sibiu nespētu nodrošināt savas satiksmes vajadzības bez būtiskām papildu investīcijām (*CNIA* būtu jāizbūvē papildu 23 265 kvadrātmetri gaisa kuģu peronos un 29 066 pasažieru termināļos, savukārt Sibiu – 460 kvadrātmetri pasažieru termināļos savu vajadzību nodrošināšanai vien). Līdz ar to šīs divas lidostas nevarētu pārņemt *TMA* satiksmi, ja tā vairs nepastāvētu.

f) Kā izklāstīts 21. apsvērumā, Murešas žudecā pēdējās desmitgadēs ir vērojama būtiska iedzīvotāju skaita samazināšanās, kas, paredzams, turpināsies arī nākamajos gados. Turklāt, kā minēts 22. apsvērumā, Murešas žudecs ir guvis mazāku labumu no ES paplašināšanās nekā tās kaimiņu žudeci, nemaz nerunājot par Bukarestes aglomerāciju. Atzīstot infrastruktūras nozīmi reģionālajā attīstībā, Rumānijas iestādes ir atzinušas lidostu par būtisku aktīvu. Rezultātā lidostas renovācija tika iekļauta Liela mēroga infrastruktūras darbības programmā 2014.–2020. gadam. Kā daļu no Murešas žudeca attīstības stratēģijas žudeca padome plānoja netālu no lidostas izveidot industriālo parku, kas pazīstams kā Murešas industriālais parks. ([111]) Rumānijas iestādes ir apstiprinājušas, ka parks ir sekmīgi piesaistījis ražošanas uzņēmumus un ārvalstu investīcijas, tādējādi veicinot reģionālo ekonomikas izaugsmi. Galīgais mērķis ir izveidot intermodālu transporta mezglu, lai vēl vairāk veicinātu reģiona savienotību un attīstību.

g) Rumānijas iestādes ir uzsvērušas tūrisma kā saimnieciskās darbības nozīmi žudeca dinamisma veicināšanā. Tūrisms Murešas žudecā laikposmā no 2010. līdz 2015. gadam ievērojami palielinājās, ierindojot to ceturtajā vietā Rumānijā tūristu skaita ziņā, un kopējais apmeklētāju skaits sasniedza 492 181. ([112]) Ārvalstu tūristu apmeklētākie tūrisma objekti 2015. gadā bija Sigišoara, Tirgumureša un Sovatas spa kūrorts. Ārvalstu tūristi galvenokārt ierodas no ES valstīm, bet arī no valstīm ārpus Eiropas Savienības (piemēram, no Izraēlas). Rumānijas iestādes ir norādījušas, ka Tirgumurešas lidostai ar tās tiešajiem savienojumiem ar vairākām lielākajām ES pilsētām ir bijusi izšķiroša nozīme tūristu skaita palielināšanā.

h) Visbeidzot, Rumānijas iestādes ir norādījušas, ka Tirgumureša ir vadošs sirds transplantācijas un neatliekamās medicīnas centrs. Orgānu ātra transportēšana starp valstu centriem ir būtisks aspekts orgānu transplantācijā. Murešas žudeca Neatliekamās medicīnas klīniskās slimnīcas mērķis ir paplašināt tās vadošo lomu, aptverot ne vien sirds transplantācijas, bet arī sirds-plaušu transplantācijas, nieru transplantācijas vai jebkādu citu orgānu un audu transplantācijas. Tas atbilst Rumānijas Veselības ministrijas stratēģijai, kas paredz Tirgumurešā izveidot audu banku. Slimnīca ir uzsvērusi, ka pārvešana ar helikopteru no citas lidostas, kas atrodas lielākā attālumā, uz slimnīcu nav pastāvīgi iespējama meteoroloģisku vai tehnisku ierobežojumu dēļ, kas bieži vien neļauj veikt pārvešanu, un tas attiecīgi ietekmē pacientu.

(245) Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, Komisija uzskata, ka Rumānija nav pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā, konstatējot, ka bez *TMA* daži Rumānijas Centrālā reģiona žudeci būtu izolēti no pārējās Savienības tādā mērā, kas kaitētu tās sociālajai un ekonomiskajai attīstībai.

(246) Šādos apstākļos Komisija uzskata, ka Rumānijas iestāžu paziņotie elementi ir pietiekami, lai pamatotu to lēmumu uzticēt *TMA* PVTN sniegšanu, un ka Rumānija nav pieļāvusi acīmredzamu kļūdu.

(247) 2005. gada PVTN lēmums (2. panta 1. punkta d) apakšpunkts) attiecas arī uz lidostām, kurās divos finanšu gados pirms PVTN piešķiršanas ir apkalpoti mazāk nekā 1 000 000 pasažieru.

(248) *TMA* 2009. un 2010. gadā, t. i., gados pirms 2011. gada PVTN sniegšanas uzticēšanas akta, apkalpoja mazāk nekā 1 000 000 pasažieru gadā (sk. 1. tabulu). Tāpēc 2005. gada PVTN lēmums ir piemērojams 2. pasākumam.

([110]) master-planul-general-de-transport_iulie_2015_vol-i.pdf.
([111]) Murešas žudeca attīstības plāns 2014.–2020. gadam.
Pieejams šeit: anexa_hot107_2014.pdf.
([112]) https://mures.insse.ro/wp-content/uploads/2023/03/Mures_Anuar_statistic_2015.pdf.

(249) Visbeidzot, 2005. gada PVTN lēmumā ir noteikti vairāki tālāk izklāstītie saderības nosacījumi attiecībā uz PVTN kompensāciju reģionālajām lidostām.

(250) *PVTN sniegšanas uzticēšana*. Lai varētu piemērot 2005. gada PVTN lēmumu, atbildību par PVTN sniegšanu uztic uzņēmumam, pieņemot vienu vai vairākus oficiālus aktus. ([113]) Šajā gadījumā PVTN tika uzticēti ar 2011. gada augusta reģionālo lēmumu.

(251) 2005. gada PVTN lēmuma 4. pantā ir arī vairākas iezīmes, kurām būtu jāatbilst PVTN sniegšanas uzticēšanas aktam, it īpaši:

1) *SPS veids un ilgums*. SPS veids ir precizēts 2011. gada augusta reģionālā likuma 1. panta 2. punktā. SPS izpildes darbību nodrošināšana ir ierobežota līdz tā gada 1. janvārim, kas seko gadam, kurā *TMA* pārsniedz 1 000 000 apkalpoto pasažieru robežvērtību, un ne vēlāk kā 2016. gada 31. decembrī ([114]). Turklāt 2011. gada augusta reģionālajā lēmumā ir noteikts, ka pēc minētā datuma PVTN sniegšanas uzticēšana tiks pārskatīta ([115]);

2) *uzņēmums un attiecīgā teritorija*. PVTN sniegšana tika uzticēta lidostas pārvaldītājam, un teritorija, kurā tos uzticēts sniegt, ir definēta kā ģeogrāfisks apgabals 24 000 km² platībā ar aptuveni 1,5 miljoniem iedzīvotāju, ko veido četri žudeci: Murešas, Bistricas, Hargitas un Kovasnas žudecs ([116]);

3) *uzņēmumam piešķirto ekskluzīvo vai speciālo tiesību būtība*. Lidostas pārvaldītājam ir piešķirtas ekskluzīvas tiesības sniegt PVTN ([117]);

4) kompensācijas aprēķināšanas, kontroles un pārskatīšanas parametri.

   i) kompensācijas aprēķināšana. Izmaksas, kas jāņem vērā, nosakot kompensācijas līmeni, ietver visas pastāvīgās un mainīgās, kārtējās un kapitāla izmaksas, kas radušās, veicot darbības saistībā ar PVTN, un šo darbību daļu no lidostas pārvaldītāja kopējām izmaksām. Investīciju izmaksas tiks ņemtas vērā, ja tās ir cieši saistītas ar darbībām, kas saistītas ar PVTN sniegšanu ([118]). Ieņēmumi, kas jāņem vērā, lai noteiktu kompensāciju, ietver visus ieņēmumus, kas gūti no darbībām, uz kurām attiecas PVTN, un jebkādu peļņu no citām ekspluatanta veiktajām darbībām, izņemot tās, kas saistītas ar PVTN ([119]).

   ii) *kompensācijas kontrole*. Lidostas pārvaldītājs pamato pieprasītās kompensācijas summu un sagatavo ziņojumu par pamatojumu un attaisnojumu attiecībā uz līdzekļiem, kas saņemti no vietējā budžeta. Pēc tam Murešas žudeca padomes Ekonomikas departaments ir atbildīgs par šajā ziņojumā ietvertās informācijas, kā arī lidostas pārvaldītāja iesniegto finanšu pārskatu pārbaudi. Šīs kontroles veic vismaz reizi gadā un biežāk, ja to uzskata par nepieciešamu ([120]).

   iii) kompensācijas pārskatīšana un pasākumi pārkompensācijas novēršanai un tās atmaksāšanai. Pamatojoties uz regulārajām pārbaudēm, Murešas žudeca padomes Ekonomikas departaments pieprasa lidostas pārvaldītājam atmaksāt jebkādu pārkompensāciju un vajadzības gadījumā iesniedz pamatotu priekšlikumu ar PVTN saistīto darbību pārskatīšanai ([121]).

(252) Tāpēc Komisija secina, ka ar 2011. gada augusta reģionālo lēmumu ir izpildīti 2005. gada PVTN lēmuma 4. pantā izklāstītie nosacījumi.

([113]) 2005. gada PVTN lēmuma 4. pants.
([114]) 2011. gada augusta reģionālā lēmuma 2. panta 2. punkts.
([115]) 2011. gada augusta reģionālā lēmuma 2. panta 3. punkts.
([116]) 2011. gada augusta reģionālā lēmuma 1. panta 1. punkts.
([117]) 2011. gada augusta reģionālā lēmuma 3. pants.
([118]) 2011. gada augusta reģionālā lēmuma 4. panta 4. punkts.
([119]) 2011. gada augusta reģionālā lēmuma 4. panta 5. punkts.
([120]) 2011. gada augusta reģionālā lēmuma 5. pants.
([121]) 2011. gada augusta reģionālā lēmuma 5. panta 4. punkts.

(253) *Kompensācija* ([122]). 2005. gada PVTN lēmuma 5. pantā ir noteikti kritēriji, kuriem jāatbilst kompensācijai, lai to uzskatītu par saderīgu ar minēto lēmumu.

(254) Kompensācijas summa nepārsniedz summu, kas vajadzīga, lai segtu izmaksas, kuras radušās, pildot SPS, un saprātīgu peļņu no jebkāda pašu kapitāla, kas nepieciešams šo saistību izpildei. Kā parādīts 3. tabula. , visā PVTN sniegšanas uzticēšanas periodā (2011.–2014. gads) lidosta cieta zaudējumus. Lidostas pārvaldītāja saņemtā kompensācija nebija pietiekama, lai segtu PVTN saistību izpildes izmaksas. Ņemot vērā iepriekš minēto, uzskatāms, ka šajā gadījumā šis nosacījums ir izpildīts.

(255) Vērā ņemamās izmaksas un ieņēmumi ietver visas izmaksas, kas radušās, sniedzot PVTN, un aprēķinātas, pamatojoties uz vispārpieņemtiem izmaksu uzskaites principiem. Komisija saprot, ka 251. apsvērumā paskaidroto iemeslu dēļ izmaksu un ieņēmumu aprēķini tika noteikti saskaņā ar 2011. gada augusta reģionālā lēmuma 4. panta 4. un 5. punktu, un tāpēc šis kritērijs ir izpildīts.

(256) *Ar PVTN saistīto izmaksu un ieņēmumu uzskaites nodalīšana no citiem pakalpojumiem*. Kā paskaidrots 62. apsvērumā, 2011. gada PVTN sniegšanas uzticēšanas aktā ir paredzēta skaidra uzskaites nodalīšana. Šāda nodalīšana tika īstenota visā PVTN sniegšanas uzticēšanas periodā.

(257) Tāpēc Komisija secina, ka šajā gadījumā ir izpildīti 2005. gada PVTN lēmuma 5. pantā izklāstītie nosacījumi.

(258) *Pārkompensācijas kontrole*. 2005. gada PVTN lēmuma 6. pantā ir noteikti vairāki mehānismi, ar ko nodrošina, ka lidostas pārvaldītājs netiek pārmērīgi kompensēts, proti, regulāras pārbaudes un mehānismi, kas nodrošina jebkādas pārkompensācijas atmaksu, un noteikumi, lai izvairītos no turpmākas pārkompensācijas.

(259) Kā paskaidrots 251. apsvēruma 4. punkta ii) un iii) apakšpunktā, Murešas žudeca padome ieviesa mehānismus pārkompensācijas novēršanai. Turklāt Murešas žudeca padome noteikumos paredzēja, ka turpmāk kompensāciju aprēķinās saskaņā ar iepriekšējo gadu rezultātiem. Citiem vārdiem sakot, ja lidostas pārvaldītājs 2012. gadā tiktu kompensēts pārmērīgi, pārsniegums tiktu pārnests, lai segtu kompensāciju 2013. gadā ([123]).

(260) Tāpēc Komisija secina, ka šajā gadījumā ir izpildīti 2005. gada PVTN lēmuma 6. pantā izklāstītie nosacījumi.

10.2.2. *Secinājums*

(261) Komisija secina, ka atbalsts, kas piešķirts, pamatojoties uz 2011. gada PVTN sniegšanas uzticēšanas aktu, ir saderīgs ar iekšējo tirgu, pamatojoties uz LESD 106. panta 2. punktu, un ir atbrīvots no LESD 108. panta 3. punktā paredzētā iepriekšējas paziņošanas pienākuma.

11. **4. PASĀKUMA NOVĒRTĒJUMS – *TMA* FINANSĒŠANA SASKAŅĀ AR 2014. GADA PVTN SNIEGŠANAS UZTICĒŠANAS AKTU NO 2014. GADA 30. OKTOBRA LĪDZ 2019. GADA 9. MAIJAM**

11.1. **Atbalsta esība**

(262) LESD 107. panta 1. punkta principi, kas izklāstīti 126.–133., 137., 140., 143., 148. un 149. apsvērumā, ir piemērojami arī 4. pasākuma novērtēšanai.

([122]) Novērtētajā periodā lidostas pārvaldītājam tika piešķirta kompensācija par summu, kas bija mazāka par tā faktiskajām izmaksām (4. tabula.). Tāpēc Komisija neanalizēs PVTN lēmuma 6. panta noteikumus attiecībā uz saprātīgu peļņu.

([123]) Sk., piemēram, Murešas žudeca padomes 2012. gada 20. decembra reģionālo lēmumu Nr. 158, kurā norādīts, ka 2013. un 2014. gada kompensācijas aplēses budžeta projektā ir balstītas uz 2012. gada rezultātiem.

11.1.1. *Saimnieciskā darbība un uzņēmuma jēdziens*

(263) Kā izklāstīts 41. apsvērumā, lidostas pārvaldnieks attiecīgajā periodā veica saimniecisko darbību un tādējādi ir uzņēmums LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

(264) Rumānijas iestādes apgalvoja, ka lidostas pārvaldītājs ir veicis konkrētas darbības, uz kurām attiecas 2014. gada PVTN darbības joma un kuras ietilpst publiskās politikas īstenošanas jomā. Konkrētāk, Rumānija apgalvoja, ka izmaksas, kas radušās lidostas pārvaldītājam to valsts struktūru vārdā, kuras darbojas lidostas teritorijā, kā arī izmaksas, kas radušās, apkalpojot lidojumus, kuri atbrīvoti no lidostas maksām, ir uzskatāmas par tādām, kas ietilpst publiskās politikas īstenošanas jomā.

(265) Komisija atgādina, ka, ja infrastruktūra tiek izmantota gan saimnieciskām darbībām, gan darbībām, kam nav saimnieciska rakstura, valsts atbalsta noteikumi attiecas uz publisko finansējumu tikai tādā mērā, kādā finansējums sedz ar saimnieciskajām darbībām saistītās izmaksas.

(266) Attiecībā uz publisko atbalstu, kas izmantots darbībām saskaņā ar 2014. gada PVTN sniegšanas uzticēšanas akta 1. panta 2. punkta d)–g) apakšpunktu (66. apsvērums), Komisija atgādina, ka darbības, kas saistītas ar policiju, muitu, ugunsdzēsību, darbībām, kas vajadzīgas, lai aizsargātu civilo aviāciju pret nelikumīgas iejaukšanās aktiem, un investīcijas minēto darbību veikšanai nepieciešamajā infrastruktūrā un aprīkojumā, kā arī šādas infrastruktūras un aprīkojuma uzturēšana kopumā tiek uzskatītas par tādām, kam nav saimnieciska rakstura.

(267) Tāpēc Komisija uzskata, ka 2014. gada PVTN sniegšanas uzticēšanas akta 1. panta 2. punkta d) apakšpunktā uzskaitītā lidostas infrastruktūras aizsardzība, tā e) apakšpunktā minētās meklēšanas un glābšanas operācijas lidostas teritorijā, tā f) apakšpunktā minētās apsardzes un ar drošību saistītās darbības attiecībā uz ārkārtas situācijām, ugunsgrēku novēršanu un kontroli, kā arī tā g) apakšpunktā minētā tādu teritoriju, iekārtu un infrastruktūras nodrošināšana, kas vajadzīgas muitas pārvaldei, robežpolicijai, gaisa transporta policijai, Iekšlietu ministrijai un Rumānijas Izlūkošanas dienestam, lai šīs struktūras varētu veikt to attiecīgās darbības, ir pasākumi, kas ietilpst parastā valsts funkciju izpildē, ciktāl tie iekļaujami 132. apsvērumā uzskaitītajās kategorijās ([124]). Kā iepriekš norādīts 39. apsvērumā, tiesiskais regulējums, kas reglamentē lidostu pārvaldītāju darbību Rumānijā, tika konsekventi attiecināts uz visām lidostām.

(268) Tāpēc valsts atbalsts šīm darbībām, uz kurām attiecas 2014. gada PVTN sniegšanas uzticēšanas akta 1. panta 2. punkta d)–g) apakšpunkts, ietilpst publiskās politikas īstenošanas jomā un nav atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

(269) Tomēr ne bezmaksas ekspluatācija saistībā ar valsts lidojumiem, militāriem lidojumiem noteiktu ministriju un valdības dienestu vajadzībām, ārkārtas lidojumiem un citām juridiski reglamentētām situācijām, kas uzskaitītas 2014. gada PVTN sniegšanas uzticēšanas akta 1. panta 2. punkta h) apakšpunktā, ne virszemes pakalpojumi valsts īpašumā esošiem gaisa kuģiem, tajā skaitā saistītā aprīkojuma iepirkums, kas uzskaitīti minētā punkta c) apakšpunktā, nav valstij vispārēji rezervētas funkcijas.

11.1.2. *Valsts līdzekļi un attiecināmība uz valsti*

(270) Kompensācija, kas *TMA* piešķirta saskaņā ar 2014. gada PVTN, tika atļauta ar 2014. gada oktobra reģionālo lēmumu (43. apsvērums) un izmaksāta no Murešas žudeca padomes budžeta. Šo lēmumu tieši pieņēmusi Murešas žudeca padome, Rumānijas vietējais žudecs, kas ir Rumānijas valsts daļa.

(271) Tādējādi Komisija uzskata, ka finansējums, kas piešķirts, pamatojoties uz 2014. gada oktobra reģionālo lēmumu, ir valsts līdzekļi un ir attiecināms arī uz valsti.

([124]) Komisijas 2014. gada 23. jūlija Lēmums (ES) 2015/1226 par valsts atbalstu SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN), ko Francija sniegusi *Angoulême* Tirdzniecības un rūpniecības kamerai, *SNC-Lavalin*, *Ryanair* un *Airport Marketing Services* (OV L 201, 30.7.2015., 48. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2015/1226/oj).

11.1.3. *Selektivitāte*

(272) Šajā gadījumā valsts ierosināja un piešķīra finansiālo atbalstu vienam uzņēmumam – lidostas pārvaldītājam. Tas ir individuāls pasākums. Tāpēc 4. pasākums bija selektīvs LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

11.1.4. *Ekonomiska priekšrocība*

(273) Lidostas pārvaldītājam piešķirtais publiskais finansējums bija paredzēts, lai kompensētu zaudējumus, kas rodas, tam veicot savu parasto darbību, vai segtu investīciju izmaksas. Nekas Komisijai pieejamos faktiskajos pierādījumos vai no Rumānijas vai trešām personām saņemtajās piezīmēs neliecina, ka piešķīrējas iestādes varētu sagaidīt kādu finansiālo atdevi no šiem finansējuma pasākumiem pēc tam, kad tās nolēma tos piešķirt.

(274) Komisija arī norāda, ka Rumānija neapgalvoja, ka finansējums atbilda TEDP. Kā parādīts 6. tabula.ā, *TMA* visā izmeklēšanas periodā strādāja ar zaudējumiem, un vidējā termiņā lidostai nebija izredžu kļūt rentablai (5. tabula.). Tāpēc Komisija secina, ka novērtējamais finansējums neatbilda TEDP.

(275) Izmeklēšanas gaitā Rumānija arī apgalvoja, ka 4. pasākums ir kompensācija par PVTN sniegšanu, kas atbilst *Altmark* kritērijiem.

(276) Šajā gadījumā ceturtais *Altmark* kritērijs netika izpildīts, jo labuma guvējs netika izvēlēts konkursa procedūrā. Turklāt nav pierādījumu, kas liecinātu, ka kompensācijas apmērs ir noteikts, pamatojoties uz tādu izmaksu analīzi, kas parasti rastos tipiskam uzņēmumam, kas ir labi pārvaldīts un pietiekami nodrošināts ar nepieciešamajiem līdzekļiem, lai spētu izpildīt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, ņemot vērā attiecīgos gūtos ieņēmumus un saprātīgu peļņu no šo saistību izpildes. Tāpēc Komisija uzskata, ka nevar atzīt, ka attiecīgais publiskais finansējums ir noteikts, pamatojoties uz efektīva uzņēmuma izmaksām. Tā kā ceturtais *Altmark* kritērijs netika izpildīts, Komisija uzskata, ka šajā gadījumā četri *Altmark* kritēriji nav kumulatīvi izpildīti.

(277) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija secina, ka 4. pasākums lidostas pārvaldītājam radīja ekonomisku priekšrocību.

11.1.5. *Konkurences kropļošana un ietekme uz tirdzniecību starp dalībvalstīm*

(278) 152. apsvērumā minētais novērtējums ir piemērojams arī publiskajam finansējumam, kas piešķirts lidostas pārvaldītājam saskaņā ar 2014. gada PVTN sniegšanas uzticēšanas aktu, un tāpēc ir jāuzskata, ka finansējums var izkropļot konkurenci un ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm.

11.1.6. *Secinājums par valsts atbalsta esību*

(279) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija secina, ka publiskais finansējums, kas piešķirts lidostas pārvaldītājam, pamatojoties uz 2014. gada PVTN sniegšanas uzticēšanas aktu, ir valsts atbalsts lidostas pārvaldītājam LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, izņemot tādu darbību finansēšanu, kas ietilpst publiskās politikas īstenošanas jomā, kā minēts 268. apsvērumā.

11.2. **Atbalsta likumība**

(280) 4. pasākums stājās spēkā, pirms tika saņemts Komisijas oficiāls apstiprinājums. Tādēļ tas ir nelikumīgs atbalsts, ja vien tobrīd tas neatbilda attiecīgajiem nosacījumiem Savienības aktā, ar ko paredz atbrīvojumu no paziņošanas pienākuma, kurš LESD 108. pantā noteikts konkrētām atbalsta kategorijām.

(281) Rumānija apgalvoja, ka 4. pasākums atbilst 2012. gada PVTN lēmuma nosacījumiem.

(282) 2012. gada PVTN lēmums attiecas uz kompensāciju par pakalpojumu ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi sniegšanu lidostās, kurās vidējā gada satiksmes plūsma divos finanšu gados pirms PVTN piešķiršanas nepārsniedz 200 000 pasažieru. Kā minēts 2015. gada lēmumā par procedūras sākšanu, *TMA* 2012. un 2013. gadā, t. i., gados pirms 2014. gada PVTN sniegšanas uzticēšanas akta, apkalpoja vairāk nekā 200 000 pasažieru gadā (sk. 1. tabulu). Tāpēc 2012. gada PVTN lēmums nebija piemērojams 4. pasākumam.

(283) Tādējādi 4. pasākums tika īstenots, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktu.

11.3. **Saderība ar iekšējo tirgu**

(284) Saskaņā ar 2014. gada aviācijas pamatnostādnēm kompensāciju par lidostas ekspluatāciju kā PVTN sniegšanu var uzskatīt par saderīgu saskaņā ar LESD 106. panta 2. punktu, ja ir izpildīti 2014. gada aviācijas pamatnostādņu 4. iedaļā noteiktie kritēriji, it īpaši, ja attiecīgā darbība ir uzskatāma par patiesu PVTN 2014. gada aviācijas pamatnostādņu 69. un 72. punkta nozīmē un ja tā atbilst saderības kritērijiem, kas noteikti 2014. gada aviācijas pamatnostādņu 4.2. iedaļā saistībā ar attiecīgajiem 2012. gada PVTN nostādņu noteikumiem.

(285) 2014. gada aviācijas pamatnostādņu 75. punkta a) apakšpunktā ir noteikts, ka 2012. gada PVTN nostādnes piemēro saderības novērtējumam attiecībā uz atbalstu lidostām, kurās vidējā ikgadējā pasažieru plūsma visā laikā, kurā uzticēta PVTN sniegšana, pārsniedz 200 000 pasažieru, kā tas bija *TMA* gadījumā (1. tabula.). Tāpēc Komisija novērtēs 4. pasākuma saderību, pamatojoties uz kritērijiem, kas noteikti 2012. gada PVTN nostādnēs un 2014. gada aviācijas pamatnostādnēs.

(286) 2012. gada PVTN nostādnēs ir noteikti vairāki PVTN saderības nosacījumi, arī attiecībā uz lidostām, tajā skaitā un it īpaši PVTN sniegšanas uzticēšanas akta esība, kompensācijas aprēķināšana un mehānismu pastāvēšana pārkompensācijas kontrolei.

11.3.1. *Patiesi PVTN, kā minēts LESD 106. pantā*

(287) Pirmais nosacījums, lai lidostas pārvaldības pakalpojumu kompensācija būtu saderīga ar valsts atbalsta noteikumiem, ir tas, ka pakalpojumu sniedzējam ir jāuztic patiesi un pareizi definēti PVTN. Šī prasība ir noteikta 2014. gada aviācijas pamatnostādņu 69. punktā saistībā ar 2012. gada PVTN nostādņu 2.2. iedaļu.

(288) Saskaņā ar 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 69. punktu PVTN "ir jābūt īpašām iezīmēm salīdzinājumā ar parastu saimniecisko darbību" un "vispārējas nozīmes mērķis, kuru vēlas sasniegt publiskās iestādes, nedrīkst būt tikai konkrētu saimniecisko darbību vai konkrētu tautsaimniecības jomu attīstība, kā noteikts Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktā".

(289) Komisija 2014. gada aviācijas pamatnostādņu 72. punktā precizē, ka lidostas vispārējā pārvaldība ir PVTN labi pamatotos gadījumos, ja daļa no teritorijas, kuru iespējams apkalpotu lidosta, bez lidostas tiktu izolēta no pārējās Savienības tādā mērā, ka tiktu skarta tās sociālā un ekonomiskā attīstība. Veicot šādu izvērtējumu, būtu pienācīgi jāņem vērā citi transporta veidi un jo īpaši ātrgaitas dzelzceļa pakalpojumi vai jūras transporta savienojumi, ko apkalpo prāmji. Šādos gadījumos publiskās iestādes var lidostai piemērot SPS, lai nodrošinātu, ka lidosta paliek atvērta komerciālai satiksmei

(290) Tas pats pamatojums, kas minēts 243.–245. apsvērumā attiecībā uz 2011. gada PVTN, *mutatis mutandis* attiecas arī uz 2014. gada PVTN, ņemot vērā to, ka kopš 2011. gada situācija saistībā ar transporta iespējām šajā žudecā būtiski nav mainījusies. Tāpēc Komisija uzskata, ka *TMA* ir uzticēta arī patiesu PVTN sniegšana saskaņā ar 2014. gada PVTN sniegšanas uzticēšanas aktu.

(291) Visu iepriekš izklāstīto iemeslu dēļ Komisija uzskata, ka atbalsts, kas piešķirts saskaņā ar 2014. gada PVTN sniegšanas uzticēšanas aktu, ir piešķirams patiesiem un pareizi definētiem PVTN saskaņā ar 2012. gada PVTN nostādņu 2.2. iedaļu un 2014. gada aviācijas pamatnostādņu 69. un 72. punktu.

11.3.2. *Nepieciešamība pēc PVTN sniegšanas uzticēšanas akta, kurā būtu precizēti sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumi un kompensācijas aprēķināšanas metodes*

(292) Saskaņā ar 2012. gada PVTN nostādņu 15. un 16. punktu atbildība par PVTN sniegšanu jāuztic ar vienu vai vairākiem aktiem, kuru formu var noteikt dalībvalsts. Aktā vai aktu sērijā jāiekļauj šāds saturs: a) SPS saturs un termiņš; b) attiecīgais uzņēmums un vajadzības gadījumā aptvertā teritorija; c) jebkuru to ekskluzīvo vai īpašo tiesību raksturs, ko atbalsta piešķīrēja iestāde piešķīrusi konkrētajam uzņēmumam; d) kompensācijas mehānisma apraksts un kompensācijas aprēķināšanas, uzraudzības un pārskatīšanas parametri; kā arī e) kārtība, kādā atmaksāt un novērst jebkādu pārkompensāciju.

(293) Tāpat saskaņā ar 2014. gada aviācijas pamatnostādņu 69. punktu PVTN lidostu nozarē būtu skaidri jādefinē un jāuztic ar publiskas iestādes izdotu aktu.

(294) 2014. gada PVTN sniegšana tika uzticēta ar 2014. gada oktobra reģionālo lēmumu, kas tika izstrādāts saskaņā ar 2012. gada PVTN nostādņu un 2014. gada aviācijas pamatnostādņu noteikumiem. Kā minēts 66. apsvērumā, 2014. gada oktobra reģionālā lēmuma 1. panta 2. punktā ir precizētas darbības, kas *TMA* uzskatāmas par PVTN. Kā minēts 268. apsvērumā, dažas darbības ietilpst publiskās politikas īstenošanas jomā, un tādējādi uz tām neattiecas valsts atbalsta kontrole. Pārējās galvenokārt saimnieciskās darbības ir skaidri noteiktas 2014. gada oktobra reģionālā lēmuma 1. panta 2. punkta a), b), c) un h) apakšpunktā un identificētas kā PVTN darbības. Turklāt, kā minēts 68. apsvērumā, tika skaidri norādīts SPS ilgums. Papildus tam, kā minēts 43. apsvērumā, 2014. gada PVTN sniegšanas uzticēšanas aktā bija norādīts arī attiecīgais uzņēmums, proti, lidostas pārvaldītājs. Visbeidzot, lidostas pārvaldītājam tika piešķirtas ekskluzīvas tiesības sniegt PVTN ([125]). Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka 2014. gada PVTN atbilda 2012. gada PVTN nostādņu 16. punkta a) un b) apakšpunktam un 2014. gada aviācijas pamatnostādņu 69. punktam.

(295) Turklāt, kā minēts 67. apsvērumā, 2014. gada oktobra reģionālā lēmuma 4. panta 2.–11. punktā ir sīki izklāstīts kompensācijas aprēķins saistībā ar 2014. gada PVTN. Šie noteikumi paredz: ar PVTN saistīto attiecināmo pamatdarbības un investīciju izmaksu ierobežojumus, kas jāsedz no kompensācijas; ka tiek iekļautas tikai ar PVTN saistītas izmaksas un ka kopējo izmaksu summa ir samērīga; ierobežojumu, ka kompensācija nedrīkst pārsniegt izmaksas, kas nepieciešamas, lai izpildītu SPS. Svarīgi ir tas, ka šie noteikumi arī paredz, ka kompensācija nevar pārsniegt starpību starp šīm izmaksām, no vienas puses, un lidostas ieņēmumiem, kas saistīti ar PVTN, un peļņu, kas nav saistīta ar PVTN, no otras puses. Citiem vārdiem sakot, lai izvairītos no iespējamas pārkompensācijas, PVTN ieņēmumi un pat peļņa no darbībām, kas nav PVTN darbības, samazina kompensācijas summu, kas piešķirta saskaņā ar 2014. gada PVTN. Turklāt, kā minēts 62. apsvērumā, *TMA* PVTN darbības un darbības, kas nav PVTN, tika uzskaitītas atsevišķi Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka 2014. gada PVTN atbilst 2012. gada PVTN nostādņu 16. punkta d) un e) apakšpunktam.

11.3.3. *Pakalpojumu sniegšanas uzticēšanas termiņš*

(296) 2012. gada PVTN nostādņu 17. punktā ir noteikts, ka SPS uzticēšanas ilgums ir jāpamato ar objektīviem kritērijiem, piemēram, amortizāciju un nolietojumu. Komisija atzīmē, ka nozīmīgāko pamatlīdzekļu, piemēram, ēku un iekārtu, amortizācijas un nolietojuma periodi lidostu darbībām, kas saistītas ar norādītajām PVTN darbībām, parasti pārsniedz desmit gadus ([126]). Jebkurā gadījumā, kā minēts iepriekš, 2014. gada PVTN sniegšana beidzās 2019. gadā – daudz agrāk, nekā bija paredzēts.

(297) Iepriekš minēto iemeslu dēļ Komisija uzskata, ka ir ievērots 2012. gada PVTN nostādņu 17. punkts.

([125]) 2014. gada oktobra reģionālā lēmuma 2. pants.

([126]) Sk. atsauci uz 73. apsvērumu Komisijas 2023. gada 24. novembra lēmumā lietā SA.106193 (2023/N) – Zviedrijas *Skellefteå* lidosta – pakalpojuma ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi uzticēšana.

11.3.4. *Atbilstība Direktīvai 2006/111/EK*

(298) 2012. gada PVTN nostādņu 18. punktā ir noteikts, ka attiecīgajam uzņēmumam vajadzības gadījumā jāievēro Komisijas Direktīva 2006/111/EK ([127]). Tomēr saskaņā ar minētās direktīvas 5. pantu attiecīgās pārredzamības prasības, kas noteiktas tās 1. pantā, neattiecas uz publiskiem uzņēmumiem, kuru kopējais tīrais gada apgrozījums divos saimnieciskajos gados pirms gada, kurā ir piešķirts publiskais finansējums vai uzticēta PVTN sniegšana, kopā nav sasniedzis 40 miljonus EUR. Ņemot vērā ļoti ierobežotos *TMA* gada ieņēmumus 2012. un 2013. gadā, kā norādīts 4. tabula.ā, šajā gadījumā Direktīva 2006/111/EK nav piemērojama, un tāpēc 2012. gada PVTN nostādņu 18. punkta novērtējums šajā gadījumā nav būtisks.

11.3.5. *Atbilstība Savienības publiskā iepirkuma noteikumiem*

(299) 2012. gada PVTN nostādņu 19. punktā ir noteikts, ka uzņēmumam ir jāievēro spēkā esošie Savienības noteikumi publiskā iepirkuma jomā, tajā skaitā jebkādas prasības nodrošināt pārredzamību, vienlīdzīgu attieksmi un nediskrimināciju, kuras izriet tieši no Līguma un vajadzības gadījumā Savienības sekundārajiem tiesību aktiem.

(300) Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2014/24/ES ([128]) 32. panta 2. punkta b) apakšpunktu sarunu procedūru bez iepriekšējas publicēšanas ir atļauts izmantot attiecībā uz pakalpojumiem, kurus var sniegt konkrēts ekonomikas dalībnieks un kuros tehnisku iemeslu dēļ nepastāv konkurence.

(301) Komisija norāda, ka *TMA* ir vienīgais uzņēmējs, kas var sniegt PVTN, uz kuriem attiecas PVTN sniegšanas uzticēšanas akts. Kā minēts iepriekš (244. apsvēruma a) punkts līdz 245. apsvērums), nav citas lidostas, kas varētu nodrošināt derīgu alternatīvu *TMA*, lai piekļūtu Tirgumurešas un tās kaimiņu žudeciem. Tā kā bez *TMA* nav nevienas citas lidostas, kas varētu sniegt PVTN, kuri uzticēti ar pakalpojumu koncesiju, šajā gadījumā paziņojuma par koncesiju publicēšana nav nepieciešama, lai nodrošinātu konkurenci starp lidostām.

(302) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka šajā gadījumā 2012. gada PVTN nostādņu 19. punkts ir ievērots.

11.3.6. *Nediskriminācija*

(303) 2012. gada PVTN nostādņu 20. punkts paredz, ka gadījumā, ja iestāde tiesības sniegt vienu un to pašu PVTN piešķir vairākiem uzņēmumiem, attiecībā uz katru uzņēmumu kompensācija jāaprēķina, izmantojot vienu un to pašu metodi.

(304) Tā kā lidostas vispārējā pārvaldība tika uzticēta vienam uzņēmumam, 2012. gada PVTN nostādņu 20. punkts šajā gadījumā nav piemērojams.

11.3.7. *Kompensācijas summa*

(305) 2012. gada PVTN nostādņu 21.–50. punkts attiecas uz kompensācijas summu.

(306) Saskaņā ar 2012. gada PVTN nostādņu 24. punktu SPS izpildes neto izmaksas būtu jāaprēķina, izmantojot novērsto neto izmaksu metodi ([129]) . 2012. gada PVTN nostādņu 27. punktā Komisija ļauj piemērot alternatīvas metodes, lai aprēķinātu neto izmaksas, kas vajadzīgas SPS izpildei, gadījumos, kad novērsto neto izmaksu metodes izmantošana nav iespējama vai lietderīga

([127]) Komisijas Direktīva 2006/111/EK (2006. gada 16. novembris) par dalībvalstu un publisku uzņēmumu finansiālo attiecību pārredzamību, kā arī par dažu uzņēmumu finanšu pārredzamību (OV L 318, 17.11.2006., 17. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/111/oj).

([128]) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/24/ES (2014. gada 26. februāris) par publisko iepirkumu un ar ko atceļ Direktīvu 2004/18/EK (OV L 94, 28.3.2014., 65. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/24/oj).

([129]) Novērsto neto izmaksu metode vispārīgi ir izklāstīta 2012. gada PVTN nostādņu 25. un 26. punktā.

(307) Saskaņā ar novērsto neto izmaksu metodi uzņēmuma izmaksas un ieņēmumi ir jānosaka hipotētiskā scenārijā, kurā nepastāv PVTN. Šajā gadījumā visi pakalpojumi, uz kuriem neattiecas PVTN sniegšanas uzticēšanas akts, ir atkarīgi no PVTN esības. Tāpēc nevar piemērot atbilstošu hipotētisku scenāriju, kurā tiktu veiktas tikai citas darbības, un tas nozīmē, ka nevar izmantot novērsto neto izmaksu metodi.

(308) Šā iemesla dēļ PVTN sniegšanas uzticēšanas aktā ir noteikts, ka *TMA* ir jāziņo par savām SPS izpildes neto izmaksām, izmantojot izmaksu sadales metodi – alternatīvu metodi, kas definēta 2012. gada PVTN nostādņu 28.–31. punktā. Tā ir atspoguļota 2014. gada PVTN sniegšanas uzticēšanas aktā, kas prasa atbilstību metodei, kuras pamatā ir izmaksu sadale, kā noteikts 2012. gada PVTN nostādnēs. Tālāk ir pārbaudīta 2012. gada PVTN nostādņu 21. punktā prasītā pārkompensācijas neesība.

(309) Kompensācijas summu var noteikt, pamatojoties vai nu uz paredzamajām izmaksām un ieņēmumiem, vai arī izmaksām un ieņēmumiem, kas faktiski radušies, vai uz abu šo kopumu apvienojumu ([130]) . Vērā ņemamās izmaksas ietver visas izmaksas, kas radušās, sniedzot PVTN, un tās aprēķina, pamatojoties uz vispārpieņemtiem izmaksu uzskaites principiem. Lidostas pārvaldītājs ņem vērā tikai ar PVTN saistītās izmaksas, kas var ietvert visas tiešās izmaksas, kuras radušās, sniedzot PVTN, un proporcionālu ieguldījumu izmaksās, kas ir kopīgas gan PVTN, gan citām darbībām. Investīciju izmaksas tiks ņemtas vērā, ja tās ir cieši saistītas ar darbībām, kas saistītas ar PVTN sniegšanu ([131]). Izmaksas, kas saistītas ar darbībām, kuras neietilpst PVTN darbības jomā, nebūs attiecināmas uz kompensāciju, ar ko sedz visas tiešās izmaksas, atbilstīgu ieguldījumu kopējās izmaksās un atbilstošu peļņu no pašu kapitāla. ([132]) Ņemot vērā iepriekš minēto, var secināt, ka 2012. gada PVTN nostādņu 22. punkts ir ievērots.

(310) Pie ieņēmumiem, kas jāņem vērā, jāpieskaita vismaz visi PVTN sniegšanas uzticēšanas aktā noteiktie ieņēmumi, kas gūti no attiecīgā PVTN, un pārmērīgā peļņa no īpašām vai ekskluzīvām tiesībām, pat ja tās saistītas ar citām darbībām, kā noteikts 45. punktā, neatkarīgi no tā, vai šī pārmērīgā peļņa ir klasificēta kā valsts atbalsts Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē ([133]). Ieņēmumi, kas jāņem vērā, lai noteiktu kompensāciju, ietver visus ieņēmumus, kas gūti no darbībām, uz kurām attiecas PVTN, neatkarīgi no tā, vai šie ieņēmumi ir klasificēti kā valsts atbalsts Līguma 107. panta nozīmē, un jebkādu peļņu no citām lidostas pārvaldītāja darbībām, kas nav saistītas ar PVTN ([134]). Šīs prasības ir ievērotas.

(311) *Saprātīga peļņa* ([135]). 2014. gada oktobra reģionālais lēmums neļauj lidostas pārvaldītājam gūt saprātīgu peļņu. Turklāt saskaņā ar 77. apsvērumā minēto ekonomikas prognožu dokumentu nebija sagaidāms, ka lidosta būs rentabla vidējā termiņā, nemaz nerunājot par laikposmu no 2014. līdz 2019. gadam. Tāpēc 2012. gada PVTN nostādņu 33.–38. punkts ir izpildīts.

(312) *Efektivitātes pieaugumu veicinoši pasākumi* ([136]). 2014. gada oktobra reģionālajā lēmumā ir ietverti noteikumi, kuru mērķis ir nodrošināt *TMA* nepieciešamā publiskā finansējuma samazināšanu vidējā termiņā. Šajā saistībā tiek minēts, ka *TMA* ir jāiesniedz daudzgadu darījumdarbības plāns, kam būtu pakāpeniski jāsamazina kompensācija ([137]). Kā norādīts 5. tabula.ā, darījumdarbības plānā bija paredzēts, ka laika gaitā kompensācija tiks samazināta. Turklāt 2014. gada oktobra reģionālajā lēmumā ir paredzēts samazināt lidostai piešķirto finansējumu. Tādējādi šī prasība ir izpildīta.

([130]) 2012. gada PVTN nostādņu 22. punkts.
([131]) 2014. gada oktobra reģionālā lēmuma 4. panta 9. punkts.
([132]) 2014. gada oktobra reģionālā lēmuma 4. panta 11. punkts.
([133]) 2012. gada PVTN nostādņu 32. punkts.
([134]) 2014. gada oktobra reģionālā lēmuma 4. panta 10. punkts.
([135]) 2012. gada PVTN nostādņu 33.–38. punkts.
([136]) 2012. gada PVTN nostādņu 39.–43. punkts.
([137]) 2014. gada oktobra reģionālā lēmuma 5. panta 14. punkts.

11.3.8. *Atsevišķa grāmatvedības uzskaite*

(313) Saskaņā ar 2012. gada PVTN nostādņu 44. punktu lidostas pārvaldītājam vajadzētu būt atsevišķai grāmatvedības uzskaitei par izmaksām un ieņēmumiem, kas saistīti ar PVTN, un ieņēmumiem, kas saistīti ar citiem pakalpojumiem. 2014. gada oktobra reģionālajā lēmumā ir noteikts, ka lidostas pārvaldītājs veic atsevišķu grāmatvedības uzskaiti par darbībām PVTN jomā ([138]). Faktisko grāmatvedības uzskaites nodalīšanu apstiprināja Rumānijas iestādes izmeklēšanas laikā. Tādējādi šī prasība ir izpildīta.

11.3.9. *Pārkompensācija*

(314) 2012. gada PVTN nostādņu 47.–50. punktā ir izklāstīti noteikumi, kas jāievēro, lai izvairītos no pārkompensācijas. Saskaņā ar 2014. gada oktobra reģionālā lēmuma 6. pantu lidostas pārvaldītājam ir pienākums pamatot pieprasītās kompensācijas summu un sagatavot paskaidrojumu. Turklāt Murešas žudeca padomes Ekonomikas departaments ir atbildīgs par kompensācijas periodisku pārbaudi. Pārkompensācijas gadījumā žudeca padome var pieprasīt ar PVTN saistīto darbību kompensācijas atlīdzināšanu vai pārskatīšanu ([139]). Jāatgādina, ka papildus formālo nosacījumu izpildei lidosta visā analizētajā laikposmā cieta zaudējumus, tāpēc pārkompensācija faktiski nebija iespējama. Tāpēc ir izpildītas 2012. gada PVTN nostādnēs noteiktās prasības saistībā ar pārkompensāciju.

11.3.10. *Pārredzamība*

(315) Saskaņā ar 2012. gada PVTN nostādņu 60. punktu attiecīgajai dalībvalstij internetā vai ar citiem piemērotiem līdzekļiem jāpublicē informācija par: sabiedriskās apspriešanas rezultātiem vai citiem piemērotiem instrumentiem, kas minēti 2012. gada PVTN nostādņu 14. punktā, SPS saturu un ilgumu, attiecīgo uzņēmumu un teritoriju, kā arī atbalsta summu, kas uzņēmumam tiek piešķirta katru gadu.

(316) Gan 2014. gada oktobra reģionālais lēmums ([140]), gan lēmumi par *TMA* gada budžeta apstiprināšanu ir Tirgumurešas padomes pieņemti akti, un tie ir publiski pieejami tās tīmekļa vietnē. 2014. gada oktobra reģionālā lēmuma 1., 2. un 3. pantā ir noteikts SPS tvērums un ilgums, iesaistītās struktūras un skartā ģeogrāfiskā teritorija. Tāpat publiski pieejami ir arī reģionālie lēmumi, kuros izklāstīts lidostas budžets 2014. ([141]), 2015. ([142]), 2016. ([143]), 2017. ([144]), 2018. ([145]) un 2019. ([146]) gadam un kuros norādītas piešķirtā atbalsta summas.

(317) Tāpēc Komisija uzskata, ka 2012. gada PVTN nostādņu pārredzamības prasības ir izpildītas.

11.3.11. *Secinājums par 4. pasākuma saderību*

(318) Iepriekš 286.–298. apsvērumā (līdz 11.3.4. iedaļai) izklāstīto iemeslu dēļ Komisija uzskata, ka atbalsts *TMA*, kura pamatā ir 2014. gada PVTN sniegšanas uzticēšanas akts, ir saderīgs ar iekšējo tirgu, pamatojoties uz LESD 106. panta 2. punktu.

12. 5. PASĀKUMA NOVĒRTĒJUMS – LIDOSTAS MAKSAS AVIOSABIEDRĪBĀM, KAS DARBOJĀS *TMA* LAIKPOSMĀ NO 2013. GADA 21. MARTA LĪDZ 2019. GADA 16. FEBRUĀRIM

12.1. **Atbalsta esība**

(319) LESD 107. panta 1. punkta principi, kas izklāstīti 126.–133., 137., 140., 143., 148. un 149. apsvērumā, ir piemērojami arī 5. pasākuma novērtēšanai.

([138]) 2014. gada oktobra reģionālā lēmuma 4. panta 11. punkts.
([139]) 2014. gada oktobra reģionālā lēmuma 6. pants.
([140]) Pieejama šeit: PROIECT (cjmures.ro).
([141]) Pieejama šeit: hot016_2014.pdf (cjmures.ro).
([142]) Pieejama šeit: PROIECT (cjmures.ro).
([143]) Pieejama šeit: HOTĂRÂREA NR (cjmures.ro).
([144]) Pieejama šeit: cjmures.ro/Hotariri/Hot2017/hot033_2017.pdf.
([145]) Pieejama šeit: HOTĂRÂREA NR (cjmures.ro).
([146]) Pieejama šeit: cjmures.ro/Hotariri/Hot2019/hot049_2019.pdf.

12.2. **Selektivitāte**

(320) Lai valsts pasākums atbilstu LESD 107. panta 1. punktam, tam ir jādod priekšroka "konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai". Tādējādi jēdziens "valsts atbalsts" ietver tikai tos pasākumus uzņēmumu labā, kas nodrošina priekšrocību selektīvā veidā.

(321) Ir iedibināta judikatūra, ka selektivitātes nosacījuma vērtējumā ir jānosaka, vai attiecīgajā tiesību sistēmā valsts pasākums var dot priekšrocību konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai salīdzinājumā ar citiem, kuri, raugoties no minētās shēmas izvirzītā mērķa viedokļa, atrodas faktiski un juridiski salīdzināmā situācijā. Selektivitātes pārbaude paredz, ka vispirms ir jānosaka atsauces sistēma, kurā ietilpst attiecīgais pasākums. ([147]) Pasākums ir selektīvs "tikai tad, ja konkrētā tiesiskā regulējuma ietvaros šis pasākums sniedz priekšrocību dažiem uzņēmumiem, salīdzinot ar citiem uzņēmumiem no citām nozarēm vai tās pašas nozares, kuri attiecībā uz šī regulējuma mērķi ir salīdzināmā juridiskā un faktiskā situācijā" ([148]). Valsts atbalsta jēdziens neattiecas uz valsts pasākumiem, kas nosaka atšķirību starp uzņēmumiem, ja šīs atšķirības iemesls ir visas sistēmas, kurā tās ietilpst, būtība vai struktūra. ([149])

(322) Pasākums, ar kuru valsts uzņēmums paredz nosacījumus savu preču vai pakalpojumu izmantošanai, ne vienmēr ir selektīvs pasākums LESD 107. panta 1. punkta nozīmē. ([150]) LESD 107. panta 1. punktā nav paredzēts nošķirums atkarībā no tā, kādi ir valsts iejaukšanās pasākuma iemesli vai mērķi, bet šie pasākumi ir definēti, ņemot vērā to radītās sekas, un tādējādi neatkarīgi no lietotajām metodēm. ([151])

(323) 2012. gada jūlija reģionālajā lēmumā bija paredzēta *TMA* piemērojamā lidostas maksu pamatlikmju sistēma (7. tabula.). Tajā bija iekļautas arī maksas atlaides atkarībā no nosēšanās reižu skaita konkrētā laikposmā (8. tabula.).

(324) Lidostas maksas un atlaides, kas noteiktas 2012. gada jūlija reģionālajā lēmumā, ierosināja, novērtēja un noteica *TMA* lidostas pārvaldītāja vadītāji, un tās apstiprināja *TMA* valde (73. apsvērums). Maksas un atlaides pēc tam apstiprināja Murešas žudeca padome.

(325) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka attiecīgo lidostas maksu cenrādi sagatavoja *TMA* ekspluatants, īstenojot savas pilnvaras, un tas bija piemērojams tikai *TMA* ([152]). Tādējādi attiecīgais atsauces satvars, ko izmanto, lai novērtētu, vai aviosabiedrībām tika piešķirta selektīva priekšrocība, kas izpaužas kā priekšrocības salīdzinājumā ar citām aviosabiedrībām, kuras atrodas salīdzināmā juridiskā un faktiskā situācijā, bija 2012. gada jūlija reģionālajā lēmumā noteiktais lidostas cenrādis, kurā noteiktas maksas un atlaides, kas piemērojamas *TMA*.

(326) Lidostas maksu sistēma bija pieejama visām aviosabiedrībām, kuras izmanto vai varētu izmantot *TMA* un atbilst nosacījumiem, kas aprakstīti 2012. gada jūlija reģionālajā lēmumā. Tāpēc nešķiet, ka šī sistēma būtu selektīva ne *de jure*, ne *de facto*.

(327) Tāpat atlaides bija pieejamas visām aviosabiedrībām, kuras izmanto vai varētu izmantot *TMA* un atbilst nosacījumiem, kas aprakstīti 2012. gada jūlija reģionālajā lēmumā. Tāpēc atlaides nešķiet *de jure* selektīvas.

(328) Komisija arī analizēja, vai 2012. gada jūlija reģionālajā lēmumā paredzētās atlaides bija *de facto* selektīvas, no *ex ante* viedokļa dodot priekšroku dažām aviosabiedrībām, kuras izmanto *TMA*, un kaitējot citām aviosabiedrībām, kuras to izmanto.

(329) Rumānijas iestādes ir novērtējušas lidostas maksu līmeņa un atlaižu ietekmi uz *TMA* ieņēmumiem, ņemot vērā ekonomikas prognozi, kas tika izstrādāta laikposmam no 2011. līdz 2015. gadam (sk. 77. apsvērumu).

([147]) Tiesas (virspalātas) spriedums, 2016. gada 21. decembris, Komisija / *Hansestadt Lübeck* (*Lübeck* spriedums), C-524/14 P, ECLI:EU:C:2016:971, 40.–67. punkts.
([148]) *Lübeck* spriedums, 58. punkts.
([149]) *Lübeck* spriedums, 40.–67. punkts un tajā minētā judikatūra.
([150]) Turpat.
([151]) Turpat. Spriedums, 2011. gada 15. novembris, Komisija un Spānija / Gibraltāra valdība un Apvienotā Karaliste, C-106/09 P un C-107/09 P, ECLI:EU:C:2011:732, 87. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra.
([152]) *Lübeck*, 62. punkts.

(330) Šajā novērtējumā, kas tika veikts pirms 2012. gada jūlija reģionālā lēmuma pieņemšanas, tika ņemts vērā tas, ka trīs aviosabiedrības bija paudušas vēlmi veikt regulārus lidojumus no *TMA*. Saskaņā ar tirgus analīzi aplēstais regulāro gaisa pārvadājumu apjoms bija šāds:

10. tabula

Paredzamais lidojumu turp un atpakaļ skaits mēnesī 2013.–2016. gadā

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

Avots: Rumānijas iestādes.

(331) Komisija norāda, ka laikā, kad tika pieņemts 2012. gada jūlija reģionālais lēmums, visas aviosabiedrības, kuras paredzēja izmantot *TMA*, varēja gūt ievērojamu labumu no piemērotajām atlaidēm (mazākā piešķirtā atlaide bija 25 %), savukārt divas no trim aviosabiedrībām pat varēja izmantot maksimālo atlaidi 45 % apmērā. Tas, ka atlaides ir progresīvas lineāri un sākas zemā līmenī (5 %), sākot no tikai dažiem nosēšanās gadījumiem (3), arī nodrošina, ka nepastāv būtiska sliekšņa ietekme, proti, pasākuma struktūra nav tāda, ka tā ietekme būtiski nāktu par labu kādai konkrētai uzņēmumu grupai. Arī kritērijs, uz kuru balstās atlaides (nosēšanās gadījumu skaits), pats par sevi nevar izslēgt dažas aviosabiedrības no priekšrocību gūšanas (salīdzinājumā ar citiem kritērijiem, piemēram, gaisa kuģa lielumu).

(332) Komisija arī norāda, ka kritērijs, kas ļauj saņemt noteiktu atlaižu līmeni, ir vispārīgs un piemērojams, pamatojoties uz *erga omnes* principu, jo tas attiecas tikai uz lidojumu turp un atpakaļ skaitu mēnesī, nevis uz kritērijiem, kas potenciāli varētu dot priekšroku konkrētiem uzņēmumiem (piemēram, pietiekams lidojumu biežums, ko mēra, sasniedzot noteiktu pasažieru skaitu mēnesī, vai atbilstoša lieluma gaisa kuģu flote, ko mēra, veicot lidojumus ar gaisa kuģiem, kuru svars pārsniedz noteiktu līmeni).

(333) Pamatojoties uz to, Komisija uzskata, ka lidostas maksu un atlaižu sistēma tika piemērota neselektīvi arī *de facto*.

12.2.1. *Secinājums par selektivitāti*

(334) Komisija uzskata, ka *de jure* selektivitāte nepastāv, jo 2012. gada jūlija reģionālais lēmums nenosaka nekādus ierobežojumus atlaižu piemērošanai ne izmantojamā gaisa kuģa lieluma, ne minimālā pasažieru skaita ziņā.

(335) Turklāt pasākums arī nav *de facto* selektīvs, jo, kā paskaidrots 331. apsvērumā, kopumā trīs aviosabiedrības (t. i., visas aviosabiedrības, kas turpmākajos gados plānoja veikt regulārus pārvadājumus lidostā) varēja gūt ievērojamu labumu no atlaidēm, un vienotais kritērijs, saskaņā ar kuru var izmantot noteikta līmeņa atlaidi, nedod priekšroku kādam konkrētam uzņēmumam.

(336) No iepriekš minētā var secināt, ka 5. pasākums neatbilst LESD 107. panta 1. punktā paredzētajam selektivitātes nosacījumam.

12.2.2. *Secinājums par valsts atbalsta esību*

(337) LESD 107. panta 1. punkta nosacījumi ir kumulatīvi. Ja novērtējamais pasākums neatbilst vienam no tiem, šāds pasākums nav valsts atbalsts.

(338) Tāpēc Komisija secina, ka 5. pasākums nebija valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

1. Publiskais finansējums, ko Rumānija piešķīra Tirgumurešas lidostas pārvaldītājam laikposmā no 2007. līdz 2009. gadam, no 2011. līdz 2014. gadam un no 2014. līdz 2019. gadam, ir valsts atbalsts Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punkta nozīmē.

a) Laikposmā no 2007. līdz 2009. gadam Rumānija nelikumīgi piešķīra publisko finansējumu, pārkāpjot Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta 3. punktu. Atbalsts ir saderīgs ar iekšējo tirgu atbilstīgi Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 3. punkta c) apakšpunktam.

b) Publiskais finansējums laikposmā no 2011. līdz 2014. gadam, kas sniegts, pamatojoties uz 2011. gada PVTN sniegšanas uzticēšanas aktu, ir saderīgs ar iekšējo tirgu, pamatojoties uz Līguma par Eiropas Savienības darbību 106. panta 2. punktu, un bija atbrīvots no Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta 3. punktā paredzētā iepriekšējas paziņošanas pienākuma.

c) Laikposmā no 2014. līdz 2019. gadam Rumānija nelikumīgi piešķīra publisko finansējumu, pamatojoties uz 2014. gada PVTN sniegšanas uzticēšanas aktu, pārkāpjot Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta 3. punktu. Atbalsts ir saderīgs ar iekšējo tirgu atbilstīgi Līguma par Eiropas Savienības darbību 106. panta 2. punktu.

2. Publiskais finansējums, ko Rumānija 2011. gadā piešķīra virszemes pakalpojumu infrastruktūrai Tirgumurešas lidostā, ir valsts atbalsts Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punkta nozīmē, un Rumānija to nelikumīgi piešķīra, pārkāpjot Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta 3. punktu. Minētais atbalsts ir saderīgs ar iekšējo tirgu Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 3. punkta c) apakšpunkta nozīmē.

3. Lidostas maksas, kas Tirgumurešas lidostā tika piemērotas no 2013. gada 21. marta līdz 2019. gada 16. februārim, nav valsts atbalsts Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punkta nozīmē.

2. pants

Šis lēmums ir adresēts Rumānijai.

Briselē, 2025. gada 21. februārī

Komisijas vārdā –
priekšsēdētājas izpildvietniece
Teresa RIBERA