ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2025/1191

z 21. februára 2025

o štátnej pomoci SA. 33769 – C/2015 (ex NN/2015) (ex CP/2011), ktorú poskytlo Rumunsko letisku Târgu Mureş Transilvania

[oznámené pod číslom C(2025) 1127]

(Iba rumunské znenie je autentické)

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 108 ods. 2 prvý pododsek,

so zreteľom na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore, a najmä na jej článok 62 ods. 1 písm. a),

po vyzvaní zainteresovaných strán, aby predložili pripomienky v súlade s uvedenými ustanoveniami ([1]), a so zreteľom na tieto pripomienky,

keďže:

1. POSTUP

1.1. Konanie vo veci údajného verejného financovania letiska Târgu Mureş Transilvania v období rokov 2007 – 2009

(1) Rumunsko 17. mája 2010 oznámilo Komisii v súlade s článkom 108 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „zmluva“ alebo „ZFEÚ“) schému pomoci, ktorou sa poskytuje verejná podpora malým regionálnym letiskám vrátane letiska Târgu Mureş Transilvania (ďalej len „letisko v Târgu Mureş“, „TMA“ alebo „letisko“). Oznámenie bolo zaregistrované pod číslom veci N 185/2010.

(2) Listom z 24. mája 2011 Komisia informovala Rumunsko, že sa rozhodla začať formálne vyšetrovacie konanie podľa článku 108 ods. 2 ZFEÚ pod číslom veci SA.30931 (2011/C) (ďalej len „rozhodnutie o začatí konania z roku 2011“) ([2]) v súvislosti s oznámenou schémou verejného financovania na podporu rozvoja letiskovej infraštruktúry na malých regionálnych letiskách, ako aj verejného financovania na pokrytie prevádzkových strát poskytnutého regionálnym letiskám v období rokov 2007 – 2009, na ktoré Rumunsko upozornilo Komisiu počas fázy predbežného posudzovania oznámenia. Komisia následne prijala korigendum k uvedenému rozhodnutiu 23. júna 2011.

(3) Listom z 25. júla 2011 Rumunsko stiahlo svoje oznámenie. Komisia následne 31. októbra 2011 ukončila vyšetrovanie týkajúce sa oznámeného opatrenia. Formálne vyšetrovacie konanie zostalo otvorené, pokiaľ ide o verejné financovanie poskytnuté rumunským regionálnym letiskám v období rokov 2007 – 2009 na pokrytie prevádzkových strát.

([1]) Rozhodnutie Komisie SA.33769 (2015/C) (ex 2015/NN) (ex 2011/CP) – Rumunsko – Údajná pomoc letisku Târgu Mureş Transilvania, leteckým dopravcom Wizz Air a Ryanair a ďalším leteckým dopravcom (Ú. v. EÚ C 104, 18.3.2016, s. 45) (opravené Komisiou prostredníctvom korigenda prijatého 23. júna 2011) a rozhodnutie Komisie (EÚ) o štátnej pomoci SA.30931 (11/C) (ex N 185/10), ktorú poskytlo Rumunsko rumunským regionálnym letiskám (Ú. v. EÚ C 207, 13.7.2011, s. 3).

([2]) Ú. v. EÚ C 207, 13.7.2011, s. 3.

(4) Konečným kladným rozhodnutím z 27. septembra 2016 (ďalej len „konečné rozhodnutie z roku 2016“) ([3]) Komisia ukončila vyšetrovanie vo veci SA.30931, pokiaľ ide o všetky dotknuté letiská s výnimkou letiska Avram Iancu v Kluži (ďalej len „letisko v Kluži“ alebo „CNIA“) a TMA.

(5) V dôsledku toho zostalo vyšetrovanie verejného financovania na úhradu prevádzkových strát TMA v rokoch 2007 – 2009 otvorené a bude sa posudzovať v tomto rozhodnutí.

1.2. Konanie vo veci údajných opatrení pomoci leteckým spoločnostiam pôsobiacim na letisku Târgu Mureş Transilvania, letisku Târgu Mureş Transilvania a jeho prevádzkovateľovi

(6) Dňa 13. októbra 2011 bola Komisii v súlade s článkom 108 ods. 3 ZFEÚ doručená sťažnosť týkajúca sa údajnej neoprávnenej štátnej pomoci v súvislosti s TMA. Sťažnosť bola zaregistrovaná pod číslom veci SA. 33769. Sťažnosť bola doplnená o ďalšie informácie pre Komisiu 14. októbra 2011, 18. októbra 2011, 3. novembra 2011, 24. novembra 2011, 10. januára 2012 a 8. novembra 2012.

(7) Dňa 1. marca 2012 Komisia dostala druhú sťažnosť týkajúcu sa údajnej neoprávnenej štátnej pomoci poskytnutej leteckej spoločnosti Wizz Air a letisku TMA. Druhý sťažovateľ poskytol Komisii doplňujúce informácie 2. apríla 2012, 20. apríla 2012 a 15. októbra 2012. Aj táto sťažnosť a doplňujúce informácie boli zaregistrované pod číslom veci SA. 33769.

(8) Dňa 15. októbra 2012 Komisia dostala tretiu sťažnosť týkajúcu sa údajnej neoprávnenej štátnej pomoci poskytnutej letisku TMA. Sťažnosť bola doplnená o ďalšie informácie 7. decembra 2012, 26. februára 2013, 27. februára 2013, 18. septembra, 5. decembra 2013, 12. februára 2015 a 18. februára 2015. Táto sťažnosť a doplňujúce informácie boli takisto zaregistrované pod číslom veci SA. 33769.

(9) V období rokov 2011 – 2015 sa uskutočnilo viacero výmen medzi Komisiou, rumunskými orgánmi a každým zo sťažovateľov.

(10) Listom z 31. júla 2015 Komisia informovala Rumunsko o svojom rozhodnutí začať formálne vyšetrovacie konanie podľa článku 108 ods. 2 ZFEÚ v súvislosti s letiskovými poplatkami uloženými leteckým spoločnostiam pôsobiacim na letisku TMA, verejným financovaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu poskytnutých prevádzkovateľovi letiska na obdobia rokov 2011 – 2014 a 2014 – 2019 a verejným financovaním nákupu infraštruktúry pozemnej obsluhy v roku 2011 a parkovacích zariadení na letisku TMA (ďalej len „rozhodnutie o začatí konania z roku 2015“) ([4]).

(11) V liste z 26. augusta 2015 požiadali rumunské orgány o predĺženie lehoty na poskytnutie svojho stanoviska.

(12) Komisia napokon dostala pripomienky Rumunska 2. októbra 2015.

(13) Rozhodnutie o začatí konania z roku 2015 bolo uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* 18. marca 2016. Komisia vyzvala zainteresované strany, aby predložili svoje pripomienky k predmetným opatreniam do jedného mesiaca od dátumu uverejnenia.

(14) Komisia dostala pripomienky od spoločnosti Carpatair a rumunských orgánov 15. apríla 2016, od spoločnosti Wizz Air 2. mája 2016 a od letiska v Kluži 3. mája 2016.

(15) Komisia zaslala pripomienky tretích strán Rumunsku 22. augusta 2016. Dňa 22. septembra 2016 Rumunsko predložilo svoju odpoveď na pripomienky.

(16) Komisia požiadala rumunské orgány o doplňujúce informácie listom z 24. októbra 2017. Rumunské orgány odpovedali 19. februára 2018.

([3]) Rozhodnutie Komisie (EÚ) 2017/1149 z 27. septembra 2016 o štátnej pomoci SA.30931 (11/C) (ex N 185/10), ktorú poskytlo Rumunsko rumunským regionálnym letiskám (Ú. v. EÚ L 166, 29.6.2017, s. 36, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2017/1149/oj).

([4]) Štátna pomoc – Rumunsko – Štátna pomoc SA.32963 (2015/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/CP) – Štátna pomoc pre spoločnosť Wizz Air a letisko v Kluži (Cluj – Napoca) – Výzva na predloženie pripomienok v súlade s článkom 108 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (Ú. v. EÚ C 104, 18.3.2016, s. 77).

1.3. **Procedurálny postup spoločný pre rozhodnutia o začatí konania z rokov 2011 a 2015**

(17) Komisia prijala doplňujúce informácie od rumunských orgánov 26. februára 2020. Útvary Komisie uskutočnili 13. marca 2020 telekonferenciu s rumunskými orgánmi a 5. mája 2020 zaslali žiadosť o doplňujúce informácie. Rumunské orgány odpovedali 5. júna 2020.

(18) Komisia požiadala rumunské orgány o doplňujúce informácie listami zo 14. februára, 4. marca, 30. júla a 25. septembra 2024. Rumunské orgány odpovedali 24. marca, 12. apríla, 30. augusta a 22. októbra 2024.

2. **TÂRGU MUREŞ A MARUŠSKÁ ŽUPA**

2.1. **Prehľad**

(19) Târgu Mureş je mesto v Marušskej župe so 116 000 obyvateľmi ([5]). Slúži ako administratívne centrum župy a považuje sa za nadregionálne hospodárske centrum.

(20) Marušská župa patrí do centrálneho regiónu Rumunska (po rumunsky „*Centru*“). Tento región zahŕňa aj župy Alba, Brašov, Covasna, Harghita a Sibiu. Región sa nachádza v centre Rumunska a je rovnako vzdialený od rôznych hraničných priechodov.

2.2. **Populačné trendy a hospodárska výkonnosť**

(21) Počet obyvateľov Marušskej župy v posledných desaťročiach stabilne klesá. V roku 1990 mala župa podľa odhadov 621 445 obyvateľov. Do roku 2010 sa ich počet znížil na 580 672. Do roku 2020 sa počet obyvateľov ďalej znížil na 557 200 a prognózy naznačujú zníženie na 436 600 do roku 2050. Očakáva sa, že počet obyvateľov v produktívnom veku (15 – 61 rokov) sa takisto výrazne zníži, a to z 397 400 v roku 2010 na 255 300 do roku 2050, čo predstavuje pokles o 35,8 % ([6]).

(22) V prvom desaťročí 21. storočia bol rast HDP v Marušskej župe druhý najnižší spomedzi žúp v centrálnom regióne a výrazne zaostával za Bukurešťou ([7]).

2.3. **Cestná infraštruktúra**

(23) V decembri 2009 mala Marušská župa 2 098 kilometrov ciest, z toho 414 kilometrov štátnych ciest a 1 684 kilometrov župných ciest. Len 425 kilometrov však bolo klasifikovaných ako „moderná“ infraštruktúra ([8]).

(24) V čase vyšetrovania chýbali v cestnej infraštruktúre Marušskej župy rýchle spojenia so zvyškom krajiny. Najvýznamnejšou európskou traťou prechádzajúcou cez Târgu Mureş bola cesta E60, ktorá spája maďarskú hranicu pri Borşi s mestami ako Oradea, Kluž, Târgu Mureş, Brašov, Ploješť, Bukurešť a Konstanca. Marušská župa mala prístup aj k niekoľkým ďalším kľúčovým dopravným koridorom: E68 (spájajúcej maďarskú hranicu so Sibiu, Brašovom a ďalšími veľkými mestami), E81 (spájajúcej Bulharsko s Rumunskom a prechádzajúcej cez Bukurešť, Pitesti a Kluž) a E574 a E58, ktoré spájajú kľúčové mestá a hranice regiónu ([9]).

([5]) Údaje za rok 2021.

([6]) Agentúra pre rozvoj centrálneho regiónu. Demografická analýza centrálneho regiónu. Geodemografické rozdiely. Trendy a prognózy (2010).
K dispozícii na stránke 31ycx_Analiza si prognoza demografica.pdf.

([7]) HDP sa od roku 1999 do roku 2007 zvýšil len o 39,2 % v porovnaní so 102 % v regióne Alba a 84,7 % v župe Sibiu a bol pod priemerom regiónu 59,9 %.
Informácie z Agentúry pre rozvoj centrálneho regiónu. Nezamestnanosť v centrálnom regióne – príčiny a trendy (2010).
K dispozícii na adrese: pqn30_somaj.pdf.

([8]) Agentúra pre rozvoj centrálneho regiónu. Dopravná infraštruktúra. Kľúčové faktory udržateľného rozvoja centrálneho regiónu (2011).
K dispozícii na adrese: Microsoft Word - Coperta studiu Infrastructura de transport.

([9]) Plán udržateľnej mestskej mobility obce Târgu Mureş.
K dispozícii na adrese: PMUD Târgu Mureş.

(25) Budúci rozvoj infraštruktúry zahŕňal v tom čase plánovanú Transylvánsku diaľnicu A3 (po rumunsky *Autostrada A3*), ktorej cieľom bolo spojiť Bukurešť s maďarskou hranicou cez Brašov, Târgu Mureş a Kluž, pričom by prechádzala cez Marušskú župu. Okrem toho by plánovaná diaľnica do Moldavska zlepšila spojenie medzi mestom Târgu Mureş a mestami ako Roman, Iași a moldavskou hranicou ([10]).

(26) V čase vyšetrovania dopravné toky generované letiskom Târgu Mureş Transilvania (TMA) nemohli obísť centrum mesta Târgu Mureş, čo malo spolu s nízkou kvalitou železničných služieb negatívny vplyv na mobilitu župy. Okrem toho bolo v decembri 2018 TMA napojené len na výjazd na diaľnicu A3.

3. LETISKO V TÂRGU MUREŞ

3.1. Letisko

(27) Letisko Târgu Mureş Transilvania (ďalej len „TMA“) sa nachádza 14 km juhozápadne od mesta Târgu Mureş. Je dôležitou infraštruktúrou pre regionálne prepojenie regiónu Transylvánia a podporuje množstvo pracovných miest spojených s odvetvím leteckých služieb.

(28) TMA sa nachádza rovnakej vzdialenosti 450 km od hlavných miest širšieho regiónu – 450 km od Belehradu, Budapešti, Bukurešti a Kišiňova. Letisko obsluhuje región zahŕňajúci niekoľko žúp, ako napríklad Mureş, Harghita, Covasna, čiastočne Bistrita, Brašov, Suceava a Sibiu, s celkovým počtom obyvateľov približne 2,7 milióna.

(29) Najbližšie letiská sú letisko v Kluži, ktoré je vzdialené približne 103 km alebo približne 1 hodinu a 30 minút jazdy autom, a medzinárodné letisko v Sibiu, ktoré je vzdialené približne 120 km alebo približne 1 hodinu a 50 minút jazdy autom. Všetky ostatné hlavné letiská sú vzdialené viac ako 2 hodiny jazdy autom. Počty cestujúcich na letisku TMA za obdobie rokov 2005 – 2019 sú uvedené v nasledujúcej tabuľke.

Tabuľka 1

Počet cestujúcich na letisku TMA v rokoch 2005 až 2019 ([11])

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

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

(30) V rokoch 2005 až 2019 zabezpečovalo pravidelné lety z letiska niekoľko leteckých spoločností. Činnosti hlavných leteckých spoločností, ktoré ponúkajú pravidelné lety na TMA, sú opísané v nasledujúcich odsekoch.

(31) Spoločnosť Wizz Air začala na letisku pôsobiť v júni 2006 na linke do Budapešti a v roku 2007 rozšírila svoju činnosť o päť ďalších tratí. V novembri 2007 spoločnosť Wizz Air ukončila svoju činnosť na letisku. V roku 2008 spoločnosť Wizz Air obnovila prevádzku na letisku s piatimi novými traťami. V rokoch 2009 a 2010 spoločnosť Wizz Air prevádzkovala len trať do Budapešti. V roku 2011 spoločnosť Wizz Air rozšírila svoje služby opätovným otvorením a pridaním nových tratí na celkovo osem. Odvtedy spoločnosť Wizz Air pôsobila na letisku a prevádzkovala v priemere osem až desať tratí až do technického uzavretia letiska v roku 2017. Po obnovení komerčných služieb z letiska TMA prevádzkovala spoločnosť Wizz Air v rokoch 2018 a 2019 štyri trate z letiska TMA.

([10]) Plán udržateľnej mestskej mobility obce Târgu Mureș.
K dispozícii na adrese: PMUD Târgu Mureș.

([11]) Konečné čísla za roky 2007 – 2009 sa mierne líšia od čísel z konečného rozhodnutia z roku 2016 na základe objasnení poskytnutých Rumunskom. Pokles počtu cestujúcich v novembri 2016 súvisí s dočasným uzavretím letiska z dôvodu rekonštrukcie vzletovej a pristávacej dráhy a odbavovacej plochy a so zrušením alebo presunom všetkých letov na letisko v Kluži. Práce boli ukončené v júni 2018.
Zdroj: https://www.aeroportultransilvania.ro/wp-content/uploads/2014/05/Raportul-anual-al-administratorilor-cu-privire-la-bilantul-31-12-2016.pdf.

(32) V roku 2013 spoločnosť Ryanair prevádzkovala dve trate do Charleroi a Pisy a do polovice roka 2014 prevádzkovala len trať do Charleroi, potom svoju činnosť na letisku ukončila a od roku 2014 už neprevádzkuje žiadne trate.

(33) Spoločnosť Malev prevádzkovala trať do Budapešti v rokoch 2005 až 2012.

(34) Spoločnosť TAROM prevádzkovala trať do Bukurešti v rokoch 2005 až 2014 a v rokoch 2018 a 2019.

(35) Spoločnosť Carpatair prevádzkovala spojenie s Temešvárom v rokoch 2005 až 2008.

(36) Okrem toho viacero leteckých spoločností ponúkalo v období rokov 2005 až 2019 charterové lety do Dánska (Cimber Air a Wideroe), Egypta (Air Arabia, TAROM a Air Bucharest), Izraela (Sun D'Or) a Turecka (Corendon a TAROM).

(37) V období prešetrovania sa na letisku nevykonali žiadne nákladné lety. Nákladná doprava sa uskutočňovala najmä prostredníctvom tranzitnej cestnej dopravy.

3.2. **Prevádzkovateľ letiska**

(38) Od roku 1990 do roku 2019 bola prevádzkovateľom letiska TMA spoločnosť Regia Autonomă „Aeroportul Transilvania" Târgu-Mureș ([12]). Podobne ako väčšina letísk v Rumunsku bolo aj TMA do roku 1997 súčasťou Spoločnosti regionálnych letísk v Rumunsku (ďalej len „RAATR"), ktorá podliehala dohľadu rumunského ministerstva dopravy.

(39) Podľa rozhodnutia rumunskej vlády č. 398/1997 (ďalej len „rozhodnutie vlády z roku 1997") ([13]) bolo 13 letísk v rámci spoločnosti RAATR podriadených miestnym orgánom verejnej moci, t. j. *Consilii Județene* alebo zastupiteľstvám župy. Patrilo sem aj letisko TMA, ktoré bolo podriadené zastupiteľstvu Marušskej župy. Od 6. augusta 1997 do roku 2019 preto prevádzkovateľ letiska pôsobil pod vedením zastupiteľstva Marušskej župy ([14]). V rozhodnutí vlády z roku 1997 sa predpokladá, že financovanie prevádzkovateľov letísk sa bude zabezpečovať z ich prostriedkov a okrem toho z prostriedkov pridelených z miestneho rozpočtu zastupiteľstiev žúp v rámci súm schválených na tento účel. ([15]) Finančný režim, poslanie a právomoci všetkých prevádzkovateľov letísk boli rovnaké pre všetky letiská ([16]).

(40) Podľa rozhodnutia vlády z roku 1997 ([17]) prevzala aktíva a pasíva letiska 30. júna 1997 Marušská župa ([18]). Prevedený majetok zahŕňal terminál, vzletovú a pristávaciu dráhu, rolovacie dráhy a nástupné plošiny a následne bol zapísaný do zoznamu majetku Marušskej župy.

(41) Úlohou prevádzkovateľa letiska je udržiavať a prevádzkovať letiskovú infraštruktúru. Ponúka letiskové služby a vyberá poplatky od používateľov (komerčných prevádzkovateľov leteckej dopravy a nekomerčných používateľov „všeobecnej leteckej dopravy") za používanie takejto letiskovej infraštruktúry.

(42) V roku 2011 bolo letisko TMA poverené výkonom služieb všeobecného hospodárskeho záujmu (ďalej len „služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011") na základe regionálneho rozhodnutia zastupiteľstva Marušskej župy č. 107/2011 z 18. augusta 2011 (ďalej len „regionálne rozhodnutie z augusta 2011" alebo „poverenie výkonom služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011"). Toto rozhodnutie platilo od 18. augusta 2011 do 30. októbra 2014.

([12]) Je samosprávnou právnickou osobou v súlade s článkami 2 a 3 rumunského zákona č. 15/1990 o reorganizácii štátnych hospodárskych jednotiek na nezávislé spoločnosti a obchodné spoločnosti.
([13]) Rozhodnutie rumunskej vlády č. 398/1997 o prechode niektorých nezávislých prevádzkovateľov letísk z právomoci ministerstva dopravy do právomoci zastupiteľstiev žúp.
([14]) Rozhodnutie zastupiteľstva Marušskej župy č. 37 z 11. septembra 1997.
([15]) Článok 3 rozhodnutia vlády z roku 1997.
([16]) Článok 3 a príloha II (rámcové nariadenie o organizácii a fungovaní prevádzkovateľov letísk) k rozhodnutiu vlády z roku 1997.
([17]) Článok 1 ods. 2 rozhodnutia vlády z roku 1997.
([18]) Príloha 3 k rozhodnutiu vlády z roku 1997.

(43) Prevádzkovateľ letiska bol druhýkrát poverený výkonom služieb všeobecného hospodárskeho záujmu (ďalej len „služby všeobecného hospodárskeho z roku 2014“) na základe rozhodnutia zastupiteľstva Marušskej župy č. 161/2014 z 30. októbra 2014 v znení rozhodnutia zastupiteľstva Marušskej župy č. 67/2015 z 18. júna 2015 (ďalej len „regionálne rozhodnutie z októbra 2014“ alebo „poverenie výkonom služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2014“). Toto rozhodnutie platilo do 9. mája 2019.

4. PODROBNÝ OPIS OPATRENÍ

(44) Päť opatrení, na ktoré sa vzťahuje toto rozhodnutie: ([19])

— Opatrenie 1 – Financovanie TMA v období rokov 2007 – 2009

— Opatrenie 2 – Financovanie infraštruktúry pozemnej obsluhy na letisku TMA v roku 2011

— Opatrenie 3 – Financovanie TMA v rámci poverenia výkonom služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 od augusta 2011 do októbra 2014

— Opatrenie 4 – Financovanie TMA v rámci poverenia výkonom služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2014 od októbra 2014 do 31. júla 2019

— Opatrenie 5 – Letiskové poplatky pre letecké spoločnosti pôsobiace na letisku TMA od 21. marca 2013 do 16. februára 2019

4.1. Opatrenie 1 – Financovanie TMA v období rokov 2007 – 2009

(45) Rumunské orgány vysvetlili, že všetky malé rumunské regionálne letiská boli v období rokov 2007 – 2009 vo všeobecnosti stratové a že ich prevádzkové straty každoročne hradil štát ([20]).

(46) Konkrétne v prípade letiska TMA je v nasledujúcej tabuľke uvedený prevádzkový výsledok za referenčné obdobie, ako aj poskytnuté verejné financovanie.

Tabuľka 2

Prevádzkový výsledok TMA a verejné financovanie v rokoch 2007 – 2009 (v RON)

Rok	2007	2008	2009	Spolu
Prevádzkové náklady	4 855 746	6 143 528	7 135 784	18 135 058
Prevádzkové výnosy	2 979 561	2 016 657	2 018 773	7 014 991
Výsledky hospodárenia schodok/strata	(1 876 185)	(4 126 871)	(5 117 011)	(11 120 067)
Výška náhrady vyplatenej z verejných zdrojov	1 838 540	4 305 247	4 722 536	10 866 323
Medzera vo financovaní, ktorá nie je hradená z verejných prostriedkov/ nadmerná náhrada	(37 645)	178 376	(394 475)	(253 744)
Medzera vo financovaní, ktorá nie je hradená z verejných prostriedkov/ nadmerná náhrada (v EUR)	(11 286)	48 440	(93 056)	(152 783)

([19]) Keďže toto rozhodnutie sa týka dvoch rozhodnutí o začatí konania, Komisia v záujme lepšej zrozumiteľnosti zmenila číslovanie opatrení uvedených v rozhodnutí o začatí konania z roku 2015.

([20]) Pozri odôvodnenie 29 rozhodnutia o začatí konania z roku 2011.

(47) V období rokov 2007 – 2009 získalo letisko TMA z opatrenia 1 celkovo 10 866 323 RON (2 834 420 EUR ([21])). Hoci výsledok za rok 2008 bol uzavretý s nadmernou náhradou, celková náhrada za tieto tri roky bola nižšia ako prevádzkový výsledok, čím vznikla medzera vo financovaní vo výške 253 744 RON (152 783 EUR).

(48) Podľa Rumunska predstavovalo verejné financovanie poskytované každoročne v období rokov 2007 – 2009 náhradu za poskytovanie služieb všeobecného hospodárskeho záujmu spočívajúce v celkovom riadení letiska TMA a bolo v súlade s podmienkami stanovenými v rozhodnutí Komisie 2005/842/ES z 28. novembra 2005 o uplatňovaní článku 86 ods. 2 Zmluvy o ES [teraz článok 106 ods. 2 ZFEÚ] na štátnu pomoc vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme udeľovanej niektorým podnikom povereným poskytovaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu (ďalej len „rozhodnutie o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005“) ([22]).

(49) Konkrétne:

a) prevádzka služieb všeobecného hospodárskeho záujmu bola prevádzkovateľovi letiska zverená rozhodnutím vlády z roku 1997, v ktorom sa stanovujú záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, parametre výpočtu náhrady a opatrenia na zabránenie nadmernej náhrade;

b) ročná preprava na letisku nepresahovala 1 000 000 cestujúcich.

(50) V rozhodnutí vlády z roku 1997 sa stanovuje, že prevádzkové a kapitálové náklady predmetných letísk sa budú hradiť z vlastných prostriedkov doplnených v potrebnom rozsahu verejným financovaním. Rumunsko sa domnieva, že týmto mechanizmom sa zabraňuje nadmernej náhrade, keďže letiská môžu dostať len sumu potrebnú na pokrytie všetkých nákladov. Tieto sumy sa vyplácajú letiskám na začiatku roka na základe prognóz nákladov a prípadný prebytok sa vracia štátu na konci finančného roka. Rozpočet letiska na predmetné obdobie bol schválený rozhodnutím zastupiteľstva Marušskej župy.

(51) Rozpočet letiska na rok 2007 bol schválený rozhodnutím zastupiteľstva Marušskej župy č. 3 z 25. januára 2007, ktorým sa schvaľuje rozpočet zastupiteľstva Marušskej župy a sumy vyčlenené na spolufinancovanie rozvojových programov administratívnych územných jednotiek Marušskej župy na rok 2007.

(52) Rozpočet letiska na rok 2008 bol schválený uznesením zastupiteľstva Marušskej župy č. 56 z 27. marca 2008 o rozpočte príjmov a výdavkov nezávislého prevádzkovateľa letiska „Transilvania-Târgu Mureș“ na rok 2008, ako aj cieľoch a kritériách výkonnosti riaditeľa regiónu.

(53) Rozpočet letiska na rok 2009 bol schválený rozhodnutím zastupiteľstva Marušskej župy č. 37 z 29. apríla 2009 o schválení rozpočtu príjmov a výdavkov správy Administration Regia Autonomă Aeroportul „Transylvania Mureș“ na rok 2009.

4.2. **Opatrenie 2 – Financovanie infraštruktúry pozemnej obsluhy v roku 2011**

(54) V rozhodnutí o začatí konania z roku 2015 sa uvádza, že prevádzkovateľ letiska získal verejnú podporu na financovanie infraštruktúry pozemnej obsluhy v celkovej výške 3 038 362 RON (716 747 EUR). Podľa Rumunska tieto platby schválilo zastupiteľstvo Marušskej župy pred prijatím regionálneho rozhodnutia zastupiteľstva Marušskej župy č. 107/2011 z 18. augusta 2011, v ktorom sa, ako sa uvádza v odôvodnení 42, poverilo letisko TMA poskytovaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu.

(55) Rumunsko vysvetlilo, že na splnenie svojich povinností poskytovateľa služieb všeobecného hospodárskeho záujmu je každé letisko povinné zabezpečiť minimálnu úroveň infraštruktúry pozemnej obsluhy potrebnú na obsluhu pohybu lietadiel oslobodených od letiskových poplatkov podľa zákona ([23]). Okrem toho rumunské orgány vysvetlili, že financovanie infraštruktúry pozemnej obsluhy bolo obmedzené na skutočné náklady na vybavenie, ako je uvedené v nasledujúcej tabuľke.

([21]) Výmenný kurz v tomto rozhodnutí je vypočítaný ako ročný priemerný oficiálny výmenný kurz EUR/RON v súlade s hodnotami ponúkanými Európskou centrálnou bankou (ECB). V tejto súvislosti sa použili tieto výmenné kurzy: 3,34 (2007); 3,68 (2008) a 4,24 (2009).

([22]) Ú. v. EÚ L 312, 29.11.2005, s. 67, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2005/842/oj.

([23]) Pozri odôvodnenie 143 rozhodnutia o začatí konania z roku 2015.

Tabuľka 3

Verejné financovanie infraštruktúry pozemnej obsluhy v roku 2011 (v RON)

	Odhadované náklady vrátane DPH	Odhadované náklady bez DPH	Hodnota DPH (podiel 24 %)	Hodnota ponúknutej verejnej podpory vrátane DPH
Autobusy na odbavovacej ploche	205 823	165 986	39 836	205 823
Vozík na batožinu cestujúcich	59 163	47 712	11 451	59 163
Pozemná energetická jednotka (500 kVA)	179 676	144 900	34 776	179 676
Samohybné schody	919 823	741 800	178 023	919 823
Odnámrazovacia jednotka	1 673 876	1 349 900	323 976	1 673 876
SPOLU	**3 038 362**	**2 450 299**	**588 062**	**3 038 362**
SPOLU V EUR	**716 747**	**578 023**	**138 723**	**716 747**

(56) V roku 2011 získalo TMA z opatrenia 2 celkovo 2 450 299 RON (578 023 EUR) ([24]).

(57) Rumunsko vysvetlilo, že podľa údajov z účtovných záznamov prevádzkovateľa nebola suma 588 062 RON, ktorá predstavuje odpočítateľnú DPH, zahrnutá do nákladov na infraštruktúru pozemnej obsluhy zakúpenú v roku 2011, pričom táto hodnota bola odpočítaná z dane z pridanej hodnoty splatnej do štátneho rozpočtu a potom obnovená orgánom verejnej správy zastupiteľstva Marušskej župy.

4.3. Opatrenie 3 – Financovanie TMA v rámci poverenia výkonom služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 od augusta 2011 do októbra 2014

(58) Podľa článku 1 ods. 2 regionálneho rozhodnutia z augusta 2011 predstavujú služby všeobecného hospodárskeho záujmu tieto činnosti vykonávané letiskom:

a) výstavba letiskovej infraštruktúry a vybavenia: vzletových a pristávacích dráh, terminálov, rámp, veže riadenia letovej prevádzky alebo inštalácií, ktoré ich priamo podporujú: hasiacich systémov, bezpečnostných a ochranných zariadení;

b) prevádzkovanie infraštruktúry, vybavenia a inštalácií, ktoré ich priamo podporujú, vrátane údržby, opravy, modernizácie alebo správy letiskovej infraštruktúry;

c) poskytovanie doplnkových služieb v leteckej doprave s výnimkou služieb pozemnej obsluhy;

d) poskytovanie služieb riadenia letovej prevádzky, hasenia požiarov, pohotovostných služieb, bezpečnosti;

e) v súlade so zákonom zabezpečiť prítomnosť priestorov a zariadení potrebných pre orgány verejnej správy vykonávajúce osobitné kontrolné činnosti na letisku;

([24]) Výmenný kurz v tomto rozhodnutí je vypočítaný ako ročný priemerný oficiálny výmenný kurz EUR/RON v súlade s hodnotami ponúkanými ECB. V tejto súvislosti bol na rok 2011 výmenný kurz 4,2391.

f) odbavenie letov lietadiel, ktoré sú zo zákona oslobodené od platenia letiskových poplatkov ([25]) vrátane odbavenia cestujúcich týchto letov;

g) obstaranie a údržba potrebných zariadení v rámci pozemnej obsluhy pre lietadlá, ktoré sú zo zákona oslobodené od platenia letiskových poplatkov, a

h) ochrana letiskovej infraštruktúry.

(59) Podľa rumunských orgánov činnosti uvedené v písmenách d) až h) nemajú hospodársku povahu a patria do rozsahu právomocí orgánu verejnej moci.

(60) Pokiaľ ide o písmená f) a g), rumunské orgány uvádzajú, že určité kategórie lietadiel sú na všetkých rumunských letiskách zo zákona oslobodené od všetkých letiskových daní a poplatkov vrátane poplatkov za pozemnú obsluhu.

(61) V súlade s článkom 1 ods. 3 regionálneho rozhodnutia z augusta 2011 sa nesmú podporovať obchodné činnosti, ktoré priamo nesúvisia s činnosťami letiska ([26]). Okrem toho článok 4 regionálneho rozhodnutia z augusta 2011 obsahuje mechanizmus na preskúmanie náhrady s cieľom splniť záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme a zabrániť nadmernej náhrade. Pri výpočte náhrady sa zohľadňujú všetky náklady, ktoré vznikli pri vykonávaní činností súvisiacich so službami všeobecného hospodárskeho záujmu, a zodpovedajúci podiel na spoločných nákladoch. Príjmy, ktoré sa majú zohľadniť pri určovaní náhrady, zahŕňajú všetky príjmy z činností, na ktoré sa vzťahujú služby všeobecného hospodárskeho záujmu, a všetok zisk z iných činností, ako sú činnosti súvisiace so službami všeobecného hospodárskeho záujmu.

(62) Rumunské orgány zdôraznili, že prevádzkovateľ letiska bol povinný viesť oddelené účtovníctvo pre činnosti súvisiace so službami všeobecného hospodárskeho záujmu a pre obchodné činnosti a vrátiť všetky prípadné nadmerné náhrady, ktoré zistí akýkoľvek kontrolný orgán vrátane špecializovaného oddelenia štátneho orgánu. Prevádzkovateľ letiska potvrdzuje, že účtovná závierka za rok 2011 a následné účtovné závierky boli vypracované v súlade so zásadami oddelenia výdavkov a príjmov súvisiacich so službami všeobecného hospodárskeho záujmu od výdavkov a príjmov súvisiacich s obchodnými činnosťami.

(63) Okrem toho v súlade s rozhodnutím zastupiteľstva župy č. 158/2012, ktorým sa schvaľuje rozpočet príjmov a výdavkov prevádzkovateľa letiska, bolo zastupiteľstvo Marušskej župy poverené vykonávaním kontrol a schvaľovaním účtovných závierok predložených prevádzkovateľom letiska, s cieľom zabrániť nadmernej náhrade a overiť, či prevádzkovateľ letiska splnil svoje záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme. Na základe zistení vyplývajúcich z týchto kontrol zastupiteľstvo Marušskej župy požiada prevádzkovateľa letiska o vrátenie prípadnej nadmernej náhrady alebo v prípade potreby navrhne preskúmanie činností súvisiacich so službami všeobecného hospodárskeho záujmu.

(64) Podľa ročnej účtovnej závierky, ktorú vypracovalo letisko TMA a overili rumunské orgány, sú príjmy letiska TMA pred započítaním úrokov a daní za obdobie, v ktorom platilo poverenie výkonom služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011, uvedené v tabuľke 4. Ako je vidieť v nasledujúcej tabuľke, hoci v prvom roku bola náhrada kladná, nevyrovnala sa ňou úroveň celkových strát za roky, v ktorých sa poskytovali služby verejného hospodárskeho záujmu.

([25]) Podľa článku 3 ods. 2 rumunského leteckého kódexu sú na letiskách otvorených pre obchodnú dopravu oslobodené od poplatku za cestujúcich, pristávacieho poplatku, poplatku za parkovanie a svetelné návestidlá a poplatku za letecké navigačné služby tieto typy lietadiel: a) rumunské vojenské lietadlá; b) zahraničné vojenské lietadlá na základe dvojstranných dohôd uzavretých na žiadosť ministerstva obrany; c) lietadlá, ktoré prepravujú predstaviteľov štátu pri plnení svojich úradných funkcií; d) lietadlá lietajúce v záujme OSN, Červeného kríža alebo Červeného polmesiaca; e) lietadlá vykonávajúce pátracie a záchranné misie; f) lietadlá vykonávajúce humanitárne misie a misie pomoci; g) lietadlá, ktoré musia pristáť z dôvodu technických problémov, meteorologických podmienok alebo iných núdzových situácií; h) pristátie lietadla na pokyn ministerstva dopravy a/alebo ministerstva obrany; i) ostatné typy lietadiel ako sa stanovuje v zákone. Podľa článku 31 ods. 4 sa výnimky stanovené v písmenách a) až c) uplatňujú len na letiskách, kde je väčšinovým akcionárom rumunský štát.

([26]) Hoci poverenie výkonom služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 umožňovalo aj investičnú pomoc, rozsah pôsobnosti tohto rozhodnutia je obmedzený na posúdenie prevádzkovej pomoci do výšky stanovenej v tabuľke 4.

Tabuľka 4

Prevádzkový výsledok TMA a verejné financovanie počas poverenia výkonom služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 (v RON)

Obdobie	2011	2012	2013	Január – október 2014	Spolu
Prevádzkové náklady	7 924 410	10 517 504	11 605 800	9 115 644	39 163 358
Prevádzkové výnosy	3 064 460	5 012 189	5 939 214	5 030 556	19 046 419
Výsledok hospodárenia/ strata	(4 859 950)	(5 505 315)	(5 666 586)	(4 085 088)	(20 116 939)
Výška náhrady	4 951 625	5 367 648	5 606 274	3 592 570	19 518 117
Medzera vo financovaní, ktorá nie je hradená z náhrady	91 675	(137 667)	(60 312)	(492 518)	(598 822)
Medzera vo financovaní, ktorá nie je hradená z náhrady (v EUR)	21 626	(30 871)	(13 648)	(110 977)	(134 699)

(65) Od roku 2011 do októbra 2014 získalo TMA z opatrenia 3 celkovo 19 518 117 RON (4 449 930 EUR) ([27]).

4.4. Opatrenie 4 – Financovanie TMA v rámci poverenia výkonom služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2014 od 30. októbra 2014 do 9. mája 2019

(66) Podľa článku 1 ods. 2 regionálneho rozhodnutia z októbra 2014 predstavujú služby všeobecného hospodárskeho záujmu tieto činnosti vykonávané letiskom TMA:

a) správa, bežná údržba, opravy, modernizácia, rozširovanie a výstavba plôch na pohyb lietadla (vzletové a pristávacie dráhy, odbavovacie plochy, nástupištia), riadiaca veža, terminály, elektrické zariadenia, ktoré spravuje štát, a súvisiace zariadenia: bezpečnostné a ochranné systémy a zariadenia, elektrické systémy, svetelné návestidlá vzletovej a pristávacej dráhy, inžinierske siete, protipožiarne systémy, riadiaci a monitorovací systém;

b) organizácia, vybavenie, údržba a prevádzka toku cestujúcich v letiskových termináloch, poskytovanie bezpečnostných a ochranných služieb;

c) služby pozemnej obsluhy pre štátne lietadlá vrátane obstarávania súvisiaceho vybavenia ([28]);

d) ochrana letiskovej infraštruktúry;

e) pátracie a záchranné operácie v priestoroch letiska;

f) strážne a bezpečnostné zariadenia pre mimoriadne situácie, prevencia požiarov a protipožiarna ochrana;

g) poskytovanie priestorov, zariadení a infraštruktúry, ktoré colná správa, hraničná polícia, letecká polícia, ministerstvo vnútra a rumunská spravodajská služba potrebujú na vykonávanie svojich špecifických činností, a

h) bezplatná prevádzka pre štátne lety, vojenské lety v rámci niektorých ministerstiev a štátnych služieb, núdzové lety a iné zákonom upravené situácie.

([27]) Výmenný kurz v tomto rozhodnutí je vypočítaný ako ročný priemerný oficiálny výmenný kurz EUR/RON v súlade s hodnotami ponúkanými ECB. V tejto súvislosti sa použili tieto výmenné kurzy: 4,24 (2011); 4,46 (2012); 4,42 (2013) a 4,44 (2014).

([28]) Pokiaľ ide o pozemnú obsluhu, Rumunsko tvrdilo, že neexistuje žiadne právne ustanovenie, ktorým by sa výslovne zakazovalo zaradenie pozemnej obsluhy do kategórie služieb všeobecného hospodárskeho záujmu. Činnosť pozemnej obsluhy je pomocnou letiskovou službou pre leteckú dopravu a bez tejto služby by letisko Târgu Mureș nebolo schopné plniť svoje záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, ktorými ho poverilo zastupiteľstvo Marušskej župy.

(67) Podľa rumunských orgánov boli služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2014 vypracované v súlade s oznámením Komisie o uplatňovaní pravidiel štátnej pomoci Európskej únie na náhradu za služby všeobecného hospodárskeho záujmu ([29]) a s rámcom Európskej únie pre štátnu pomoc vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme (ďalej len „rámec pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2012“) ([30]), pričom sa zohľadnili aj usmernenia o štátnej pomoci pre letiská a letecké spoločnosti z roku 2014 (ďalej len „usmernenia v oblasti letectva z roku 2014“) ([31]). Regionálnym rozhodnutím z októbra 2014 sa umožňuje udeliť dotácie na investičné aj prevádzkové náklady ako náhradu za vykonávanie služieb všeobecného hospodárskeho záujmu.

a) Podľa článku 4 ods. 2 regionálneho rozhodnutia z októbra 2014 sa investičné náklady súvisiace so službami všeobecného hospodárskeho záujmu nahrádzajú na základe medzery vo financovaní v súlade s podnikateľským plánom prevádzkovateľa letiska až do výšky 75 % oprávnených nákladov.

b) Podľa článku 4 ods. 4 regionálneho rozhodnutia z októbra 2014 sa verejné financovanie prevádzkových nákladov stanovuje každoročne na základe prevádzkovej medzery vo financovaní na činnosti v rámci služieb všeobecného hospodárskeho záujmu na základe podnikateľského plánu prevádzkovateľa letiska. Podľa článku 4 ods. 5 nesmie náhrada prevádzkových nákladov v prvých piatich rokoch presiahnuť 80 % prevádzkového deficitu za päť predchádzajúcich rokov a 50 % tohto prevádzkového deficitu za nasledujúcich päť rokov.

c) Podľa článku 4 ods. 7 regionálneho rozhodnutia z októbra 2014 výška náhrady (za prevádzkové, ako aj investičné náklady) nesmie presiahnuť sumu potrebnú na pokrytie nákladov vzniknutých pri plnení záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme. Podľa článku 4 ods. 9 sa do úvahy berú len náklady súvisiace so službami všeobecného hospodárskeho záujmu a primeraný príspevok na spoločné náklady. Na druhej sa strane sa podľa článku 4 ods. 10 berú pri stanovení náhrady do úvahy všetky príjmy súvisiace so službami všeobecného hospodárskeho záujmu, ale aj všetok zisk z iných nesúvisiacich činností letiska. A napokon náhrada podľa článku 4 ods. 11 nesmie presiahnuť rozdiel medzi uvedenými nákladmi a príjmami, aby sa zabránilo prípadnej nadmernej náhrade.

(68) Podľa článku 2 ods. 2 a článku 2 ods. 3 sa služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2014 pôvodne vzťahovali na obdobie desiatich rokov, t. j. do 4. apríla 2024, aby sa zhodovali s tzv. prechodným obdobím pre prevádzkovú pomoc podľa usmernení v oblasti letectva z roku 2014, a predpokladalo sa v nich potenciálne preskúmanie podľa nasledujúcich scenárov: i) po štyroch rokoch od prvého poverenia; ii) ak prevádzka letiska prekročí 700 000 cestujúcich ročne, alebo iii) vždy, keď sa to vyžaduje v príslušných právnych predpisoch. Ako však bolo uvedené, regionálne rozhodnutie z októbra 2014 zostalo v platnosti len do 9. mája 2019.

(69) Rumunské orgány poskytli informácie o podnikateľskom pláne letiska TMA na obdobie rokov 2014 – 2024 (ďalej len „podnikateľský plán“).

Tabuľka 5

Očakávané hospodárske ukazovatele *ex ante* predpokladané v podnikateľskom pláne (v RON)

	November – december 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Očakávané príjmy na základe informácií dostupných do 30. októbra 2014	846 516	4 846 379	6 332 114	7 573 193	8 245 434	9 082 977	9 521 429	9 829 847	10 437 231	11 075 896	12 025 874
Očakávané náklady na základe informácií dostupných do 30. októbra 2014	3 277 736	10 545 013	10 144 747	10 400 653	10 549 657	10 688 923	10 761 272	10 786 230	10 871 790	11 060 259	11 255 273

([29]) Oznámenie Komisie o uplatňovaní pravidiel štátnej pomoci Európskej únie na náhrady za služby všeobecného hospodárskeho záujmu (Ú. v. EÚ C 8, 11.1.2012, s. 4).

([30]) Oznámenie Komisie o rámci Európskej únie pre štátnu pomoc vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme (Ú. v. EÚ C 8, 11.1.2012, s. 15).

([31]) Oznámenie Komisie o usmerneniach o štátnej pomoci pre letiská a letecké spoločnosti (2014) (Ú. v. EÚ C 99, 4.4.2014, s. 3).

	November – december 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Očakávaná medzera vo financovaní na základe informácií dostupných do 30. októbra 2014	(2 431 220)	(5 698 634)	(3 812 633)	(2 827 460)	(2 304 223)	(1 605 946)	(1 239 843)	(956 383)	(434 559)	15 637	770 601
Odhadovaná náhrada	2 431 220	5 698 634	3 812 633	2 827 460	2 304 223	1 605 946	1 239 843	956 383	434 559	0	0
Odhadovaná náhrada (v EUR)	547 818	1 281 859	849 025	618 862	495 105	338 450	256 266	194 335	88 120	0	0

(70) Sumy skutočne poskytnuté rumunskými orgánmi v rámci poverenia z roku 2014 sú uvedené v nasledujúcej tabuľke.

Tabuľka 6

Financovanie v rámci poverenia výkonom služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2014

Náhrada	November – december 2014	2015	2016	2017	2018	Január – apríl 2019	Spolu
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) Od novembra 2014 do apríla 2019 získalo TMA z opatrenia 4 celkovo 21 719 661 RON (4 795 362 EUR) ([32]).

(72) Rumunské orgány vysvetlili, že hlavným dôvodom, prečo bola skutočná náhrada vyššia ako *ex ante* odhadovaná náhrada v období rokov 2017 – 2018, boli letové obmedzenia a úplné pozastavenie letov od novembra 2016 do júna 2018, keď bola vzletová a pristávacia dráha v stave technickej nespôsobilosti, po ktorom nasledovala jej rekonštrukcia. Dňa 25. júna 2018 sa prevádzka letiska obnovila po 12 mesiacoch obmedzenej letovej prevádzky (17. novembra 2016 – 4. októbra 2017) a ôsmich mesiacoch pozastavenia letov (4. októbra 2017 – 25. júna 2018).

4.5. Opatrenie 5 – Letiskové poplatky pre letecké spoločnosti pôsobiace na letisku TMA od 21. marca 2013 do 16. februára 2019

(73) Rumunské orgány uvádzajú, že:

a) Rumunský štát rozhodnutím vlády č. 455 zo 4. mája 2011 stanovil spoločné zásady vyberania letiskových poplatkov na letiskách v Rumunsku. Podľa tohto právneho predpisu sa letiskové poplatky uplatňujú nediskriminačným spôsobom na všetkých používateľov letiska. Okrem toho majú prevádzkovatelia letísk právo prispôsobiť letiskové poplatky určitým aspektom verejného a všeobecného záujmu vrátane environmentálnych hľadísk na základe relevantných, objektívnych a transparentných kritérií ([33]). A napokon bol rozhodnutím vlády vymenovaný *Regia Autonomă „Autoritatea Aeronautică Civilă Română“* (t. j. rumunský úrad civilného letectva) za nezávislý dozorný orgán zodpovedný za dohľad nad uplatňovaním ustanovení rozhodnutia vlády č. 455 ([34]).

([32]) Výmenný kurz v tomto rozhodnutí je vypočítaný ako ročný priemerný oficiálny výmenný kurz EUR/RON v súlade s hodnotami ponúkanými ECB. V tejto súvislosti sa použili tieto výmenné kurzy: 4,44 (2014); 4,46 (2015); 4,49 (2016); 4,57 (2017); 4,65 (2018); 4,75 (2019); 4,84 (2020); 4,92 (2021) A 4,93 (2022).

([33]) Článok 5 rozhodnutia vlády č. 455 zo 4. mája 2011.

([34]) Článok 14 rozhodnutia vlády č. 455 zo 4. mája 2011.

b) Vyhláška Ministerstva dopravy a infraštruktúry Rumunska č. 744/2011 z 23. septembra 2011 (ďalej len „vyhláška ministerstva dopravy z roku 2011“) sa vzťahuje na tieto letiskové poplatky: i) pristávací poplatok; ([35]) ii) sadzba za svetelné návestidlá; ([36]) iii) poplatok za parkovanie; ([37]) iv) sadzba za osobnú dopravu; ([38]) v) sadzba za rozvoj; ([39]) vi) sadzba za tranzit ([40]) a vii) poplatok za prestup. ([41]) Vo vyhláške sa objasňuje, že rozhodnutie o uplatnení ktoréhokoľvek z uvedených letiskových poplatkov prináleží prevádzkovateľovi letiska ([42]). Nakoniec sa vo vyhláške uvádza, že prevádzkovateľ letiska môže zaviesť letiskové poplatky v mnohých prípadoch a za určitých podmienok ([43]) a že tieto poplatky by sa mali uplatňovať nediskriminačným spôsobom a bez narušenia hospodárskej súťaže medzi používateľmi.

c) Vyhláška ministerstva dopravy z roku 2011 bola v prípade letiska TMA vykonaná rozhodnutím zastupiteľstva Marušskej župy č. 25/2012 z 29. februára 2012 (ďalej len „regionálne rozhodnutie z februára 2012“). Podľa tohto rozhodnutia sa letiskové poplatky uplatňujú transparentným a nediskriminačným spôsobom na všetkých používateľov letiskovej infraštruktúry a schvaľuje ich zastupiteľstvo Marušskej župy ([44]).

d) Úroveň letiskových poplatkov bola stanovená rozhodnutím zastupiteľstva Marušskej župy č. 83/2012 zo 6. júla 2012 (ďalej len „regionálne rozhodnutie z júla 2012“), ktorým sa schválilo rozhodnutie predstavenstva letiska TMA č. 7 z 26. júna 2012. Vzťahovalo sa len na letecké spoločnosti pôsobiace na letisku TMA. Týmto rozhodnutím sa nahradilo predchádzajúce rozhodnutie zastupiteľstva Marušskej župy č. 26/2011 z 24. marca (ďalej len „regionálne rozhodnutie z marca 2011“).

([35]) V prílohe 1 k vyhláške ministerstva dopravy z roku 2011 sa stanovujú tieto podmienky pre pristávací poplatok:
a) Poplatok sa vypočíta na základe maximálnej povolenej vzletovej hmotnosti lietadla.
b) Zlomky tony menšie ako 500 kg sa neberú do úvahy a zlomky väčšie ako 500 kg sa považujú za jednu tonu; lietadlá s maximálnou vzletovou hmotnosťou nižšou ako 500 kg sa účtujú ako jedna tona.
c) Poplatok sa vyberá za jedno pristátie a jedno vzlietnutie a oprávňuje držiteľa na:
— používanie letiskových zariadení a inštalácií s výnimkou svetelných návestidiel,
— používanie priestorov a zariadení terminálu, okrem tých, ktoré sú spoplatnené samostatne,
— parkovanie lietadla, ale nie viac ako dve hodiny po pristátí.
d) Poplatok v prípade potreby zahŕňa aj náklady letiska na kapitálové investície a údržbové práce súvisiace s pohybovými plochami pre lietadlá.
e) S cieľom zvýšiť frekvenciu prevádzky môže riadiaci orgán letiska uplatniť zľavy z pristávacieho poplatku až do výšky 50 % v závislosti od počtu pohybov, a to v krokoch po 5 %.

([36]) V prílohe 1 k vyhláške ministerstva dopravy z roku 2011 sa stanovujú tieto podmienky pre sadzbu za svetelné návestidlá:
a) Platba sa vypočíta na základe maximálnej povolenej vzletovej hmotnosti lietadla.
b) Zlomky jednej tony menšie ako 500 kg sa neberú do úvahy a zlomky väčšie ako 500 kg sa považujú za jednu tonu; lietadlá s maximálnou vzletovou hmotnosťou nižšou ako 500 kg sa budú účtovať ako jedna tona.
c) Poplatok sa vyberá za každé pristátie a za každé vzlietnutie s použitím letiskovej svetelnej inštalácie a/alebo svetelných návestidiel.

([37]) V prílohe 1 k vyhláške ministerstva dopravy z roku 2011 sa stanovujú tieto podmienky pre poplatok za parkovanie:
a) Platba sa vypočíta na základe maximálnej povolenej vzletovej hmotnosti lietadla a intervalu státia.
b) Zlomky jednej tony menšie ako 500 kg sa neberú do úvahy a zlomky väčšie ako 500 kg sa považujú za jednu tonu; lietadlá s maximálnou vzletovou hmotnosťou nižšou ako 500 kg sa budú účtovať ako jedna tona.

([38]) V prílohe 1 k vyhláške ministerstva dopravy z roku 2011 sa stanovujú tieto podmienky pre sadzbu za osobnú dopravu:
a) Poplatok sa vyberá za každého cestujúceho, ktorý nastupuje na letisku a odlieta z tohto letiska.
b) Poplatok sa nevzťahuje na tranzitných cestujúcich, transferových cestujúcich a deti do 2 rokov veku.

([39]) V prílohe 1 k vyhláške ministerstva dopravy z roku 2011 sa stanovujú tieto podmienky pre sadzbu za rozvoj:
a) Poplatok sa vyberá za každého cestujúceho, ktorý nastupuje na letisku či odlieta z letiska, a zverejňuje sa spolu s lehotou na podanie žiadosti.
b) Poplatok sa vyberá počas trvania investičných cieľov, na ktoré sa uplatňuje.
c) Poplatok sa stanoví transparentným spôsobom, pričom sa používatelia letiska informujú o investičných cieľoch, ktoré sa majú financovať z poplatku, a o trvaní poplatku.

([40]) V prílohe 1 k vyhláške ministerstva dopravy z roku 2011 sa stanovujú tieto podmienky pre sadzbu za tranzit:
a) Poplatok sa vyberá za každého cestujúceho, ktorý nastupuje na letisku a prestupuje na danom letisku.
b) Poplatok sa nevzťahuje na deti do 2 rokov veku.
c) Poplatok zahŕňa v prípade potreby aj náklady letiska na investičné účely súvisiace s transferovými operáciami, ako aj náklady na letiskovú bezpečnosť v súvislosti s transferovými cestujúcimi.

([41]) V prílohe 1 k vyhláške ministerstva dopravy z roku 2011 sa stanovujú tieto podmienky pre poplatok za prestup:
a) Poplatok sa vyberá za každého cestujúceho, ktorý nastupuje na letisku a prestupuje na danom letisku.
b) Poplatok sa nevzťahuje na deti do 2 rokov veku.
c) Poplatok zahŕňa v prípade potreby aj náklady letiska na investičné účely súvisiace s transferovými operáciami podľa požiadaviek stanovených v bode 5 písm. b) a c), ako aj náklady na letiskovú bezpečnosť v súvislosti s transferovými cestujúcimi.

([42]) Článok 1 ods. 3 vyhlášky ministerstva dopravy z roku 2011.
([43]) Článok 4 ods. 1 vyhlášky ministerstva dopravy z roku 2011 a príloha 1 k nej.
([44]) Článok 10 ods. 8 regionálneho rozhodnutia z februára 2012.

e) Regionálne rozhodnutie z júla 2012 bolo predložené na kontrolu zákonnosti ministerstvu vnútra, ako sa to vyžaduje podľa zákona. Ministerstvo neuviedlo žiadne aspekty nezákonnosti. Letiskové poplatky uvedené v regionálnom rozhodnutí z júla 2012 boli uverejnené v Leteckej informačnej publikácii Rumunska (ďalej len „AIP“) 20. septembra 2012. V súlade s platnými právnymi predpismi nadobudli účinnosť šesť mesiacov po uverejnení, t. j. 21. marca 2013.

(74) Podľa regionálneho rozhodnutia z júla 2012 bola výška letiskových poplatkov taká, aká sa uvádza v tabuľke 7.

Tabuľka 7

Letiskové poplatky na letisku TMA na základe regionálneho rozhodnutia z júla 2012

Poplatok	Náklady (v EUR)
Pristátie	1,25/tona
Svetelné návestidlá vzletovej a pristávacej dráhy	0,40/tona
Parkovanie	0,15/tona/hodina
Poplatok za osobnú dopravu	1,00/cestujúci

(75) Rumunské orgány uviedli, že prevádzkovateľ letiska nedostal celý poplatok za osobnú dopravu vo výške 1 EUR za cestujúceho. Z tejto sumy bolo 0,275 EUR za každého cestujúceho prevedených na Centrum pre vyšetrovanie a analýzu bezpečnosti civilného letectva a 0,05 EUR za každého nastúpeného cestujúceho bolo prevedených na Rumunský úrad pre civilné letectvo (t. j. spolu 0,325 EUR za každého nastúpeného cestujúceho previedol prevádzkovateľ letiska týmto organizáciám).

(76) Podľa regionálneho rozhodnutia z júla 2012 sa pristávací poplatok uvedený v tabuľke 7 môže znížiť, ak letecká spoločnosť uskutoční na letisku viac ako tri pristátia mesačne. Zľavy sa poskytovali bez ohľadu na typ lietadla podľa nasledujúcej stupnice:

Tabuľka 8

Zľavy z pristávacieho poplatku na letisku TMA na základe regionálneho rozhodnutia z júla 2012

Počet pristátí/mesiac	Zľava
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 %
viac než 46	50 %

(77) Rumunsko poskytlo dokument s hospodárskou prognózou, v ktorom sú podrobne uvedené príjmy z letiskových poplatkov za obdobie rokov 2011 – 2015 na základe *ex post* skutočných údajov za rok 2011 a *ex ante* prognóz na obdobie rokov 2012 – 2015 ([45]). Tieto prognózy boli vypracované pred prijatím regionálneho rozhodnutia z júla 2012. V čase vypracovania hospodárskej prognózy bola hlavným medzinárodným pravidelným dopravcom spoločnosť Wizz Air, ktorá prevádzkovala lietadlá Airbus 320 do ôsmich destinácií: Madrid, Barcelona, Miláno (Bergamo), Rím, Paríž, Budapešť, Dortmund a Londýn. Spoločnosť Tarom prevádzkovala pravidelné lety do Bukurešti.

(78) V pláne riadenia, ktorý je súčasťou dokumentu s hospodárskou prognózou, sa predpokladalo zvýšenie počtu letov spoločnosti Wizz Air, pridanie Mníchova, Frankfurtu a Bologne (Forli) k tratiam a zavedenie štyroch cieľových letísk spoločnosti Ryanair. Okrem toho ďalšia letecká spoločnosť Air Patriot, oznámil svoj zámer začať od januára 2013 lietať z letiska TMA do Bukurešti, Viedne a Istanbulu ([46]).

Tabuľka 9

Priemerné očakávané príjmy na základe regionálneho rozhodnutia z júla 2012 ([47])

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

5. DÔVODY NA ZAČATIE FORMÁLNEHO VYŠETROVACIEHO KONANIA

(79) V rozhodnutí o začatí konania z roku 2011 Komisia vyjadrila pochybnosti o tom, či možno opatrenie 1 (odôvodnenia 45 až 50) považovať za zlučiteľné s vnútorným trhom.

(80) V rozhodnutí o začatí konania z roku 2015 Komisia vyjadrila pochybnosti o tom, či možno opatrenia 2 až 5 (odôvodnenia 54 až 78) považovať za zlučiteľné s vnútorným trhom.

5.1. Opatrenie 1 – Financovanie TMA v období rokov 2007 – 2009

(81) V rozhodnutí o začatí konania z roku 2011 sa vyjadrili pochybnosti o kvalifikácii hospodárskej činnosti rumunských regionálnych letísk vrátane TMA ako služby všeobecného hospodárskeho záujmu v období rokov 2007 – 2009.

(82) Komisia vyjadrila pochybnosti o tom, či boli splnené kritériá zlučiteľnosti stanovené v rozhodnutí o službách hospodárskeho všeobecného záujmu z roku 2005. Komisia sa obávala najmä možného zjavného nesprávneho posúdenia vo vymedzení služieb všeobecného hospodárskeho záujmu, keďže nebolo jasné, že bez týchto letísk by dotknuté regióny neboli dostatočne prepojené so zvyškom krajiny a EÚ, ak by boli ponechané len na trhové sily ([48]).

([45]) Rumunské orgány vysvetlili, že dokument sa vzťahoval len na štyri roky, pretože bol spojený s funkčným obdobím predstavenstva. Rumunsko vysvetlilo, že je to v súlade s článkom 8 ods. 1 mimoriadneho nariadenia vlády č. 109/2011, ktorým sa obmedzilo funkčné obdobie správnej rady na štyri roky.

([46]) Spoločnosť Air Patriot sa jednostranne rozhodol, že nebude prevádzkovať lety z letiska TMA. Dôvody tohto rozhodnutia nie sú rumunským orgánom známe.

([47]) Tabuľka obsahuje skutočné údaje za rok 2011 a prognózu na obdobie rokov 2012 – 2015.

([48]) Odôvodnenia 107 a 108 rozhodnutia o začatí konania z roku 2011.

(83) Vyšetrovanie začaté rozhodnutím o začatí konania z roku 2011 bolo ukončené konečným rozhodnutím z roku 2016 o financovaní, ktoré rumunské orgány poskytli v rokoch 2007 až 2009 letiskám Arad, Bacău, Baia Mare, Craiova, Iaşi, Oradea, Satu – Mare, Sibiu, Suceava, Tulcea a Konstanca.

(84) V konečnom rozhodnutí z roku 2016 sa dospelo k záveru, že verejné financovanie uvedených letísk predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, ktorá bola poskytnutá v rozpore s článkom 108 ods. 3 ZFEÚ. Komisia pri vyšetrovaní zistila, že verejné financovanie rumunských letísk nebolo v súlade s rozhodnutím o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005, s rozhodnutím o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2012 ([49]) ani s rámcom pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2012, pretože Rumunsko nepreukázalo, že prevádzkovatelia letísk boli poverení plnením jasne vymedzených záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme prostredníctvom údajných poverovacích aktov, na ktoré sa odvolávalo. ([50]) Namiesto toho sa zistilo, že financovanie je zlučiteľné s usmerneniami v oblasti letectva z roku 2014 ([51]). Pomoc bola preto vyhlásená za zlučiteľnú s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ.

(85) Vyšetrovanie verejného financovania poskytnutého letiskám CNIA a TMA v rokoch 2007 až 2009 zostalo otvorené, keďže Komisia usúdila, že predmetné opatrenie by bolo lepšie posúdiť v samostatných konečných rozhodnutiach, ktoré by sa vzťahovali aj na opatrenia vyšetrované v rámci rozhodnutia o začatí konania z roku 2015 ([52]).

5.2. **Opatrenie 2 – Financovanie infraštruktúry pozemnej obsluhy v roku 2011**

(86) Rumunsko sa domnievalo, že financovanie služieb pozemnej obsluhy súvisí s úlohami TMA v oblasti služieb všeobecného hospodárskeho záujmu. V tejto súvislosti sa zdá, že predmetná infraštruktúra pozemnej obsluhy sa využívala pri každom lete na letisko TMA a z neho a bola spojená s celkovou prevádzkou letiska.

(87) V rozhodnutí o začatí konania z roku 2015 Komisia vyjadrila pochybnosti o tom, či bolo letisko TMA poverené výkonom skutočnej verejnej služby, a predbežne dospela k záveru, že verejné financovanie služieb pozemnej obsluhy nemusí predstavovať náhradu za služby všeobecného hospodárskeho záujmu.

(88) Komisia ďalej posúdila financovanie služieb pozemnej obsluhy podľa usmernení v oblasti letectva z roku 2005. Komisia zaujala predbežné stanovisko, že financovanie infraštruktúry pozemnej obsluhy nepredstavuje oprávnené náklady na účely posúdenia zlučiteľnosti investičnej pomoci ([53]), a dospela k záveru, že financovanie je *prima facie* nezlučiteľné s usmerneniami v oblasti letectva z roku 2005.

5.3. **Opatrenie 3 – Financovanie TMA v rámci poverenia výkonom služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 od augusta 2011 do októbra 2014**

(89) V rozhodnutí o začatí konania z roku 2015 boli vyjadrené pochybnosti, pokiaľ ide o súlad služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 s rozsudkom vo veci Altmark ([54]), keďže prevádzkovateľ letiska nebol vybratý na základe postupu obstarávania a neexistovali dôkazy, že náhrada vychádzala z nákladov typického dobre riadeného prevádzkovateľa letiska.

(90) Na základe uvedeného Komisia usúdila, že štyri podmienky rozsudku vo veci Altmark neboli kumulatívne splnené, a dospela k predbežnému záveru, že existenciu výhody nemožno vylúčiť.

([49]) Rozhodnutie Komisie 2012/21/EÚ z 20. decembra 2011 o uplatňovaní článku 106 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie na štátnu pomoc vo forme náhrady za službu vo verejnom záujme udeľovanej niektorým podnikom povereným poskytovaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu (Ú. v. EÚ L 7, 11.1.2012, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2012/21(1)/oj).

([50]) Odôvodnenia 111 až 113 a 121 konečného rozhodnutia z roku 2016.

([51]) Opatrenia boli vyhlásené za zlučiteľné s bodmi 113, 129, 137 a 172 usmernení v oblasti letectva z roku 2014.

([52]) Odôvodnenie 69 konečného rozhodnutia z roku 2016.

([53]) Body 53 podbod iii) a 55 usmernení v oblasti letectva z roku 2005.

([54]) Rozsudok z 24. júla 2003, Altmark Trans GmbH a Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

(91) Hoci Rumunsko tvrdilo, že verejné financovanie poskytnuté letisku TMA na obdobie rokov 2011 – 2014 predstavovalo náhradu za poskytovanie služieb všeobecného hospodárskeho záujmu, na ktoré sa vzťahuje rozhodnutie o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005, Komisia vyjadrila pochybnosti o tom, či bola náhrada vopred jasne vymedzená transparentným a objektívnym spôsobom a či bola úmerná nákladom na služby všeobecného hospodárskeho záujmu. Z rovnakých dôvodov Komisia vyjadrila pochybnosti, či by opatrenie spĺňalo kritériá stanovené v rámci pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2012, a zaujala predbežné stanovisko, že pomoc nemožno považovať za zlučiteľnú s rámcom pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2012 ([55]).

(92) Komisia tiež posúdila zlučiteľnosť opatrenia s ustanoveniami o prevádzkovej pomoci z usmernení v oblasti letectva z roku 2014 ([56]), ktorá bola poskytnutá pred nadobudnutím účinnosti týchto usmernení. Komisia vyjadrila pochybnosti o tom, či bola prevádzková pomoc poskytnutá letisku TMA primeraná na dosiahnutie cieľa spoločného záujmu vzhľadom na vzájomnú blízkosť letísk CNIA a TMA. Komisia tiež vyjadrila pochybnosti o tom, či bola predmetná prevádzková pomoc obmedzená na nevyhnutné minimum, a zaujala predbežné stanovisko, že opatrenie nespĺňa podmienky zlučiteľnosti stanovené v usmerneniach v oblasti letectva z roku 2014.

5.4. Opatrenie 4 – Financovanie TMA v rámci poverenia výkonom služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2014 od 30. októbra 2014 do 9. mája 2019

(93) Komisia konštatovala, že počet cestujúcich na letisku TMA v rokoch predchádzajúcich nadobudnutiu účinnosti služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2014 prekročil 200 000, a preto podľa článku 2 ods. 1 rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2012 nepatrí do jeho pôsobnosti.

(94) Komisia sa domnievala, že jej stanovisko týkajúce sa náhrady za služby všeobecného hospodárskeho záujmu za rok 2011 sa *mutatis mutandis* vzťahuje aj na náhradu za služby všeobecného hospodárskeho záujmu za rok 2014. Na základe informácií, ktoré boli v tom čase k dispozícii, Komisia vyjadrila najmä pochybnosti o tom, či sú v službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2014 jasne a transparentne vymedzené záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, parametre výpočtu náhrady a opatrenia na zabránenie akejkoľvek nadmernej náhrade a či sú v súlade s bodmi 17 a 18 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2012.

(95) Komisia posúdila zlučiteľnosť opatrenia s usmerneniami v oblasti letectva z roku 2014 a v tejto fáze usúdila, že nie je zabezpečený úplný súlad s požiadavkami usmernení, pokiaľ ide o investičnú, ako aj prevádzkovú pomoc.

5.5. Opatrenie 5 – Letiskové poplatky pre letecké spoločnosti pôsobiace na letisku TMA od 21. marca 2013 do 16. februára 2019

(96) Pokiaľ ide o výšku letiskových poplatkov zavedených v rámci opatrenia 5, Komisia v rozhodnutí o začatí konania z roku 2015 zaujala predbežné stanovisko, že zásada súkromného subjektu v trhovom hospodárstve nebola dodržaná, čo viedlo k poskytnutiu hospodárskej výhody.

(97) Komisia dospela k predbežnému stanovisku, že hospodárska výhoda poskytnutá na základe regionálneho rozhodnutia z roku 2012 bola selektívna, pretože bola poskytnutá len spoločnostiam patriacim do jednej časti odvetvia leteckej dopravy, konkrétne leteckým spoločnostiam, ktoré lietajú z letiska TMA. Takýto prístup nebol odôvodnený povahou a všeobecnou logikou systému letiskových poplatkov. Komisia spochybnila výšku poplatku za cestujúcich vo výške 1 EUR na cestujúceho, pretože ju považovala za mimoriadne nízku. Okrem toho sa predbežne domnievala, že zľavy založené na počte pristátí za mesiac zrejme zvýhodňujú letecké spoločnosti s viacerými traťami alebo vysokou frekvenciou letov. Predbežný záver Komisie uvedený v rozhodnutí o začatí konania z roku 2015 bol založený na argumentácii v súlade s vtedajšou ustálenou judikatúrou.

([55]) Odôvodnenie 218 rozhodnutia o začatí konania z roku 2015.
([56]) Bod 137 usmernení v oblasti letectva z roku 2014.

6. PRIPOMIENKY RUMUNSKA

6.1. Pripomienky Rumunska k rozhodnutiu o začatí konania z roku 2011 *(opatrenie 1)*

(98) Pripomienky Rumunska k rozhodnutiu o začatí konania sa hlavne týkali pochybností, ktoré vyjadrila Komisia o schéme štátnej pomoci na financovanie infraštruktúry letísk s ročným objemom prepravy do 1 milióna cestujúcich, ktorej notifikácia bola stiahnutá.

(99) Pokiaľ ide o financovanie rumunských regionálnych letísk z verejných zdrojov, Rumunsko v odpovedi na stanovisko Komisie, podľa ktorého môže rozvoju dotknutých letísk brániť ich zrejmá nadmerná hustota, tvrdilo, že situácia regionálnych letísk (s nízkym objemom prepravy, ktorý im neumožňuje dosiahnuť úroveň ziskovosti) je primárne zapríčinená skôr stavom rozvoja regiónov, v ktorých sa letiská nachádzajú, než vzdialenosťou susedných letísk.

(100) Rumunsko tiež objasnilo, že sumy sa poskytovali v čase, keď sa činnosti vykonávali na základe podporných dokladov a v rámci schváleného rozpočtu.

6.2. Pripomienky Rumunska k rozhodnutiu o začatí konania z roku 2015

6.2.1. *Financovanie infraštruktúry pozemnej obsluhy v roku 2011 (opatrenie 2)*

(101) Rumunské orgány tvrdia, že náklady na infraštruktúru pozemnej obsluhy sú priamo kvalifikované ako náhrada za služby všeobecného hospodárskeho záujmu. Rumunsko uvádza, že na poskytovanie služieb všeobecného hospodárskeho záujmu musí každé letisko zabezpečiť minimálny rozsah infraštruktúry pozemnej obsluhy, aby mohlo obsluhovať lietadlá, ktoré sú zo zákona oslobodené od letiskových daní. Letiská, ktoré tak neurobia, nebudú môcť vykonávať svoje činnosti bezpečne a spoľahlivo.

(102) Rumunské orgány počas formálneho vyšetrovania objasnili, že infraštruktúra sa využíva na obchodné činnosti letiska, ale cieľom takéhoto využívania nie je zintenzívnenie hospodárskych činností, ale zachovanie existujúcich činností na uspokojivej úrovni v súlade s osobitnými požiadavkami leteckej dopravy.

6.2.2. *Akty o poverení výkonom služby všeobecného hospodárskeho záujmu (opatrenia 3 a 4)*

(103) Rumunské orgány tvrdia, že služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 aj služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2014 spĺňajú všetky podmienky rozsudku vo veci Altmark a nie je pravdepodobné, že by poskytli letisku TMA akúkoľvek výhodu. Podľa Rumunska boli v oboch prípadoch záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme jasne vymedzené *ex ante* v dokumentoch o poverení výkonom služby vo verejnom záujme a mechanizmy výpočtu náhrady boli stanovené vopred, aby sa zabránilo nadmernej náhrade.

(104) Pokiaľ ide o služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011, Rumunsko objasnilo, že letisko TMA je povinné viesť oddelené účtovníctvo pre príjmy a výdavky súvisiace so službami všeobecného hospodárskeho záujmu a odôvodniť požadovanú náhradu. Okrem toho podľa rumunských orgánov činnosti letiska TMA podliehajú pravidelnému preskúmaniu s cieľom overiť základ nákladov a dodržiavanie povinností.

(105) Pokiaľ ide o služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2014, Rumunsko tvrdilo, že v poverovacom akte sa vyžaduje vypracovanie viacročného podnikateľského plánu, v ktorom sa uvádza postupné znižovanie náhrady.

(106) Pokiaľ ide o vzájomnú blízkosť letísk TMA a CNIA, Rumunsko uviedlo, že hoci sa vzdialenosť medzi oboma letiskami zdá relatívne malá (103 km), prekonanie tejto vzdialenosti trvá dve hodiny, pretože cesty sú staré a je na nich intenzívna doprava. Železničná doprava nie je dobre rozvinutá a neexistuje vysokorýchlostné spojenie.

6.2.3. *Výška letiskových poplatkov (opatrenie 5)*

(107) Podľa rumunských orgánov sa výška poplatkov určila na základe analýzy ziskovosti *ex ante*, v ktorej sa zohľadňovali viaceré kontrafaktuálne scenáre, ako by to urobil obozretný súkromný investor.

(108) Rumunské orgány objasnili, že výška poplatkov sa uplatňovala nediskriminačným spôsobom na všetky letecké spoločnosti, bola uverejnená v rumunskom leteckom vestníku a zohľadňoval sa v nej poverovací akt z roku 2011.

6.2.4. *Financovanie na základe regionálneho rozhodnutia zastupiteľstva Marušskej župy č. 47/2013*

(109) V rozhodnutí o začatí konania z roku 2015 boli rumunské orgány vyzvané, aby objasnili financovanie poskytnuté na základe regionálneho rozhodnutia zastupiteľstva Marušskej župy č. 47/2013, a najmä to, či bolo zahrnuté parkovisko alebo iná infraštruktúra letiska TMA.

(110) Rumunské orgány objasnili, že parkovacia činnosť letiska nie je zahrnutá do leteckých činností pridelených prevádzkovateľovi letiska, a preto zastupiteľstvo Marušskej župy nikdy nevyčlenilo verejné prostriedky na financovanie parkovacej činnosti, a to ani na investície, ani na úhradu prevádzkových nákladov.

6.3. **Pripomienky zainteresovaných strán**

6.3.1. *Pripomienky zainteresovaných strán k rozhodnutiu o začatí konania z roku 2011*

6.3.1.1. Carpatair

(111) Spoločnosť Carpatair tvrdí, že prevádzková pomoc sa všeobecne považuje za neoprávnenú a v rozpore so záujmom EÚ a mala by sa poskytovať len za výnimočných okolností. Poskytovanie prevádzkovej pomoci letiskám podľa názoru spoločnosti Carpatair spôsobuje rozvrat v odvetví z týchto dôvodov: ([57])

1. vytvára nekalú súťaž medzi letiskami EÚ a umožňuje letisku, ktoré je príjemcom pomoci, pritiahnuť leteckých dopravcov ponúknutím zliav z letiskových poplatkov. Letiská, ktoré nemajú výhodu pomoci, nie sú schopné účinne súťažiť o dopravcov;

2. opatrenie podnecuje letiská, ktoré prijímajú prevádzkovú pomoc, poskytovať vysoké zľavy z letiskových poplatkov, pričom by sa takéto zľavy neposkytovali, ak by letiská konali za trhových podmienok.

(112) Spoločnosť Carpatair zdôrazňuje, že prevádzková pomoc má negatívny vplyv na leteckú dopravu a trhy s letiskovými službami, pretože vedie k nekalej súťaži medzi letiskami a napokon k nekalej súťaži medzi leteckými dopravcami vykonávajúcimi činnosť z týchto letísk. Prevádzková pomoc ako taká zapríčiňuje nekalú súťaž medzi letiskami v Rumunsku a negatívne ovplyvňuje aj letiská v susedných krajinách, ako je Maďarsko ([58]).

6.3.1.2. Združenie rumunských letísk

(113) Združenie rumunských letísk je združenie zamestnávateľov, nezisková právnická osoba zastupujúca rumunské civilné letiská.

(114) Pripomienky Združenia rumunských letísk k rozhodnutiu o začatí konania sa týkali pochybností, ktoré vyjadrila Komisia o schéme štátnej pomoci na financovanie infraštruktúry letísk s ročným objemom prepravy do 1 milióna cestujúcich, ktorej notifikácia bola stiahnutá.

([57]) Odôvodnenie 57 rozhodnutia o začatí konania z roku 2011.
([58]) Odôvodnenie 58 rozhodnutia o začatí konania z roku 2011.

6.3.2. *Pripomienky zainteresovaných strán k rozhodnutiu o začatí konania z roku 2015*

6.3.2.1. Letisko v Kluži

6.3.2.1.1. Výška letiskových poplatkov

(115) Letisko CNIA uviedlo, že letiskový poplatok vo výške 1 EUR za cestujúceho je príliš nízky na úhradu prevádzkových nákladov letiska TMA. Okrem toho ide 0,325 EUR za odlietajúceho cestujúceho na bezpečnosť, čiže si túto sumu prevádzkovateľ letiska neponecháva, a teda v skutočnosti vyberá len 0,675 EUR za odlietajúceho cestujúceho. Takéto nízke poplatky bránia letisku v Kluži viesť účinné rokovania s leteckými spoločnosťami, čím sa narúša hospodárska súťaž.

6.3.2.1.2. Akty o poverení výkonom služby všeobecného hospodárskeho záujmu

(116) Letisko CNIA uviedlo, že štátna pomoc poskytnutá letisku TMA na náhradu za služby všeobecného hospodárskeho záujmu v skutočnosti pokrývala náklady na poskytovanie služieb leteckým spoločnostiam. Podľa CNIA bola nadmerná náhrada za služby všeobecného hospodárskeho záujmu na letisku TMA umožnená prostredníctvom prevodov z rozpočtu zastupiteľstva Marušskej župy bez toho, aby sa oddelili príjmy a výdavky súvisiace so službami všeobecného hospodárskeho záujmu od výdavkov súvisiacich s obchodnými činnosťami.

6.3.2.1.3. Financovanie na základe regionálneho rozhodnutia zastupiteľstva Marušskej župy č. 47/2013

(117) Letisko CNIA uviedlo, že existenciu potenciálnej štátnej pomoci poskytnutej neoprávnene na základe regionálneho rozhodnutia č. 47/2013 dokazuje skutočnosť, že vnútroštátne súdy toto rozhodnutie zrušili.

6.3.2.1.4. Wizz Air

(118) Spoločnosť Wizz Air tvrdí, že poplatky letiska nie sú selektívne, keďže boli k dispozícii existujúcim alebo potenciálnym používateľom letiska TMA.

7. PRIPOMIENKY RUMUNSKA K PRIPOMIENKAM ZAINTERESOVANÝCH STRÁN

7.1. Pripomienky Rumunska k pripomienkam zainteresovaných strán k rozhodnutiu o začatí konania z roku 2011 (opatrenie 1)

(119) Rumunsko tvrdí, že väčšina rumunských regionálnych letísk nedosahuje ročný objem prepravy 50 000 cestujúcich a že žiadne z týchto letísk do roku 2015 nesiahne 300 000 cestujúcich. Z tohto dôvodu Rumunsko považuje za nepravdepodobné, že by podpora týchto letísk z verejných zdrojov ovplyvnila hospodársku súťaž a narušila obchod medzi členskými štátmi ([59]).

7.2. Pripomienky Rumunska k pripomienkam zainteresovaných strán k rozhodnutiu o začatí konania z roku 2015

7.2.1. *Výška letiskových poplatkov (opatrenie 5)*

(120) Rumunské orgány tvrdili, že letiskové poplatky podľa regionálneho rozhodnutia č. 83/2012 boli stanovené v súlade s príslušnými vnútroštátnymi právnymi predpismi platnými v danom čase.

(121) Rumunské orgány takisto uviedli, že uplatňované zľavy nezaviedlo zastupiteľstvo Marušskej župy a letisko TMA špeciálne v prospech spoločnosti Wizz Air, ale na základe zásady nediskriminácie a rovnosti príležitostí sa vzťahujú na všetky letecké spoločnosti na letisku.

([59]) Odôvodnenie 66 konečného rozhodnutia z roku 2016.

(122) Zľavy boli súčasťou stratégie na zníženie rizík a závislosti na obmedzenom počte malých leteckých spoločností, ako aj politiky udržateľného rastu príjmov letiska vrátane ziskov z letiskových činností spojených s nárastom počtu cestujúcich.

(123) Rumunsko ďalej tvrdilo, že letisko TMA neuplatňovalo veľmi nízke letiskové poplatky.

7.2.2. *Akty o poverení výkonom služby všeobecného hospodárskeho záujmu (opatrenia 3 a 4)*

(124) Rumunsko zopakovalo, že finančná situácia regionálnych letísk (s nízkou prevádzkou, ktorá im neumožňuje dosiahnuť úroveň ziskovosti) bola spôsobená predovšetkým nízkym hospodárskym rozvojom regiónov, v ktorých sa tieto letiská nachádzajú, a nie vzdialenosťou od susedných letísk.

(125) Rumunské orgány okrem toho spochybňujú tvrdenie letiska CNIA o údajnej nadmernej náhrade a potvrdili, že účtovná závierka letiska TMA za rok 2011 bola zostavená v súlade so zásadami oddelenia nákladov a výnosov služieb všeobecného hospodárskeho záujmu od ostatných obchodných činností po poverení výkonom služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011.

8. POSÚDENIE OPATRENIA 1 – FINANCOVANIE TMA V OBDOBÍ ROKOV 2007 – 2009

8.1. Existencia pomoci

(126) Podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ „pomoc poskytovaná v akejkoľvek forme členským štátom alebo zo štátnych prostriedkov, ktorá narúša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže tým, že zvýhodňuje určité podniky alebo výrobu určitých druhov tovaru, je nezlučiteľná s vnútorným trhom, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi.“

(127) Opatrenie sa považuje za štátnu pomoc v zmysle tohto ustanovenia, ak sú splnené tieto kumulatívne podmienky:

a) príjemcom pomoci je podnik;

b) opatrenie je financované zo štátnych prostriedkov a je pripísateľné štátu;

c) pre príjemcu pomoci predstavuje hospodársku výhodu;

d) táto výhoda je selektívna a

e) opatrenie musí narúšať hospodársku súťaž alebo hroziť narušením hospodárskej súťaže a môže ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi.

8.1.1. *Hospodárska činnosť a pojem podnik*

(128) Komisia musí najskôr určiť, či sa opatrenie 1 uplatňuje na podniky v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ. Pojem „podnik“ zahŕňa každý subjekt vykonávajúci hospodársku činnosť nezávisle od svojho právneho postavenia a spôsobu financovania ([60]). Hospodárska činnosť je akákoľvek činnosť pozostávajúca z ponúkania tovaru alebo služieb na danom trhu ([61]).

([60]) Rozsudok z 18. júna 1998, Komisia/Taliansko, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303; rozsudok z 23. apríla 1991, Höfner a Elser, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161.

([61]) Rozsudok zo 16. júna 1987, Komisia/Taliansko, 118/85, ECLI:EU:C:1987:283; rozsudok z 18. júna 1998, Komisia/Taliansko, 35/96, ECLI:EU:C:1998:303.

(129) Podľa ustálenej judikatúry sa prevádzkovanie a výstavba letiskovej infraštruktúry musia považovať za hospodársku činnosť, ktorá patrí do rozsahu pôsobnosti kontroly štátnej pomoci ([62]). Keď prevádzkovateľ letiska vykonáva hospodársku činnosť tým, že ponúka letiskové služby za odplatu, bez ohľadu na svoje právne postavenie alebo spôsob financovania predstavuje podnik v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

(130) Hoci prevádzkovatelia letísk sa musia v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ považovať za podniky, treba pripomenúť, že nie všetky činnosti prevádzkovateľa letiska majú nevyhnutne hospodársku povahu ([63]).

(131) Súdny dvor rozhodol, že činnosti, ktoré sú obvykle zodpovednosťou štátu pri vykonávaní jeho úradných právomocí ako verejného orgánu, nie sú hospodárskej povahy a nepatria do rozsahu pravidiel štátnej pomoci ([64]).

(132) Financovanie činností patriacich do pôsobnosti verejnej politiky alebo infraštruktúry priamo súvisiacej s týmito činnosťami preto vo všeobecnosti nepredstavuje štátnu pomoc ([65]). Na letisku sa činnosti ako riadenie letovej prevádzky, práca policajných, colných a protipožiarnych orgánov, činnosti potrebné na zabezpečenie civilného letectva pred protiprávnymi činmi a investície do infraštruktúry a vybavenia potrebných na vykonávanie týchto činností vo všeobecnosti považujú za činnosti nehospodárskej povahy ([66]).

(133) Verejné financovanie nehospodárskych činností však nesmie viesť k neprípustnej diskriminácii medzi leteckými spoločnosťami a prevádzkovateľmi letísk. Podľa ustálenej judikatúry ide o výhodu, ak orgány verejnej moci oslobodia podniky od nákladov priamo súvisiacich s ich hospodárskymi činnosťami ([67]). Ak je teda v danom právnom systéme bežné, že leteckí dopravcovia alebo prevádzkovatelia letísk znášajú náklady na niektoré služby, ale niektorí leteckí dopravcovia alebo prevádzkovatelia letísk, ktorí poskytujú rovnaké služby v mene tých istých orgánov verejnej moci, nemusia znášať tieto náklady, títo leteckí dopravcovia a prevádzkovatelia môžu získať výhodu, hoci tieto služby sa samy osebe považujú za nehospodárske ([68]).

(134) Ako je vysvetlené v odôvodnení 41, prevádzkovateľ letiska sa podieľal a podieľa na výstavbe, údržbe a prevádzke letiskovej infraštruktúry. Ponúka letiskové služby a účtuje používateľom – komerčným prevádzkovateľom leteckej prepravy, ako aj nekomerčným používateľom všeobecnej leteckej prepravy – poplatky za používanie letiskovej infraštruktúry, čím túto infraštruktúru obchodne využívajú. Prevádzkovateľ letiska sa preto podieľal na hospodárskej činnosti v posudzovanom období, a teda predstavuje podnik v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

(135) Rumunsko ani prevádzkovateľ letiska netvrdili, že časť finančných prostriedkov na obdobie rokov 2007 – 2009 bola osobitne vyčlenená ako náhrada za náklady spojené s plnením úloh verejnej politiky pre prevádzkovateľa letiska TMA. Mechanizmus náhrad zavedený na financovanie prevádzkovateľa letiska v rokoch 2007 – 2009 bol v skutočnosti navrhnutý tak, aby sa uhradil rozdiel medzi príjmami a stratami prevádzkovateľa letiska bez toho, aby sa rozlišovalo medzi nákladmi na plnenie úloh verejnej politiky a inými druhmi nákladov.

([62]) Rozsudok z 12. decembra 2000, Aéroports de Paris/Komisia, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, potvrdený rozsudkom z 24. októbra 2002, Aéroports de Paris/Komisia, C-82/01, ECLI:EU:C:2002:617, body 75 – 79. Tento rozsudok bol potvrdený rozsudkom z 24. marca 2011, Mitteldeutsche Flughafen AG a Flughafen Leipzig Halle GmbH/Komisia (ďalej len rozsudok vo veci „letisko Leipzig-Halle“), veci T-443/08 a T-455/08, ECLI:EU:T:2011:117, najmä bodmi 93 a 94; potvrdený rozsudkom z 19. decembra 2012, Leipzig-Halle, vec C-288/11 P, neuverejnené, ECLI:EU:C:2012:821.

([63]) Bod 34 usmernení v oblasti letectva z roku 2014. Rozsudok z 19. januára 1994, SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7.

([64]) Rozsudok zo 16. júna 1987, Komisia/Taliansko, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283, body 7 a 8, a rozsudok zo 4. mája 1988, Bodson/Pompes funèbres des régions libérées, C-30/87, ECLI:EU:C:1988:225, bod 1.

([65]) Rozhodnutie Komisie č. 309/2002 z 19. marca 2003, letecká bezpečnosť – náhrada nákladov vzniknutých v súvislosti s útokmi z 11. septembra 2001 (Ú. v. EÚ C 148, 25.6.2003, s. 7).

([66]) Pozri bod 35 usmernení v oblasti letectva z roku 2014. Pozri aj rozsudok z 19. januára 1994, SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7, bod 30, a rozsudok z 26. marca 2009, Selex Sistemi Integrati/Komisia, C-113/07 P, ECLI:EU:C:2009:191, bod 71.

([67]) Pozri rozsudok z 3. marca 2005, Heiser, C-172/03, ECLI:EU:C:2005:130, bod 36 a citovanú judikatúru.

([68]) Bod 37 usmernení v oblasti letectva z roku 2014.

(136) Komisia preto dospieva k záveru, že opatrenie 1 nepredstavuje náhradu nákladov na plnenie úloh verejnej politiky, a preto sa vzťahuje na podnik.

8.1.2. *Štátne prostriedky a pripísateľnosť štátu*

(137) Aby sa opatrenie mohlo považovať za štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, musí byť financované zo štátnych prostriedkov a musí byť pripísateľné štátu, t. j. poskytnuté samotným štátom alebo akýmkoľvek sprostredkovateľským orgánom, ktorý koná na základe jemu zverených právomocí ([69]). Na účely uplatňovania článku 107 ZFEÚ sú prostriedky miestnych orgánov štátnymi prostriedkami ([70]).

(138) Verejné financovanie v období rokov 2007 – 2009 poskytlo priamo zastupiteľstvo Marušskej župy na základe rozhodnutia vlády z roku 1997, t. j. miestny orgán z vlastných prostriedkov.

(139) Komisia sa preto domnieva, že verejné financovanie v období rokov 2007 – 2009 bolo poskytnuté zo štátnych prostriedkov a bolo pripísateľné štátu.

8.1.3. *Selektívnosť*

(140) Na to, aby sa na opatrenie štátu vzťahoval článok 107 ods. 1 ZFEÚ, musí toto opatrenie zvýhodňovať „určité podniky alebo výrobu určitých druhov tovaru“. Pojem štátnej pomoci sa teda vzťahuje iba na tie opatrenia, ktoré selektívnym spôsobom zvýhodňujú niektoré podniky.

(141) V tomto prípade je finančná podpora na základe rozhodnutia z roku 1997 selektívna, keďže pomoc bola poskytnutá len určitým podnikom, konkrétne prevádzkovateľovi letiska TMA. Toto je individuálne opatrenie. Opatrenie 1 je teda selektívne podľa vymedzenia v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

8.1.4. *Hospodárska výhoda*

(142) Verejné financovanie poskytnuté prevádzkovateľovi letiska bolo určené na vyrovnanie strát, ktoré mu vznikli pri vykonávaní bežnej činnosti. Žiadne doklady sprístupnené Komisii ako dôkaz ani pripomienky prijaté od Rumunska alebo tretích strán nenaznačujú, že by mal poskytujúci orgán očakávať akúkoľvek finančnú návratnosť v dôsledku týchto finančných opatrení, keď sa rozhodoval poskytnúť ich. Predmetné verejné financovanie preto nie je v súlade so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve.

(143) Rumunsko tiež tvrdilo, že sporné verejné financovanie predstavovalo náhradu za poskytovanie služieb všeobecného hospodárskeho záujmu. Na účely vyvodenia záveru, či posudzované opatrenie predstavuje hospodársku výhodu v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, musí Komisia v prípade podniku, ktorému bolo zverené poskytovanie služby všeobecného hospodárskeho záujmu, preskúmať dodržiavanie štyroch kumulatívnych podmienok, ktoré stanovil Súdny dvor vo svojom rozsudku vo veci Altmark. Tieto podmienky možno zhrnúť takto:

a) po prvé musí byť príjemca skutočne poverený plnením záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme a tieto povinnosti musia byť jasne vymedzené (ďalej len „kritérium Altmark 1“);

b) po druhé musia byť parametre, na základe ktorých sa vypočítajú náhrady, vopred určené objektívnym a transparentným spôsobom (ďalej len „kritérium Altmark 2“);

([69]) Rozsudok vo veci Stardust Marine, citované body 53 – 56. Rozsudok Všeobecného súdu z 12. mája 2011, spojené veci Region Nord-Pas-de-Calais, T-267/08, ECLI:EU:T:2011:209, a Communauté d'agglomération du Douaisis/Európska komisia, T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, bod 108. Rozsudok Súdneho dvora z 24. januára 1978, Van Tiggele, 82/77, ECLI:EU:C:1978:10, body 25 a 26; rozsudok z 12. decembra 1996, Air France/Komisia (ďalej len „Air France“), T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, bod 63.

([70]) Rozsudok z 12. mája 2011, Nord-Pas-de-Calais, spojené veci T-267/08 a T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, bod 108.

c) po tretie náhrady nesmú presiahnuť sumu nevyhnutnú na krytie nákladov vynaložených pri plnení záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme alebo ich časti, zohľadniac pri tom súvisiaceho príjemcu, ako aj primeraný zisk pri plnení záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme (ďalej len „kritérium Altmark 3“);

d) po štvrté platí, že ak podnik poverený plnením záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme v konkrétnom prípade nie je vybratý v rámci verejnej súťaže umožňujúcej vybrať kandidáta schopného poskytovať túto službu za najnižšiu cenu, výška nevyhnutnej náhrady musí byť určená na základe analýzy výdavkov, ktoré by priemerný podnik, dobre riadený a primerane vybavený dopravnými prostriedkami vynaložil pri plnení týchto záväzkov, zohľadniac pri tom súvisiace príjmy, ako aj primeraný zisk pri plnení záväzkov vyplývajúcich zo služby vo verejnom záujme (ďalej len „kritérium Altmark 4“).

8.1.4.1. Kritérium Altmark 4

(144) Podľa štvrtého kritéria Altmark sa náhrada musí obmedziť na minimum, aby sa nepovažovala za pomoc. Toto kritérium je splnené, ak bol príjemca náhrady vybraný prostredníctvom postupu obstarávania v rámci verejnej súťaže umožňujúcej vybrať kandidáta schopného poskytovať obci požadované služby všeobecného hospodárskeho záujmu za najnižšiu cenu alebo keď bola v opačnom prípade náhrada vypočítaná podľa nákladov efektívneho podniku.

(145) V tomto prípade príjemca pomoci nebol vybratý na základe postupu obstarávania. Okrem toho zo žiadneho dôkazu nevyplýva, že výška náhrady bola určená na základe analýzy nákladov, ktoré by typickému podniku, dobre riadenému a primerane vybavenému prostriedkami potrebnými na plnenie požiadaviek verejnej služby, vznikli pri realizácii týchto záväzkov, s prihliadnutím na súvisiace príjmy a primeraný zisk z plnenia týchto záväzkov. Komisia preto usudzuje, že predmetné verejné financovanie nemožno považovať za určené v súlade s kritériom Altmark 4.

(146) V dôsledku toho vyšetrované opatrenie nespĺňa podmienku Altmark 4.

8.1.4.2. Záver

(147) Keďže podmienka 4 rozsudku vo veci Altmark nebola splnená, Komisia konštatuje, že v tomto prípade neboli kumulatívne splnené štyri podmienky rozsudku vo veci Altmark bez toho, aby musela podrobne skúmať ostatné podmienky rozsudku vo veci Altmark. Keďže sa nedodržiava ani zásada súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, posudzované opatrenie 1 poskytlo prevádzkovateľovi letiska hospodársku výhodu.

8.1.5. *Narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod medzi členskými štátmi*

(148) Opatrenie poskytnuté štátom sa považuje za opatrenie, ktoré narúša alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže, ak môže zlepšiť konkurenčné postavenie príjemcu v porovnaní s inými podnikmi, s ktorými súťaží, čo sa vo všeobecnosti považuje za prípad, keď sa finančná výhoda poskytne podniku v liberalizovanom odvetví, v ktorom existuje alebo by mohla existovať hospodárska súťaž.

(149) Ak pomoc členského štátu posilní postavenie podniku v porovnaní s inými podnikmi súťažiacimi v oblasti obchodu v rámci EÚ, tieto podniky sa musia považovať za ovplyvnené touto pomocou ([71]).

(150) Keďže prevádzka letiska predstavuje hospodársku činnosť, na jednej strane tu prebieha hospodárska súťaž medzi letiskami v prilákaní leteckých spoločností a príslušnej letovej prevádzky (preprava cestujúcich a nákladu) a na druhej strane prebieha aj hospodárska súťaž medzi prevádzkovateľmi letísk, ktorí môžu navzájom súťažiť o to, aby im bolo zverené riadenie daného letiska. Do hospodárskej súťaže sa navyše môžu zapojiť aj letiská nachádzajúce sa v rôznych spádových oblastiach či dokonca v rôznych členských štátoch, aby tak prilákali letecké spoločnosti, najmä nízkonákladových a charterových dopravcov.

([71]) Rozsudok z 30. apríla 1998, Het Vlaamse Gewest/Komisia, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77, a rozsudok zo 17. septembra 1980, Philip Morris/Komisia, C-730/79, ECLI:EU:C:1980:209, bod 11.

(151) Hospodársku súťaž medzi letiskami možno hodnotiť vzhľadom na kritériá výberu leteckých spoločností, najmä na základe porovnania faktorov, ako sú druh poskytovaných letiskových služieb a príslušná klientela, hustota obyvateľstva alebo hospodárska činnosť, preťaženie dopravných kapacít, existencia pozemného prístupu a úroveň poplatkov za používanie letiskovej infraštruktúry a služieb ([72]). Z rozsahu pôsobnosti článku 107 ods. 1 ZFEÚ nie je možné vylúčiť ani malé letiská ([73]).

(152) Keďže opatrenie 1 podporuje regionálne letisko TMA, musí sa považovať za opatrenie, ktoré môže narušiť hospodársku súťaž a ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi.

8.1.6. *Záver o existencii štátnej pomoci*

(153) Vzhľadom na uvedené skutočnosti Komisia dospela k záveru, že opatrenie 1 predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

8.2. **Zákonnosť pomoci**

(154) Opatrenie 1 nadobudlo účinnosť pred formálnym schválením Komisiou. Preto predstavuje neoprávnenú pomoc, pokiaľ v danom čase nespĺňa príslušné podmienky aktu Únie, ktorými sa stanovuje skupinová výnimka z notifikačnej povinnosti stanovenej v článku 108 ZFEÚ v súvislosti s určitými kategóriami pomoci.

(155) V tomto prípade Rumunsko tvrdilo, že verejné financovanie poskytnuté niekoľkým letiskám vrátane TMA v období rokov 2007 – 2009 predstavovalo náhradu za poskytovanie služieb všeobecného hospodárskeho záujmu a bolo v súlade s podmienkami rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005. Rumunsko tvrdilo, že rozhodnutím vlády z roku 1997 sa stanovili jasným a transparentným spôsobom záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, kritériá na výpočet náhrady a opatrenia na zamedzenie nadmernej náhrady.

(156) Ako sa však uvádza v odôvodnení 84, Komisia zistila, že rozhodnutím vlády z roku 1997 sa neukladajú žiadnemu z prevádzkovateľov letísk jasné záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme.

(157) V súlade s tým, ako už bolo uvedené, Komisia v konečnom rozhodnutí z roku 2016 dospela k záveru, že Rumunsko nepreukázalo, že verejným financovaním na základe rozhodnutia vlády z roku 1997 sa zverili prevádzkovateľom letísk jasne vymedzené záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme.

(158) Pomoc teda nebola v súlade s rozhodnutím o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005, a preto bola poskytnutá v rozpore s článkom 108 ods. 3 ZFEÚ ([74]). Rovnaký záver platí aj pre opatrenie 1, ktoré je predmetom tohto rozhodnutia, t. j. štátnu pomoc poskytnutú na základe rozhodnutia vlády z roku 1997 v prospech TMA, ktorá takisto nebola v súlade so službami všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005, a teda bola poskytnutá v rozpore s článkom 108 ods. 3 ZFEÚ.

8.3. **Zlučiteľnosť s vnútorným trhom**

(159) Z toho istého dôvodu, ktorý je uvedený v odôvodnení 157, t. j. nie sú jasne vymedzené záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, opatrenie 1 nemožno považovať za zlučiteľné s rozhodnutím o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2012 ani s rámcom pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2012.

(160) Komisia preto musí overiť, či je opatrenie zlučiteľné so všeobecným nariadením o skupinových výnimkách (ďalej len „GBER“) ([75]), ktoré obsahuje ustanovenia o prevádzkovej pomoci regionálnym letiskám za určitých podmienok.

([72]) Bod 43 usmernení v oblasti letectva z roku 2014.
([73]) Bod 45 usmernení v oblasti letectva z roku 2014.
([74]) Odôvodnenia 111 až 113 a 121 konečného rozhodnutia z roku 2016.
([75]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 651/2014 zo 17. júna 2014 o vyhlásení určitých kategórií pomoci za zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článkov 107 a 108 zmluvy (Ú. v. EÚ L 187, 26.6.2014, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/oj).

8.3.1. *Uplatňovanie nariadenia GBER*

(161) V prechodných ustanoveniach nariadenia GBER sa uvádza, že sa vzťahuje na akúkoľvek individuálnu pomoc poskytnutú pred nadobudnutím jeho účinnosti, ak takáto pomoc spĺňa všetky podmienky stanovené v nariadení GBER, s výnimkou článku 9 ([76]).

(162) Podľa článku 1 ods. 1 písm. m) nariadenia GBER sa nariadenie vzťahuje na pomoc pre regionálne letiská. Prevádzková pomoc letisku je zlučiteľná s vnútorným trhom v zmysle článku 107 ods. 2 alebo 3 zmluvy za predpokladu, že táto pomoc spĺňa podmienky stanovené v článku 56 písm. a) ods. 3, 4, 10 a 15 až 18 a v kapitole I nariadenia GBER ([77]).

(163) Posudzované opatrenie sa týka verejného financovania poskytnutého letisku TMA v období rokov 2007 – 2009 na úhradu jeho prevádzkových strát, a preto patrí do rozsahu pôsobnosti nariadenia GBER.

(164) Komisia preto dospieva k záveru, že nariadenie GBER je uplatniteľné na opatrenie 1 ako základ zlučiteľnosti z dôvodu prechodných ustanovení. Zlučiteľnosť opatrenia s príslušnými ustanoveniami nariadenia GBER

8.3.1.1. Zlučiteľnosť s kapitolou I nariadenia GBER

(165) *Požiadavka na transparentnosť*. Nariadenie GBER sa uplatňuje iba na pomoc, v súvislosti s ktorou možno presne vypočítať ekvivalent hrubého grantu pomoci *ex ante*, pričom nie je potrebné vykonať posúdenie rizika ([78]). Táto podmienka je splnená, pretože, ako je vysvetlené v odôvodneniach 50 až 53, verejné financovanie sa poskytuje vo forme ročných grantov s maximálnym limitom stanoveným na sumu potrebnú na prevádzku letiska bez dosahovania zisku. Tento limit sa stanovuje každoročne *ex ante* na základe rozpočtov príjmov a výdavkov predložených prevádzkovateľom letiska a schválených rozhodnutiami zastupiteľstva Marušskej župy.

(166) *Stimulačný účinok*. ([79]) V období rokov 2007 – 2009 pôsobilo letisko TMA pod vedením zastupiteľstva Marušskej župy. Na základe uznesení zastupiteľstva Marušskej župy uvedených v odôvodneniach 51 až 53 boli orgánu verejného dohľadu predložené žiadosti o verejné prostriedky na úhradu finančného deficitu TMA v súlade s ročnými rozpočtami príjmov a výdavkov.

(167) *Výpočet intenzity pomoci a oprávnených nákladov*. ([80]) Rumunské orgány potvrdili, že verejné financovanie uvedené v odôvodneniach 46 a 47 bolo poskytnuté na základe doplňujúcich dokumentov vo verejných účtovných záznamoch, ktoré boli osobitne vedené pre náklady súvisiace s letiskovou činnosťou. Pri výpočte prevádzkových nákladov sa nezohľadnila daň z pridanej hodnoty.

(168) *Kumulácia*. ([81]) Rumunské orgány potvrdili, že v období rokov 2007 – 2009 letisko TMA nevyužilo žiadny iný druh pomoci.

(169) *Uverejňovanie a informácie*. ([82]) V článku 58 ods. 1 nariadenia GBER sa stanovuje, že pomoc poskytnutá pred nadobudnutím účinnosti nariadenia GBER nemusí spĺňať požiadavky na uverejnenie podľa článku 9, aby sa považovala za zlučiteľnú.

([76]) Článok 58 ods. 1 nariadenia GBER.
([77]) Článok 3 v spojení s článkom 56a ods. 2 nariadenia GBER.
([78]) Článok 5 ods. 1 nariadenia GBER.
([79]) Článok 6 nariadenia GBER.
([80]) Článok 7 nariadenia GBER.
([81]) Článok 8 nariadenia GBER.
([82]) Článok 9 nariadenia GBER.

8.3.1.2. Zlučiteľnosť s podmienkami stanovenými v článku 56a nariadenia GBER

(170) *Letisko musí byť otvorené pre všetkých potenciálnych používateľov.* ([83]) Letisko TMA bolo otvorené pre všetkých potenciálnych používateľov, t. j. pre všetky letecké spoločnosti, ktoré požiadali o používanie letiskovej infraštruktúry a ktoré sú uvedené v odôvodneniach 30 až 36, pričom akceptovali letiskové tarify uverejnené v AIP, a sú uplatňované jednotným, transparentným a nediskriminačným spôsobom.

(171) Rumunské orgány potvrdili, že všetky letecké spoločnosti, ktoré majú záujem prevádzkovať lety z letiska v súlade s uvedeným regulačným rámcom, tak môžu robiť. Preto v období rokov 2007 – 2009 na letisku pôsobilo viacero leteckých spoločností TAROM, Carpatair, Malev, Wizz Air a Cimberair.

(172) *Pomoc sa neposkytuje na premiestnenie existujúcich letísk ani na vytvorenie nového letiska prevádzkujúceho osobnú dopravu.* ([84]) Počas referenčného obdobia nebolo letisko TMA premiestnené ani transformované z letiska na letisko prevádzkujúce osobnú dopravu; letisková infraštruktúra existuje a je prevádzkovaná na tom istom mieste od roku 1967.

(173) Táto pomoc sa neposkytuje letiskám s priemerným ročným objemom prepravy viac než 200 000 ton nákladu počas dvoch finančných rokov predchádzajúcich roku, v ktorom je pomoc skutočne poskytnutá. Od pomoci sa nesmie očakávať, že na letisku povedie k zvýšeniu priemerného ročného objemu prepraveného nákladu nad 200 000 ton v priebehu dvoch finančných rokov nasledujúcich po poskytnutí pomoci ([85]). Počas dvoch rokov predchádzajúcich obdobiu rokov 2007 – 2009 a v nasledujúcich dvoch rokoch 2010 – 2011 sa na letisku TMA nevykonávali žiadne nákladné lety a nákladná doprava nikdy nepresiahla 200 000 ton (odôvodnenie 37). Táto podmienka je teda splnená.

(174) Prevádzková pomoc sa neposkytuje letiskám s priemerným ročným objemom nad 200 000 cestujúcich počas dvoch finančných rokov predchádzajúcich roku, v ktorom je pomoc skutočne poskytnutá ([86]). Počet cestujúcich na letisku TMA v rokoch 2005, 2006, 2007 a 2008 neprekročil prahovú hodnotu (pozri tabuľku 1), preto je táto podmienka splnená.

(175) Výška prevádzkovej pomoci nesmie presiahnuť sumu potrebnú na pokrytie prevádzkových strát a primeraného zisku za príslušné obdobie. Pomoc sa poskytne buď formou vopred stanovených periodických platieb, ktoré sa nesmú zvyšovať počas obdobia, na ktoré sa pomoc poskytuje, alebo formou súm stanovených *ex post* na základe pozorovaných prevádzkových strát ([87]). Verejné financovanie letiska TMA v rámci opatrenia 1 v období rokov 2007 – 2009 je uvedené v tabuľke 5. Počas celého obdobia rokov 2007 – 2009 existovala medzera vo financovaní, ktorá nebola uhradená z verejných finančných prostriedkov. Preto výška pomoci nepresiahla úroveň potrebnú na to, aby sa uhradili prevádzkové straty a primeraný zisk. Rumunské orgány potvrdili, že sumy boli poskytnuté v mesačných splátkach na základe ročného rozpočtu zostaveného *ex ante* a regulovaného *ex post* na základe plnenia, ako je uvedené v ročnej účtovnej závierke, s cieľom uhradiť prevádzkovú stratu bez zaznamenania zisku.

(176) Prevádzková pomoc sa nevyplatí za žiaden kalendárny rok, počas ktorého ročný objem cestujúcich na danom letisku presiahne 200 000 cestujúcich ([88]). Počet cestujúcich na letisku TMA v roku 2007 dosiahol objem 156 929, v roku 2008 objem 69 945 a v roku 2009 objem 84 062 (pozri tabuľku 1). Táto podmienka je teda splnená.

(177) Poskytnutie prevádzkovej pomoci sa nesmie podmieňovať uzavretím dohôd s konkrétnymi leteckými spoločnosťami o letiskových poplatkoch, marketingových platbách či iných finančných aspektoch pôsobenia príslušných leteckých spoločností na danom letisku. ([89]) Rumunské orgány potvrdili, že poskytnutie pomoci nebolo podmienené uzavretím osobitných dohôd s konkrétnymi leteckými spoločnosťami a že letiskové poplatky boli rovnaké pre všetky letecké spoločnosti. Táto podmienka je teda splnená.

([83]) Článok 56a ods. 3 nariadenia GBER.
([84]) Článok 56a ods. 4 nariadenia GBER.
([85]) Článok 56a ods. 10 nariadenia GBER.
([86]) Článok 56a ods. 15 nariadenia GBER.
([87]) Článok 56a ods. 16 nariadenia GBER.
([88]) Článok 56a ods. 17 nariadenia GBER.
([89]) Článok 56a ods. 18 nariadenia GBER.

8.3.1.3. Záver o zlučiteľnosti s podmienkami nariadenia GBER

(178) Opatrenie 1 je v súlade s podmienkami nariadenia GBER, a preto je zlučiteľné s vnútorným trhom.

8.3.2. *Záver o zlučiteľnosti opatrenia 1*

(179) Z dôvodov uvedených v odôvodneniach 165 až 177 sa Komisia domnieva, že prevádzková pomoc pre letisko TMA v období rokov 2007 – 2009 je zlučiteľná s vnútorným trhom na základe článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ.

9. POSÚDENIE OPATRENIA 2 – FINANCOVANIE INFRAŠTRUKTÚRY POZEMNEJ OBSLUHY V ROKU 2011

9.1. Existencia pomoci

(180) Zásady týkajúce sa existencie pomoci uvedené v odôvodneniach 126 až 133, 137, 140, 143 a 148 sa vzťahujú aj na opatrenie 2.

9.1.1. *Hospodárska činnosť a pojem podnik*

(181) Komisia musí najskôr určiť, či sa opatrenie 2 uplatňuje na podniky v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

(182) Ako sa uvádza v odôvodnení 41, prevádzkovateľ letiska sa zaoberal výstavbou, údržbou a prevádzkou letiskovej infraštruktúry, ponúkal letiskové služby a vyberal poplatky od používateľov – prevádzkovateľov komerčnej leteckej dopravy a nekomerčných používateľov všeobecnej leteckej dopravy – za používanie letiskovej infraštruktúry, čím túto infraštruktúru komerčne využíval. Prevádzkovateľ letiska sa preto podieľal na hospodárskej činnosti v čase realizácie investície, a teda v čase poskytnutia pomoci predstavuje podnik v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

(183) Okrem toho Rumunsko počas formálneho vyšetrovania, ako sa uvádza v odôvodnení 102, potvrdilo, že zariadenie financované z opatrenia 2 sa používalo na všeobecné činnosti letiska. Komisia preto dospieva k záveru, že opatrenie 2 nepredstavuje náhradu nákladov na plnenie úloh verejnej politiky, a preto sa vzťahuje na podnik.

9.1.2. *Štátne prostriedky a pripísateľnosť štátu*

(184) Rumunské orgány potvrdili, že všetky investície uvedené v tabuľke 3 boli uhradené z rozpočtu zastupiteľstva Marušskej župy, a to takto: regionálnym rozhodnutím č. 15 z 10. februára 2011 bol financovaný autobus na odbavovacej ploche, regionálnym rozhodnutím č. 94 z 28. júla 2011 batožinový vozík a pohonná jednotka, regionálnym rozhodnutím č. 84 z 22. júna 2011 schody a odmrazovanie.

(185) Komisia sa preto domnieva, že financovanie infraštruktúry pozemnej obsluhy v roku 2011 bolo poskytnuté zo štátnych prostriedkov a bolo pripísateľné štátu.

9.1.3. *Selektívnosť*

(186) Finančná podpora na základe regionálnych rozhodnutí uvedených v odôvodnení 184 je selektívna, pretože pomoc sa poskytne len jednému podniku, konkrétne prevádzkovateľovi letiska TMA. Toto je individuálne opatrenie. Opatrenie 2 je teda selektívne podľa vymedzenia v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

9.1.4. *Hospodárska výhoda*

(187) Rumunské orgány počas formálneho vyšetrovacieho konania uviedli, že aj keby letisko pôsobilo na voľnom trhu, nízka úroveň činnosti by letisku TMA znemožnila poskytovať služby pozemnej obsluhy ziskovým spôsobom. V čase financovania preto rumunské orgány považovali investíciu za utopené náklady a neočakávala sa žiadna finančná návratnosť. Predmetné verejné financovanie preto nie je v súlade so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve.

(188) Rumunsko tiež tvrdilo, že verejné financovanie predstavovalo náhradu za poskytovanie služieb všeobecného hospodárskeho záujmu. Na účely určenia toho, či posudzované opatrenie predstavuje hospodársku výhodu v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, ako bolo vysvetlené v odôvodnení 143, musí Komisia v prípade podniku, ktorému bolo zverené poskytovanie služieb všeobecného hospodárskeho záujmu, preskúmať dodržiavanie štyroch kumulatívnych podmienok rozsudku vo veci Altmark.

(189) Ako sa vysvetľuje v odôvodnení 144, kritérium Altmark 4 je splnené, ak bol príjemca náhrady vybratý prostredníctvom postupu obstarávania v rámci verejnej súťaže umožňujúcej vybrať kandidáta schopného poskytovať obci požadované služby všeobecného hospodárskeho záujmu za najnižšiu cenu alebo keď bola v opačnom prípade náhrada vypočítaná podľa nákladov efektívneho podniku.

(190) V tomto prípade príjemca pomoci nebol vybratý na základe výberového konania. Okrem toho rumunské orgány nepredložili žiadny dôkaz o tom, že výška náhrady bola stanovená na základe analýzy nákladov, ktoré by typickému dobre riadenému a primerane vybavenému podniku vznikli pri plnení potrebných záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme. Komisia preto dospieva k záveru, že predmetné verejné financovanie nespĺňa kritérium Altmark 4.

(191) Následne opatrenie 2 nespĺňa kritérium Altmark 4, a preto nie sú v tomto prípade kumulatívne splnené podmienky rozsudku vo veci Altmark bez toho, aby bolo potrebné podrobne skúmať ostatné podmienky rozsudku vo veci Altmark. Keďže, ako je vysvetlené v odôvodnení 187, opatrenie 2 nie je v súlade so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, poskytlo prevádzkovateľovi letiska hospodársku výhodu.

9.1.5. *Narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod medzi členskými štátmi*

(192) Odôvodnenia 148 až 152 sa vzťahujú na opatrenie 2. Keďže opatrenie 2 podporuje regionálne letisko TMA, musí sa považovať za opatrenie, ktoré môže narušiť hospodársku súťaž a ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi.

9.1.6. *Záver o existencii štátnej pomoci*

(193) Vzhľadom na uvedené skutočnosti Komisia dospieva k záveru, že opatrenie 2 predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

9.2. **Zákonnosť pomoci**

(194) Opatrenie 2 nadobudlo účinnosť pred formálnym schválením Komisiou. Preto predstavuje neoprávnenú pomoc, pokiaľ v danom čase nespĺňa príslušné podmienky aktu Únie, ktorými sa stanovuje skupinová výnimka z notifikačnej povinnosti stanovenej v článku 108 ZFEÚ v súvislosti s určitými kategóriami pomoci.

(195) V tomto prípade Rumunsko tvrdilo, že investícia sa uskutočnila v súlade s rozhodnutím vlády z roku 1997 a že investícia súvisela s náhradou za poskytovanie služieb všeobecného hospodárskeho záujmu. Ako sa uvádza v odôvodneniach 156 a 157(157), Rumunsko nepreukázalo, že verejné financovanie na základe rozhodnutia vlády z roku 1997 predstavovalo poverenie prevádzkovateľov letísk jasne vymedzenými záväzkami vyplývajúcimi zo služieb vo verejnom záujme, preto pomoc nebola v súlade s rozhodnutím o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005, a teda bola poskytnutá v rozpore s článkom 108 ods. 3 ZFEÚ.

9.3. **Zlučiteľnosť s vnútorným trhom**

(196) Z dôvodov uvedených v odôvodneniach 157 a 159 opatrenie 2 nemožno považovať za zlučiteľné s rozhodnutím o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2012 ani s rámcom pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2012.

(197) Komisia preto musí posúdiť, či je opatrenie zlučiteľné s nariadením GBER, ktoré obsahuje ustanovenia o investičnej pomoci regionálnym letiskám za určitých podmienok.

9.3.1. *Uplatňovanie nariadenia GBER*

(198) V prechodných ustanoveniach nariadenia GBER sa uvádza, že sa vzťahuje na akúkoľvek individuálnu pomoc poskytnutú pred nadobudnutím jeho účinnosti, ak takáto pomoc spĺňa všetky podmienky stanovené v nariadení GBER, s výnimkou článku 9 ([90]).

(199) Podľa článku 1 ods. 1 písm. m) nariadenia GBER sa nariadenie vzťahuje na pomoc pre regionálne letiská. Investičná pomoc letisku je zlučiteľná s vnútorným trhom v zmysle článku 107 ods. 3 zmluvy za predpokladu, že táto pomoc spĺňa podmienky stanovené v článku 56 písm. a) ods. 3 až 14 a v kapitole I nariadenia GBER ([91]).

(200) V článku 2 bode 144 nariadenia GBER sa vymedzuje letisková infraštruktúra ako „infraštruktúra a vybavenie na poskytovanie letiskových služieb letiskom leteckým spoločnostiam a rôznym poskytovateľom služieb vrátane vzletových a pristávacích dráh, terminálov, odbavovacích plôch, rolovacích dráh, centralizovanej infraštruktúry pozemnej obsluhy a ostatných zariadení, ktoré priamo podporujú letiskové služby, okrem infraštruktúry a vybavenia, ktoré sú v prvom rade potrebné na vykonávanie neleteckých činností“. Posudzované opatrenie sa týka verejného financovania infraštruktúry pozemnej obsluhy v roku 2011, a preto patrí do rozsahu pôsobnosti nariadenia GBER.

(201) Komisia preto dospieva k záveru, že na základe prechodných ustanovení je nariadenie GBER uplatniteľné na opatrenie 2 ako základ zlučiteľnosti.

9.3.2. *Zlučiteľnosť opatrenia s príslušnými ustanoveniami nariadenia GBER*

9.3.2.1. Zlučiteľnosť s kapitolou I nariadenia GBER

(202) *Požiadavka na transparentnosť* ([92]). Táto podmienka je splnená, pretože verejné financovanie sa poskytuje vo forme ročných grantov s maximálnym limitom stanoveným na sumu potrebnú na prevádzku letiska bez dosahovania zisku. Tento limit sa stanovuje každoročne *ex ante* na základe rozpočtov príjmov a výdavkov predložených prevádzkovateľom letiska a schválených rozhodnutiami zastupiteľstva Marušskej župy (pozri odôvodnenie 56).

(203) *Stimulačný účinok*. ([93]) Rumunské orgány vysvetlili, že investícia bola potrebná na splnenie povinného plánu krízového riadenia v súlade s rozhodnutím vlády č. 443/2005, ktorým sa schvaľuje národný bezpečnostný program. Rumunské orgány vysvetlili, že vybavenie, ktoré bolo v čase investície na letisku k dispozícii, predstavovalo riziko pre prevádzku letiska a bezpečnosť letov. Keďže letisko TMA nebolo schopné realizovať investíciu samo a bez investície by letisko nebolo schopné prevádzkovať lety v bezpečných podmienkach, podmienka stimulačného účinku je splnená.

([90]) Článok 58 ods. 1 nariadenia GBER.
([91]) Článok 3 v spojení s článkom 56a ods. 1 nariadenia GBER.
([92]) Článok 5 ods. 1 nariadenia GBER.
([93]) Článok 6 nariadenia GBER.

(204) *Výpočet intenzity pomoci a oprávnených nákladov* ([94]). Rumunské orgány predložili doklady o úhrade zariadenia a potvrdili, že suma 588 062 RON, ktorá predstavuje odpočítateľnú DPH, nebola zahrnutá do nákladov na infraštruktúru pozemnej obsluhy zakúpenú v roku 2011.

(205) *Kumulácia* ([95]). Rumunské orgány potvrdili, že letisko TMA nevyužilo žiadny iný druh pomoci na nákup týchto položiek.

(206) *Uverejňovanie a informácie*. ([96]) V článku 58 ods. 1 sa stanovuje, že pomoc poskytnutá pred nadobudnutím účinnosti nariadenia GBER nemusí spĺňať požiadavky na uverejnenie podľa článku 9, aby sa považovala za zlučiteľnú.

9.3.2.2. Zlučiteľnosť s podmienkami stanovenými v článku 56a nariadenia GBER

(207) *Letisko musí byť otvorené pre všetkých potenciálnych používateľov* ([97]). Letisko TMA bolo otvorené pre všetkých potenciálnych používateľov, t. j. pre všetky letecké spoločnosti, ktoré požiadali o používanie letiskovej infraštruktúry a ktoré sú uvedené v odôvodneniach 30 až 36, pričom akceptovali letiskové tarify uverejnené v AIP, a sú uplatňované jednotným, transparentným a nediskriminačným spôsobom.

(208) Rumunské orgány potvrdili, že všetky letecké spoločnosti, ktoré majú záujem prevádzkovať lety z letiska v súlade s uvedeným regulačným rámcom, tak môžu robiť. Ako sa uvádza v odôvodneniach 31, 33 a 34, v čase poskytnutia investície prevádzkovali pravidelné lety na letisku letecké spoločnosti WizzAir, Malev a Tarom.

(209) *Pomoc sa neposkytuje na premiestnenie existujúcich letísk ani na vytvorenie nového letiska prevádzkujúceho osobnú dopravu* ([98]). Počas referenčného obdobia nebolo letisko TMA premiestnené ani transformované z letiska na letisko prevádzkujúce osobnú dopravu; letisková infraštruktúra existuje a je prevádzkovaná na tom istom mieste od roku 1967.

(210) Táto pomoc sa neposkytuje letiskám s priemerným ročným objemom prepravy viac než 200 000 ton nákladu počas dvoch finančných rokov predchádzajúcich roku, v ktorom je pomoc skutočne poskytnutá. Od pomoci sa nesmie očakávať, že na letisku povedie k zvýšeniu priemerného ročného objemu prepraveného nákladu nad 200 000 ton v priebehu dvoch finančných rokov nasledujúcich po poskytnutí pomoci ([99]). Počas období 2009 – 2010 a 2012 – 2013 sa na letisku TMA nevykonávali žiadne nákladné lety a nákladná doprava nikdy nepresiahla 200 000 ton (odôvodnenie 37). Táto podmienka je teda splnená.

(211) Dotknutá investícia nesmie presahovať to, čo je na základe primeraných odhadov objemu cestujúcich nevyhnutné na splnenie strednodobého očakávaného objemu cestujúcich ([100]): Rumunské orgány objasnili, že investícia bola určená na splnenie potrebných bezpečnostných noriem, aby sa lety mohli vykonávať za optimálnych bezpečnostných podmienok (odôvodnenie 55). Táto požiadavka je preto týmto opatrením splnená.

(212) Investičná pomoc sa neposkytne letisku nachádzajúcemu sa vo vzdialenosti do 100 km alebo 60 minút jazdy autom, autobusom, vlakom alebo vysokorýchlostným vlakom od existujúceho letiska, z ktorého sa poskytujú pravidelné letecké dopravné služby v zmysle článku 2 ods. 16 nariadenia (ES) č. 1008/2008 ([101]). Ako je vysvetlené v odôvodnení 29, najbližšie letisko k TMA je CNIA, ktoré je vzdialené viac ako 100 km, čiže 1 hodinu 30 minút jazdy autom, a medzinárodné letisko v Sibiu, ktoré je vzdialené približne 120 km, čiže 1 hodinu 50 minút jazdy autom. Všetky ostatné hlavné letiská sú vzdialené viac ako 2 hodiny jazdy autom. Táto podmienka je preto týmto opatrením splnená.

([94]) Článok 7 nariadenia GBER.
([95]) Článok 8 nariadenia GBER.
([96]) Článok 9 nariadenia GBER.
([97]) Článok 56a ods. 3 nariadenia GBER.
([98]) Článok 56a ods. 4 nariadenia GBER.
([99]) Článok 56a ods. 10 nariadenia GBER.
([100]) Článok 56a ods. 5 nariadenia GBER.
([101]) Článok 56a ods. 6 nariadenia GBER.

(213) Odseky 5 a 6 sa nevzťahujú na letiská s priemerným ročným objemom do 200 000 cestujúcich počas dvoch finančných rokov predchádzajúcich roku, v ktorom je pomoc skutočne poskytnutá, ak sa od investičnej pomoci neočakáva, že na letisku povedie k zvýšeniu priemerného ročného objemu nad 200 000 cestujúcich v priebehu dvoch finančných rokov nasledujúcich po poskytnutí pomoci. Investičná pomoc poskytnutá takýmto letiskám musí spĺňať buď podmienky odseku 11, alebo odsekov 13 a 14 ([102]). Ako je uvedené v tabuľke 1, v rokoch 2009 – 2010 bol ročný objem cestujúcich menej ako 200 000 cestujúcich. Hoci v rokoch 2012 a 2013 bol objem cestujúcich vyšší ako 200 000, ako sa uvádza v odôvodnení 203, typ zariadenia, ktorý bol financovaný z opatrenia 2, nebol určený na zvýšenie objemu dopravy na letisku, ani zaň nebol zodpovedný, ale iba umožňoval prevádzku letiska za bezpečných podmienok. Komisia sa preto domnieva, že táto požiadavka je v tomto prípade splnená. Keďže letisko TMA spĺňa podmienky požadované v tomto odôvodnení, Komisia by teraz mala len preukázať, že odôvodnenie 11 tohto článku je v tomto prípade splnené. Komisia preto nemusí preukázať, že odôvodnenia 13 a 14 sú v tomto prípade splnené.

(214) Investičná pomoc sa neposkytuje letiskám s priemerným ročným objemom nad tri milióny cestujúcich počas dvoch finančných rokov predchádzajúcich roku, v ktorom je pomoc skutočne poskytnutá. Od investičnej pomoci sa nesmie očakávať, že na letisku povedie k zvýšeniu priemerného ročného objemu prepravy nad tri milióny cestujúcich v priebehu dvoch finančných rokov nasledujúcich po poskytnutí pomoci ([103]). Ako možno vidieť v tabuľke 1, historický objem cestujúcich letiska TMA je počas celého hodnoteného obdobia výrazne nižší ako tri milióny cestujúcich. Táto podmienka je preto v tomto prípade splnená.

(215) Táto pomoc sa neposkytuje letiskám s priemerným ročným objemom prepravy viac než 200 000 ton nákladu počas dvoch finančných rokov predchádzajúcich roku, v ktorom je pomoc skutočne poskytnutá. Od pomoci sa nesmie očakávať, že na letisku povedie k zvýšeniu priemerného ročného objemu prepraveného nákladu nad 200 000 ton v priebehu dvoch finančných rokov nasledujúcich po poskytnutí pomoci ([104]). Počas obdobia rokov 2009 – 2010 a v nasledujúcich dvoch rokoch 2012 – 2013 sa na letisku TMA nevykonávali žiadne nákladné lety a nákladná doprava nikdy nepresiahla 200 000 ton (odôvodnenie 37). Táto podmienka je teda splnená.

(216) Výška investičnej pomoci nesmie presiahnuť rozdiel medzi oprávnenými nákladmi a prevádzkovým ziskom investície. Prevádzkový zisk sa od oprávnených nákladov odpočíta *ex ante* na základe primeraných odhadov alebo prostredníctvom mechanizmu spätného vymáhania ([105]). V článku 2 bode 39 nariadenia GBER sa prevádzkový zisk vymedzuje ako „rozdiel medzi diskontovanými príjmami a diskontovanými prevádzkovými nákladmi počas ekonomickej životnosti investície, ak je tento rozdiel kladný. Prevádzkové náklady zahŕňajú náklady, ako napr. náklady na personál, materiál, zmluvné služby, komunikácie, energiu, údržbu, nájom a administratívu, ale vylúčené sú náklady na odpisy a na financovanie, ak sa na ne vzťahovala investičná pomoc. Diskontovaním príjmov a prevádzkových nákladov vhodnou diskontnou sadzbou sa umožní dosiahnuť primeraný zisk“.

(217) TMA je letisko, ktoré bolo počas celého posudzovaného obdobia stratové. Ako je vysvetlené v tabuľke 9, v prognózach rumunských orgánov sa očakávalo, že letisko TMA bude ziskové najskôr v roku 2023. Preto sa v roku 2011, keď sa investícia uskutočnila, neočakávalo, že by sa mohla v krátkodobom až strednodobom horizonte vrátiť. Po uskutočnení investície teda neexistuje žiadna vyhliadka na prevádzkový zisk v krátkodobom až strednodobom horizonte, a preto sa Komisia domnieva, že toto odôvodnenie sa v tomto prípade neuplatňuje.

(218) *Oprávnené náklady sú náklady súvisiace s investíciami do letiskovej infraštruktúry vrátane nákladov na plánovanie* ([106]). Keďže ide o investíciu do vybavenia v zmysle článku 2 bodu 144 nariadenia GBER, oprávnené náklady zodpovedajú celkovej sume vyplatenej rumunskými orgánmi a uvedenej v tabuľke 3. Komisia sa domnieva, že táto požiadavka je v tomto prípade splnená.

([102]) Článok 56a ods. 7 nariadenia GBER.
([103]) Článok 56a ods. 9 nariadenia GBER.
([104]) Článok 56a ods. 10 nariadenia GBER.
([105]) Článok 56a ods. 11 nariadenia GBER.
([106]) Článok 56a ods. 12 nariadenia GBER.

9.3.2.3. Záver o zlučiteľnosti s podmienkami nariadenia GBER

(219) Vzhľadom na uvedené skutočnosti je opatrenie 2 v súlade s podmienkami nariadenia GBER.

9.3.3. *Záver o zlučiteľnosti opatrenia 2*

(220) Z dôvodov uvedených v odôvodneniach 198 až 218 sa Komisia domnieva, že investičná pomoc udelená letisku TMA v roku 2011 je zlučiteľná s vnútorným trhom na základe článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ.

10. POSÚDENIE OPATRENIA 3 – FINANCOVANIE TMA V RÁMCI POVERENIA VÝKONOM SLUŽIEB VŠEOBECNÉHO HOSPODÁRSKEHO ZÁUJMU Z ROKU 2011 OD AUGUSTA 2011 DO OKTÓBRA 2014

10.1. **Existencia pomoci**

(221) Zásady článku 107 ods. 1 ZFEÚ stanovené v odôvodneniach 126 až 133, 137, 140, 143 a 148 sa uplatňujú aj na posúdenie opatrenia 3.

10.1.1. *Hospodárska činnosť a pojem podnik*

(222) Ako bolo uvedené v odôvodnení 41, prevádzkovateľ letiska sa podieľal na hospodárskej činnosti v posudzovanom období, a teda predstavuje podnik v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

(223) Rumunské orgány tvrdili, že činnosti súvisiace s bezpečnosťou a ochranou lietadiel, ako aj servis lietadiel oslobodený od letiskových poplatkov uvedených v článku 1 ods. 2 písm. d) až h) poverenia výkonom služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 (odôvodnenie 58) nemajú hospodársku povahu a patria do rozsahu právomocí orgánu verejnej moci.

(224) Pokiaľ ide o činnosti uvedené v článku 1 ods. 2 poverenia výkonom služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 (odôvodnenie 58) v písmenách d), e) a h), Komisia pripomína, že riadenie letovej prevádzky, práca policajných, colných a protipožiarnych orgánov, činnosti potrebné na zabezpečenie civilného letectva pred protiprávnymi činmi a investície do infraštruktúry a vybavenia potrebných na vykonávanie týchto činností sa vo všeobecnosti považujú za činnosti nehospodárskej povahy (odôvodnenie 132). Komisia preto považuje poskytovanie služieb riadenia letovej prevádzky, hasenia požiarov, pohotovostných služieb, zaistenia bezpečnosti, ako aj priestorov a služieb potrebných pre orgány verejnej moci vykonávajúce osobitné kontrolné činnosti na letisku a ochranu letiskovej infraštruktúry, ako sú uvedené v článku 1 ods. 2 poverenia výkonom služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 v písmenách d), e) a h), za služby nehospodárskej povahy. Ako už bolo uvedené v odôvodnení 39, regulačný rámec upravujúci činnosť prevádzkovateľov letísk v Rumunsku bol jednotný pre všetky letiská.

(225) Komisia sa domnieva, že financovanie činností uvedených v článku 1 ods. 2 poverenia výkonom služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 v písmenách d), e) a h) patrí do oblasti verejnej politiky, a preto nepredstavuje štátnu pomoc.

(226) Pokiaľ ide o financovanie činností uvedených v článku 1 ods. 2 písm. f) a g) poverenia výkonom služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 (pozri odôvodnenie 58), Rumunsko uviedlo, že infraštruktúra a vybavenie boli nadobudnuté na účely vybavovania letov lietadiel, ktoré sú zo zákona oslobodené od platenia letiskových poplatkov podľa článku 31 ods. 2 nariadenia vlády č. 29/1997 o leteckom kódexe. Rumunsko napríklad uviedlo, že v čase financovania letisko TMA používalo metódu nástupu a výstupu cestujúcich walk-on/walk-off. Nákup autobusu bol potrebný na splnenie požiadaviek na prepravu cestujúcich v prípade núdzovej situácie alebo lietadla v tiesni (napríklad v dôsledku terorizmu).

(227) Odbavovanie letov oslobodených od letiskových poplatkov uvedených v článku 1 ods. 2 písm. f) poverenia výkonom služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011, ani nákup a údržba vybavenia potrebného na odbavovanie takýchto letov uvedených v písmene g) však nie sú funkcie, ktoré sú vo všeobecnosti vyhradené štátu.

(228) Ďalej Komisia pripomína, že ak sa infraštruktúra používa na hospodárske, ako aj nehospodárske činnosti, pravidlá štátnej pomoci sa budú vzťahovať na verejné financovanie v tom rozsahu, v akom pokrývajú náklady spojené s hospodárskymi činnosťami ([107]).

([107]) Body 34 a 35 usmernení v oblasti letectva z roku 2014 a v nich citovaná judikatúra.

(229) Rumunsko v priebehu formálneho vyšetrovania v tomto prípade potvrdilo, že základná infraštruktúra sa využívala aj na hospodárske činnosti letiska.

10.1.2. *Štátne prostriedky a pripísateľnosť štátu*

(230) Náhrada poskytnutá letisku TMA v rámci služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 bola schválená regionálnym rozhodnutím z augusta 2011 (odôvodnenie 58) a vyplatená z rozpočtu zastupiteľstva Marušskej župy. Toto rozhodnutie prijalo priamo zastupiteľstvo Marušskej župy v Rumunsku, ktorá je súčasťou rumunského štátu.

(231) Komisia sa preto domnieva, že takéto financovanie predstavuje štátne prostriedky a je takisto pripísateľné štátu.

10.1.3. *Selektívnosť*

(232) V tomto prípade štát navrhol a poskytol finančnú podporu jedinému podniku – prevádzkovateľovi letiska. Toto je individuálne opatrenie. Opatrenie 3 je teda selektívne podľa vymedzenia v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

10.1.4. *Hospodárska výhoda*

(233) Verejné financovanie poskytnuté prevádzkovateľovi letiska bolo určené na vyrovnanie strát, ktoré mu vznikli pri vykonávaní bežnej činnosti, alebo na úhradu investičných nákladov. Žiadne doklady sprístupnené Komisii ako dôkaz ani pripomienky prijaté od Rumunska alebo tretích strán nenaznačujú, že by mal poskytujúci orgán očakávať akúkoľvek finančnú návratnosť v dôsledku týchto finančných opatrení, keď sa rozhodoval poskytnúť ich.

(234) Komisia takisto poznamenáva, že Rumunsko netvrdilo, že financovanie bolo v súlade so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve. Ako je uvedené v tabuľke 4, letisko TMA bolo počas celého obdobia prešetrovania stratové a nemalo vyhliadky stať sa v strednodobom horizonte ziskovým (tabuľka 5). Komisia preto dospieva k záveru, že posudzované financovanie nebolo v súlade so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve.

(235) V priebehu vyšetrovania Rumunsko takisto tvrdilo, že sporné verejné financovanie predstavovalo náhradu za výkon služieb všeobecného hospodárskeho záujmu, ktoré boli v súlade s podmienkami rozsudku vo veci Altmark.

(236) V tomto prípade nebola splnená štvrtá podmienka rozsudku vo veci Altmark, keďže príjemca nebol vybratý na základe postupu obstarávania. Okrem toho zo žiadneho dôkazu nevyplýva, že výška náhrady bola určená na základe analýzy nákladov, ktoré by typickému podniku, dobre riadenému a primerane vybavenému prostriedkami potrebnými na plnenie požiadaviek verejnej služby, vznikli pri realizácii týchto záväzkov, s prihliadnutím na súvisiace príjmy a primeraný zisk z plnenia týchto záväzkov. Komisia preto usudzuje, že predmetné financovanie z verejných zdrojov nemožno považovať za určené na základe nákladov efektívneho podniku. Keďže štvrtá podmienka rozsudku vo veci Altmark nebola splnená, Komisia konštatuje, že v tomto prípade neboli kumulatívne splnené štyri podmienky rozsudku vo veci Altmark.

(237) Vzhľadom na uvedené skutočnosti Komisia dospieva k záveru, že posudzovaným opatrením 3 sa poskytla prevádzkovateľovi letiska hospodárska výhoda.

10.1.5. *Narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod medzi členskými štátmi*

(238) Posúdenie uvedené v odôvodnení 152 sa vzťahuje aj na verejné financovanie poskytnuté prevádzkovateľovi letiska na základe poverenia výkonom služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011, a preto sa financovanie musí považovať za také, ktoré môže narušiť hospodársku súťaž a ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi.

10.1.6. *Záver o existencii štátnej pomoci*

(239) Na základe uvedených skutočností Komisia dospieva k záveru, že verejné financovanie poskytnuté prevádzkovateľovi letiska na základe poverenia výkonom služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 predstavuje štátnu pomoc pre prevádzkovateľa letiska v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ s výnimkou financovania činností, ktoré patria do verejnej právomoci, ako sa uvádza v odôvodnení 225.

10.2. **Zákonnosť pomoci**

(240) Opatrenie 3 nadobudlo účinnosť pred formálnym schválením Komisiou. Preto predstavuje neoprávnenú pomoc, pokiaľ v danom čase nespĺňa príslušné podmienky aktu Únie, ktorými sa stanovuje skupinová výnimka z notifikačnej povinnosti stanovenej v článku 108 ZFEÚ v súvislosti s určitými kategóriami pomoci.

(241) V tomto prípade Rumunsko tvrdilo, že opatrenie 2 je v súlade s podmienkami rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005.

10.2.1. *Súlad poverenia výkonom služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 s rozhodnutím o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005*

(242) Rozhodnutie o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005 si vyžaduje predovšetkým existenciu skutočných služieb všeobecného hospodárskeho záujmu. Komisia v tejto súvislosti pripomína, že členské štáty majú pri vymedzení služieb všeobecného hospodárskeho záujmu široký priestor na voľné uváženie. Kontrola Komisie sa obmedzuje na posúdenie toho, či pri vymedzení rozsahu záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme nedošlo k zjavne nesprávnemu posúdeniu ([108]).

(243) Pokiaľ ide o to, či celkové riadenie letiska predstavuje službu všeobecného hospodárskeho záujmu, ako v tomto prípade tvrdili rumunské orgány, Komisia zvyčajne posudzuje, či by bez letiska bola oblasť, ktorej by letisko potenciálne slúžilo, izolovaná od zvyšku Únie v takom rozsahu, že by to poškodilo jej sociálny a hospodársky rozvoj. Táto analýza by sa mala vykonať v každom jednotlivom prípade ([109]).

(244) V tomto prípade Komisia zohľadňuje tieto body:

a) Letisko TMA sa nachádza vo vzdialenosti 103 km od letiska CNIA. Rumunské orgány vysvetlili, že v čase uverejnenia regionálneho rozhodnutia z augusta 2011 bol čas cesty medzi oboma letiskami vzhľadom na okolnosti uvedené v odôvodneniach 23 až 26 dlhší ako dve hodiny z dôvodu zlého stavu cesty, ktorá umožňovala maximálnu priemernú rýchlosť 65 km/h, a hustej premávky. V prípade autobusovej dopravy by bol tento čas ešte dlhší, pričom minimálny čas cesty by bol 3 hodiny a 10 minút (vrátane cesty z autobusovej stanice v Kluži na letisko CNIA).

b) Okrem toho rumunské orgány objasnili, že v čase prijatia regionálneho rozhodnutia z augusta 2011 by boli bez letiska TMA župy na sever, východ a juh od Târgu Mureş (t. j. župy Harghita, Covasna, časť župy Bistrita, Sibiu, Neamt a Brašov) izolované od zvyšku Únie, keďže neexistovala diaľnica, ktorá by spájala Marušskú župu a župy Harghita, Covasna, Bistrita, Neamt, Brašov, Sibiu s letiskom CNIA (pozri odôvodnenia 23 až 26).

c) Okrem toho rumunské orgány vysvetlili, že vzhľadom na Karpaty, ktoré obklopujú župu Harghita (približne 300 000 obyvateľov), je jediným ľahkým cestným prístupom západný smer (smerom na Marušskú župu) a že letisko TMA je jedinou vzdušnou bránou, cez ktorú majú obyvatelia tejto župy prístup do iných regiónov Európy. Počas vyšetrovania rumunské orgány upozornili aj na vplyv poveternostných podmienok na trvanie cestnej dopravy medzi Marušskou župou a susednými župami. Ročný interval snehových zrážok v Târgu Mureş môže dosiahnuť 190 dní za rok. Najčastejšie sa dni so snehovou pokrývkou (dni, počas ktorých je cestná premávka obmedzená) vyskytujú v decembri (14,4 dňa), januári (23,2 dňa) a februári (17,5 dňa), čo je spolu 55,1 dňa/rok. V niektorých prípadoch môže snehová pokrývka v zimných mesiacoch trvať celý mesiac, t. j. 31 dní v decembri a januári a 28 – 29 dní vo februári. Ďalšou príčinou preťaženia ciest je mráz. Prvý jesenný mráz v Târgu Mureş sa objavuje v priemere 13. októbra, zatiaľ čo posledný jarný mráz je zaznamenaný 21. apríla. To znamená, že priemerné ročné obdobie bez mrazov je 174 dní.

d) Okrem toho bola železničná doprava v tom čase nedostatočne rozvinutá a neexistovali žiadne vysokorýchlostné spoje.

([108]) Rozsudok Všeobecného súdu z 1. marca 2017, SNCM/Komisia, vec T-454/13, bod 111, rozsudky z 15. júna 2005, Olsen/Komisia, T-17/02, ECLI:EU:T:2005:218, bod 216 a citovaná judikatúra, a z 22. októbra 2008, TV2/Danmark a i./Komisia, T-309/04, T-317/04, T-329/04 a T-336/04, ECLI:EU:T:2008:457, bod 101 a citovaná judikatúra.

([109]) Bod 72 usmernení v oblasti letectva z roku 2014.

e) Počas vyšetrovania sa rumunské orgány odvolávali na Všeobecný plán dopravy Rumunska z roku 2015 ([110]), aby dokázali, že v strednodobom horizonte by ani letisko CNIA, ani Sibiu neboli schopné zvládnuť vlastnú dopravu bez ďalších významných investícií (CNIA by muselo vybudovať ďalších 23 265 štvorcových metrov odbavovacích plôch pre lietadlá a 29 066 štvorcových metrov terminálov pre cestujúcich a Sibiu 460 štvorcových metrov terminálov pre cestujúcich, aby uspokojili vlastné potreby). Preto by tieto dve letiská neboli schopné prevziať prevádzku letiska TMA, ak by prestalo existovať.

f) Ako sa uvádza v odôvodnení 21, Marušská župa zaznamenala v posledných desaťročiach výrazný pokles počtu obyvateľov, pričom sa očakáva, že tento trend bude v nasledujúcich rokoch pokračovať. Okrem toho, ako sa uvádza v odôvodnení 22, Marušská župa mala z rozšírenia EÚ menší prospech ako jej susedné župy, nehovoriac o metropolitnej oblasti Bukurešť. Rumunské orgány si uvedomujú dôležitosť infraštruktúry pre regionálny rozvoj a letisko označili za kľúčové aktívum. V dôsledku toho bola jeho rekonštrukcia zahrnutá do Operačného programu pre veľkú infraštruktúru na roky 2014 – 2020. V rámci rozvojovej stratégie Marušskej župy naplánovalo zastupiteľstvo župy zriadenie priemyselného parku v blízkosti letiska, známeho ako Marušský priemyselný park. ([111]) Rumunské orgány potvrdili, že park úspešne prilákal výrobné spoločnosti a zahraničné investície, čím prispel k hospodárskemu rastu regiónu. Konečným cieľom je vytvoriť intermodálny dopravný uzol, ktorý by ďalej podporoval prepojenie a rozvoj oblasti.

g) Rumunské orgány zdôraznili význam cestovného ruchu ako hospodárskej činnosti pre dynamizáciu kraja. Cestovný ruch v župe sa v období rokov 2010 – 2015 výrazne zvýšil, čím sa Marušská župa dostala na 4. miesto v Rumunsku z hľadiska počtu turistov s celkovým počtom 492 181 návštevníkov. ([112]) Zahraniční turisti v roku 2015 najčastejšie navštevovali turistické atrakcie Sighişoara, Târgu Mureș a kúpeľné stredisko Sovata. Zahraniční turisti prichádzajú najmä z krajín EÚ, ale aj z krajín mimo Európskej únie (napr. z Izraela). Rumunské orgány uviedli, že rozhodujúcu úlohu pri náraste počtu turistov zohralo letisko Târgu Mureș, ktoré má priame spojenie s niekoľkými veľkými mestami EÚ.

h) A napokon rumunské orgány uviedli, že Târgu Mureș je významným centrom transplantácie srdca a pohotovostnej medicíny. Rýchla preprava orgánov medzi národnými centrami je kľúčovým aspektom transplantácie orgánov. Cieľom klinickej pohotovostnej nemocnice Marušskej župy je dosiahnuť významné postavenie nielen v oblasti transplantácie srdca, ale aj transplantácie srdca a pľúc, transplantácie obličiek alebo iných orgánov a tkanív. Je to v súlade so stratégiou rumunského ministerstva zdravotníctva, ktorá zahŕňa zriadenie tkanivovej banky v Târgu Mureș. Nemocnica zdôraznila, že preprava pacientov vrtuľníkom do nemocnice z iného letiska, ktoré sa nachádza vo väčšej vzdialenosti, sa nemôže trvalo uskutočňovať z dôvodu meteorologických alebo technických obmedzení, ktoré často znemožňujú prepravu, čo má negatívne dôsledky pre pacienta.

(245) Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa Komisia domnieva, že Rumunsko sa nedopustilo zjavne nesprávneho posúdenia, keď konštatovalo, že bez letiska TMA by niektoré oblasti centrálneho regiónu Rumunska boli izolované od zvyšku Únie v rozsahu, ktorý by poškodil ich sociálny a hospodársky rozvoj.

(246) Za týchto okolností Komisia považuje prvky oznámené rumunskými orgánmi za dostatočné na podporu ich rozhodnutia poveriť letisko TMA službou všeobecného hospodárskeho záujmu a domnieva sa, že Rumunsko sa nedopustilo zjavne nesprávneho posúdenia.

(247) Rozhodnutie o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005 [článok 2 ods. 1 písm. d)] sa takisto vzťahuje len na letiská, ktoré počas dvoch finančných rokov predchádzajúcich roku, v ktorom boli služby všeobecného hospodárskeho záujmu pridelené, prepravili menej ako 1 000 000 cestujúcich.

(248) V rokoch 2009 a 2010, t. j. v rokoch predchádzajúcich povereniu službami všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011, malo letisko TMA menej ako 1 000 000 cestujúcich ročne (pozri tabuľku 1). Preto sa rozhodnutie o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005 vzťahovalo na opatrenie 2.

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

(249) A napokon, v rozhodnutí o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005 sa stanovuje viacero podmienok zlučiteľnosti pre náhradu za služby všeobecného hospodárskeho záujmu v prípade regionálnych letísk, ako sa uvádza ďalej.

(250) *Poverenie*. Aby sa uplatnilo rozhodnutie o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005, musí byť zodpovednosť za poskytovanie služieb všeobecného hospodárskeho záujmu zverená podniku prostredníctvom jedného alebo viacerých úradných aktov. ([113]) V tomto prípade bolo plnenie služieb všeobecného hospodárskeho záujmu zverené regionálnym rozhodnutím z augusta 2011.

(251) V článku 4 rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005 sa ďalej uvádza niekoľko prvkov, ktoré by mal spĺňať poverovací akt, najmä:

1. *Charakter a trvanie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme*. Charakter záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme je uvedený v článku 1 ods. 2 regionálneho aktu z augusta 2011. Poskytovanie činností súvisiacich so záväzkami vyplývajúcimi zo služieb vo verejnom záujme je obmedzené do 1. januára roku nasledujúceho po roku, v ktorom letisko TMA prekročí hranicu 1 000 000 cestujúcich, najneskôr však do 31. decembra 2016 ([114]). Okrem toho sa v regionálnom rozhodnutí z augusta 2011 stanovuje, že po tomto dátume sa poverenie výkonom služby všeobecného hospodárskeho záujmu prehodnotí ([115]).

2. *Dotknutý podnik a územie*. Služby všeobecného hospodárskeho záujmu boli zverené prevádzkovateľovi letiska a územie, ktorému boli zverené, je vymedzené ako geografická oblasť s rozlohou 24 000 km^2 s približným počtom 1,5 milióna obyvateľov, ktorá zahŕňa štyri župy: Marušskú, Bistrickú, Harghita a Covasna ([116]).

3. *Charakter akýchkoľvek výhradných alebo osobitných práv priznaných podniku*. Prevádzkovateľ letiska má výhradné právo poskytovať služby všeobecného hospodárskeho záujmu ([117]).

4. Parametre na výpočet, kontrolu a prehodnotenie náhrady.

   i) Výpočet náhrady. Náklady, ktoré sa majú zohľadniť pri určovaní výšky náhrady, zahŕňajú všetky fixné a variabilné, bežné a kapitálové náklady, ktoré vznikli pri poskytovaní činností súvisiacich so službami všeobecného hospodárskeho záujmu, a podiel týchto činností na spoločných nákladoch prevádzkovateľa letiska. Investičné náklady sa zohľadnia, ak sú spojené výhradne s poskytovaním činností súvisiacich so službami všeobecného hospodárskeho záujmu ([118]). Príjmy, ktoré sa majú zohľadniť na účely určenia náhrady, zahŕňajú všetky príjmy získané z činností, na ktoré sa vzťahujú služby všeobecného hospodárskeho záujmu, a všetok zisk z ostatných činností vykonávaných prevádzkovateľom, ako sú činnosti súvisiace so službami všeobecného hospodárskeho záujmu ([119]).

   ii) *Kontrola náhrady*. Prevádzkovateľ letiska zdôvodní výšku požadovanej náhrady a vypracuje správu o zdôvodnení a opodstatnení prostriedkov, ktoré dostal z miestneho rozpočtu. Ekonomické oddelenie zastupiteľstva Maruškej župy je potom zodpovedné za overenie informácií uvedených v tejto správe, ako aj účtovnej závierky predloženej prevádzkovateľom letiska. Tieto kontroly sa vykonávajú aspoň raz ročne, a ak sa to považuje za potrebné, aj častejšie ([120]).

   iii) Preskúmanie náhrady a opatrení na zamedzenie a vrátenie nadmerných náhrad. Na základe pravidelných kontrol požiada ekonomické oddelenie zastupiteľstva Marušskej župy prevádzkovateľa letiska o vrátenie prípadnej nadmernej náhrady a v prípade potreby predloží odôvodnený návrh na revíziu činností súvisiacich so službami všeobecného hospodárskeho záujmu ([121]).

(252) Komisia preto dospieva k záveru, že podmienky stanovené v článku 4 rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005 sú regionálnym rozhodnutím z augusta 2011 splnené.

([113]) Článok 4 rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005.
([114]) Článok 2 ods. 2 regionálneho rozhodnutia z augusta 2011.
([115]) Článok 2 ods. 3 regionálneho rozhodnutia z augusta 2011.
([116]) Článok 1 ods. 1 regionálneho rozhodnutia z augusta 2011.
([117]) Článok 3 regionálneho rozhodnutia z augusta 2011.
([118]) Článok 4 ods. 4 regionálneho rozhodnutia z augusta 2011.
([119]) Článok 4 ods. 5 regionálneho rozhodnutia z augusta 2011.
([120]) Článok 5 regionálneho rozhodnutia z augusta 2011.
([121]) Článok 5 ods. 4 regionálneho rozhodnutia z augusta 2011.

(253) *Náhrada* ([122]). V článku 5 rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005 sa stanovujú parametre, ktoré musí náhrada spĺňať, aby sa považovala za zlučiteľnú s rozhodnutím.

(254) Výška náhrady nesmie prekročiť sumu potrebnú na úhradu nákladov vzniknutých pri plnení záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme a primeraného zisku z vlastného kapitálu potrebného na plnenie týchto záväzkov. Ako je znázornené v tabuľka 3, letisku vznikali straty počas celého obdobia poverenia (2011 – 2014). Náhrada, ktorú dostal prevádzkovateľ letiska, nepostačovala na pokrytie nákladov na plnenie jeho povinností súvisiacich so službami všeobecného hospodárskeho záujmu. Vzhľadom na uvedené skutočnosti je potrebné vychádzať z toho, že táto podmienka je v tomto prípade splnená.

(255) Náklady a príjmy, ktoré sa majú zohľadniť, zahŕňajú všetky náklady, ktoré vznikli pri poskytovaní služieb všeobecného hospodárskeho záujmu, a vypočítajú sa na základe všeobecne uznávaných zásad účtovania nákladov. Komisia chápe, že z dôvodov vysvetlených v odôvodnení 251 boli výpočty nákladov a výnosov stanovené v súlade s článkom 4 ods. 4 a 5 regionálneho rozhodnutia z augusta 2011, a preto je toto kritérium splnené.

(256) *Oddelenie účtov nákladov a príjmov spojených so službami všeobecného hospodárskeho záujmu od ostatných služieb*. Ako je vysvetlené v odôvodnení 62, v poverení z roku 2011 sa zavádza jasné oddelenie účtovníctva. Takéto oddelenie sa realizovalo počas trvania poverenia.

(257) Komisia preto dospieva k záveru, že podmienky stanovené v článku 5 rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005 sú v tomto prípade splnené.

(258) *Kontrola nadmernej náhrady*. V článku 6 rozhodnutia o služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005 sa stanovuje viacero mechanizmov na zabezpečenie toho, aby prevádzkovateľ letiska nedostával nadmerné náhrady, konkrétne existencia pravidelných kontrol, existencia mechanizmov na zabezpečenie vrátenia prípadných nadmerných náhrad a ustanovení na zabránenie nadmerným náhradám v budúcnosti.

(259) Ako je vysvetlené v odôvodnení 251 ods. 4 bodoch ii) a iii), zastupiteľstvo Marušskej župy zaviedlo mechanizmy na zabránenie nadmernej náhrade. Zastupiteľstvo Marušskej župy okrem toho v súbore pravidiel stanovilo, že budúce náhrady sa vypočítajú podľa výsledkov z predchádzajúcich rokov. Inými slovami, ak by prevádzkovateľ letiska dostal v roku 2012 nadmernú náhradu prebytok by sa preniesol na úhradu náhrady v roku 2013 ([123]).

(260) Komisia preto dospieva k záveru, že podmienky stanovené v článku 6 rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005 sú v tomto prípade splnené.

10.2.2. *Záver*

(261) Komisia dospieva k záveru, že pomoc poskytnutá na základe poverenia výkonom služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 je zlučiteľná s vnútorným trhom na základe článku 106 ods. 2 ZFEÚ a bola oslobodená od povinnosti predchádzajúcej notifikácie podľa článku 108 ods. 3 ZFEÚ.

11. **POSÚDENIE OPATRENIA 4 – FINANCOVANIE TMA V RÁMCI POVERENIA VÝKONOM SLUŽIEB VŠEOBECNÉHO HOSPODÁRSKEHO ZÁUJMU Z ROKU 2014 OD 30. Októbra 2014 Do 9. Mája 2019**

11.1. **Existencia pomoci**

(262) Zásady článku 107 ods. 1 ZFEÚ stanovené v odôvodneniach 126 až 133, 137, 140, 143, 148 a 149 sa uplatňujú aj na posúdenie opatrenia 4.

([122]) Prevádzkovateľ letiska získal počas posudzovaného obdobia náhrady nižšie, ako boli jeho skutočné náklady (tabuľka 4). Komisia preto nebude analyzovať ustanovenia článku 6 rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu týkajúce sa primeraného zisku.

([123]) Pozri napríklad regionálne rozhodnutie zastupiteľstva Marušskej župy č. 158 z 20. decembra 2012, v ktorom sa uvádza, že odhad náhrady na roky 2013 a 2014 v návrhu rozpočtu vychádza z výsledkov za rok 2012.

11.1.1. *Hospodárska činnosť a pojem podnik*

(263) Ako bolo uvedené v odôvodnení 41, prevádzkovateľ letiska sa podieľal na hospodárskej činnosti v posudzovanom období, a teda predstavuje podnik v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

(264) Rumunské orgány tvrdili, že prevádzkovateľ letiska vykonával určité činnosti v rozsahu pôsobnosti služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2014, ktoré patria do pôsobnosti verejnej politiky. Rumunsko najmä uviedlo, že náklady, ktoré vznikli prevádzkovateľovi letiska v mene štátnych subjektov pôsobiacich v priestoroch letiska, ako aj náklady, ktoré vznikli pri obsluhe letov oslobodených od platenia letiskových poplatkov, sa majú považovať za náklady patriace do pôsobnosti verejnej politiky.

(265) Komisia pripomína, že ak sa určitá infraštruktúra používa na hospodárske aj nehospodárske činnosti, pravidlá štátnej pomoci sa budú vzťahovať na verejné financovanie len v tom rozsahu, v akom uhrádza náklady spojené s hospodárskymi činnosťami.

(266) Pokiaľ ide o verejnú podporu použitú na činnosti podľa článku 1 ods. 2 písm. d) až g) poverenia výkonom služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2014 (odôvodnenie 66), Komisia pripomína, že činnosti týkajúce sa práce policajných, colných a protipožiarnych orgánov, činnosti potrebné na zabezpečenie civilného letectva pred protiprávnymi činmi a investície do infraštruktúry a vybavenia a do ich údržby potrebné na vykonávanie týchto činností sa vo všeobecnosti považujú za činnosti nehospodárskej povahy.

(267) Komisia preto považuje ochranu letiskovej infraštruktúry uvedenú v článku 1 ods. 2 písm. d) poverenia výkonom služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2014; pátracie a záchranné operácie v priestoroch letiska podľa písmena e) poverenia; strážne a bezpečnostné zariadenia pre mimoriadne situácie a prevenciu požiarov a protipožiarna ochrana podľa písmena f) poverenia a poskytnutie potrebných priestorov, zariadení a infraštruktúry, ktoré potrebuje colná správa, hraničná polícia, letecká polícia, ministerstvo vnútra a rumunská spravodajská služba na vykonávanie svojich osobitných činností, podľa písmena g) poverenia, za opatrenia patriace do bežného výkonu štátnych funkcií, pokiaľ patria do kategórií uvedených v odôvodnení 132 ([124]). Ako už bolo uvedené v odôvodnení 39, regulačný rámec upravujúci činnosť prevádzkovateľov letísk v Rumunsku bol jednotný pre všetky letiská.

(268) Verejná podpora týchto činností podľa článku 1 ods. 2 písm. d) až g) poverenia výkonom služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2014 preto patrí do pôsobnosti verejnej politiky a nepredstavuje pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

(269) Ani poskytovanie bezplatnej prevádzky štátnych letov, vojenských služobných letov v rámci niektorých ministerstiev a vládnych služieb, núdzových letov a v iných zákonom upravených situáciách uvedených v článku 1 ods. 2 písm. h) poverenia výkonom služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2014, ani služieb pozemnej obsluhy poskytovaných štátnym lietadlám vrátane obstarávania súvisiaceho vybavenia uvedeného v písmene c) však nie sú funkciami všeobecne vyhradenými štátu.

11.1.2. *Štátne prostriedky a pripísateľnosť štátu*

(270) Náhrada poskytnutá letisku TMA v rámci služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2014 bola schválená regionálnym rozhodnutím z októbra 2014 (odôvodnenie 43) a vyplatená z rozpočtu zastupiteľstva Marušskej župy. Toto rozhodnutie prijalo priamo zastupiteľstvo Marušskej župy v Rumunsku, ktorá je súčasťou rumunského štátu.

(271) Komisia sa preto domnieva, že financovanie poskytnuté na základe regionálneho rozhodnutia z októbra 2014 predstavuje štátne prostriedky a je takisto pripísateľné štátu.

([124]) Rozhodnutie Komisie (EÚ) 2015/1226 z 23. júla 2014 o štátnej pomoci SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN) poskytnutej Francúzskom v prospech Obchodnej a priemyselnej komory v Angoulême a spoločnosti SNC-Lavalin, Ryanair a Airport Marketing Services (Ú. v. EÚ L 201, 30.7.2015, s. 48), ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2015/1226/oj).

11.1.3. *Selektívnosť*

(272) V tomto prípade štát navrhol a poskytol finančnú podporu jedinému podniku – prevádzkovateľovi letiska. Toto je individuálne opatrenie. Opatrenie 4 je teda selektívne podľa vymedzenia v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

11.1.4. *Hospodárska výhoda*

(273) Verejné financovanie poskytnuté prevádzkovateľovi letiska bolo určené na vyrovnanie strát, ktoré mu vznikli pri vykonávaní bežnej činnosti, alebo na úhradu investičných nákladov. Žiadne doklady sprístupnené Komisii ako dôkaz ani pripomienky prijaté od Rumunska alebo tretích strán nenaznačujú, že by mal poskytujúci orgán očakávať akúkoľvek finančnú návratnosť v dôsledku týchto finančných opatrení, keď sa rozhodoval poskytnúť ich.

(274) Komisia takisto poznamenáva, že Rumunsko netvrdilo, že financovanie bolo v súlade so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve. Ako je uvedené v tabuľke 6, letisko TMA bolo počas celého obdobia prešetrovania stratové a nemalo vyhliadky stať sa v strednodobom horizonte ziskovým (tabuľka 5). Komisia preto dospieva k záveru, že posudzované financovanie nebolo v súlade so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve.

(275) V priebehu vyšetrovania Rumunsko takisto tvrdilo, že opatrenie 4 predstavovalo náhradu za výkon služieb všeobecného hospodárskeho záujmu, ktorá bola v súlade s podmienkami rozsudku vo veci Altmark.

(276) V tomto prípade nebola splnená štvrtá podmienka rozsudku vo veci Altmark, keďže príjemca nebol vybratý na základe postupu obstarávania. Okrem toho zo žiadneho dôkazu nevyplýva, že výška náhrady bola určená na základe analýzy nákladov, ktoré by typickému podniku, dobre riadenému a primerane vybavenému prostriedkami potrebnými na plnenie požiadaviek verejnej služby, vznikli pri realizácii týchto záväzkov, s prihliadnutím na súvisiace príjmy a primeraný zisk z plnenia týchto záväzkov. Komisia preto usudzuje, že predmetné financovanie z verejných zdrojov nemožno považovať za určené na základe nákladov efektívneho podniku. Keďže podmienka 4 rozsudku vo veci Altmark nebola splnená, Komisia konštatuje, že v tomto prípade neboli kumulatívne splnené štyri podmienky rozsudku vo veci Altmark.

(277) Vzhľadom na uvedené skutočnosti Komisia dospieva k záveru, že opatrenie 4 poskytlo prevádzkovateľovi letiska hospodársku výhodu.

11.1.5. *Narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod medzi členskými štátmi*

(278) Posúdenie uvedené v odôvodnení 152 sa vzťahuje aj na verejné financovanie poskytnuté prevádzkovateľovi letiska na základe poverenia výkonom služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2014, a preto sa financovanie musí považovať za také, ktoré môže narušiť hospodársku súťaž a ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi.

11.1.6. *Záver o existencii štátnej pomoci*

(279) Na základe uvedených skutočností Komisia dospieva k záveru, že verejné financovanie poskytnuté prevádzkovateľovi letiska na základe poverenia výkonom služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2014 predstavuje štátnu pomoc pre prevádzkovateľa letiska v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ s výnimkou financovania činností, ktoré patria do verejnej právomoci, ako sa uvádza v odôvodnení 268.

11.2. **Zákonnosť pomoci**

(280) Opatrenie 4 nadobudlo účinnosť pred formálnym schválením Komisiou. Preto predstavuje neoprávnenú pomoc, pokiaľ v danom čase nespĺňa príslušné podmienky aktu Únie, ktorými sa stanovuje skupinová výnimka z notifikačnej povinnosti stanovenej v článku 108 ZFEÚ v súvislosti s určitými kategóriami pomoci.

(281) Rumunsko tvrdilo, že opatrenie 4 je v súlade s podmienkami rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2012.

(282) Rozhodnutie o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2012 sa vzťahuje na náhradu za výkon služby všeobecného hospodárskeho záujmu, pokiaľ ide o letiská, ktorých priemerná ročná prevádzka počas dvoch finančných rokov predchádzajúcich roku, v ktorom boli služby všeobecného hospodárskeho záujmu pridelené, nepresahuje 200 000 cestujúcich. Ako sa uvádza v rozhodnutí o začatí konania z roku 2015, v rokoch 2012 a 2013, t. j. v rokoch predchádzajúcich povereniu výkonom služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2014 (pozri tabuľku 1), malo letisko TMA viac ako 200 000 cestujúcich ročne. Preto sa rozhodnutie o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2012 nevzťahovalo na opatrenie 4.

(283) Opatrenie 4 bolo preto vykonané v rozpore s článkom 108 ods. 3 ZFEÚ.

11.3. **Zlučiteľnosť s vnútorným trhom**

(284) V súlade s usmerneniami v oblasti letectva z roku 2014 možno náhradu za prevádzku letiska ako služieb všeobecného hospodárskeho záujmu považovať za zlučiteľnú podľa článku 106 ods. 2 ZFEÚ, ak sú splnené kritériá stanovené v oddiele 4 usmernení v oblasti letectva z roku 2014, najmä ak sa prevádzka kvalifikuje ako skutočná služba všeobecného hospodárskeho záujmu v zmysle bodov 69 a 72 usmernení v oblasti letectva z roku 2014 a ak spĺňa kritériá zlučiteľnosti stanovené v oddiele 4.2 usmernení v oblasti letectva z roku 2014 v spojení s príslušnými pravidlami rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2012.

(285) V bode 75 písm. a) usmernení v oblasti letectva z roku 2014 sa uvádza, že na posúdenie zlučiteľnosti pomoci pre letiská s priemernou ročným objemom cestujúcich presahujúcim 200 000 počas trvania poverenia výkonom služby všeobecného hospodárskeho záujmu sa uplatňuje rámec pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2012, čo bol prípad letiska TMA (tabuľka 1). Komisia preto posúdi zlučiteľnosť opatrenia 4 na základe kritérií stanovených v rámci pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2012 a v usmerneniach v oblasti letectva z roku 2014.

(286) V rámci pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2012 stanovuje viacero podmienok zlučiteľnosti pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu, a to aj pokiaľ ide o letiská, a to aj vrátane existencie poverovacieho aktu, výpočtu náhrady a existencie mechanizmov na kontrolu nadmernej náhrady.

11.3.1. *Skutočné služby všeobecného hospodárskeho záujmu uvedené v článku 106 ZFEÚ*

(287) Prvou podmienkou zlučiteľnosti náhrady za služby prevádzky letiska s pravidlami štátnej pomoci je, aby bol poskytovateľ služieb poverený výkonom skutočnej a správne vymedzenej služby všeobecného hospodárskeho záujmu. Táto požiadavka je stanovená v bode 69 usmernení v oblasti letectva z roku 2014 v spojení s oddielom 2.2 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2012.

(288) Podľa bodu 69 usmernení v oblasti letectva z roku 2014 služby všeobecného hospodárskeho záujmu „musí mať špeciálne vlastnosti v porovnaní s bežnými hospodárskymi činnosťami“ a „cieľ všeobecného záujmu, ktorý sledujú verejné orgány, nemôže byť len rozvoj určitých hospodárskych činností alebo hospodárskych oblastí, ako sa to predpokladá v článku 107 ods. 3 písm. c) zmluvy.“

(289) V bode 72 usmernení v oblasti letectva z roku 2014 Komisia spresňuje, že celková prevádzka letiska predstavuje služby všeobecného hospodárskeho záujmu v odôvodnených prípadoch, ak by časť oblasti, ktorú by letisko potenciálne obsluhovalo, bola bez letiska izolovaná od zvyšku Únie v rozsahu, ktorý by poškodil jej sociálny a hospodársky rozvoj. Pri tomto posúdení by sa mali náležite zohľadňovať ďalšie možnosti dopravy, ako sú najmä vysokorýchlostná železnica alebo námorné linky obsluhované trajektmi. V takýchto prípadoch môžu orgány verejnej moci uložiť letisku povinnosť plniť záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, aby zabezpečili, že letisko zostane otvorené pre obchodnú dopravu.

(290) Rovnaké odôvodnenie uvedené v odôvodneniach 243 až 245 pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 sa *mutatis mutandis* vzťahuje aj na služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2014, keďže situácia v oblasti dopravných prostriedkov sa od roku 2011 výrazne nezmenila. Komisia sa preto domnieva, že letisko TMA je takisto poverené výkonom skutočných služieb všeobecného hospodárskeho záujmu na základe poverenia výkonom služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2014.

(291) Zo všetkých uvedených dôvodov sa Komisia domnieva, že pomoc poskytnutá v rámci poverenia výkonom služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2014 sa má poskytnúť na skutočnú a správne vymedzenú službu všeobecného hospodárskeho záujmu v súlade s oddielom 2.2 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2012 a bodmi 69 a 72 usmernení v oblasti letectva z roku 2014.

11.3.2. *Potreba poverovacieho aktu s uvedenými záväzkami vyplývajúcimi zo služieb vo verejnom záujme a metódami výpočtu náhrad*

(292) Podľa bodov 15 a 16 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2012 musí byť zodpovednosť za výkon služieb všeobecného hospodárskeho záujmu zverená prostredníctvom jedného alebo viacerých aktov, ktorých formu môže určiť členský štát. Akt alebo séria aktov musí obsahovať: a) obsah a trvanie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme; b) dotknutý podnik a prípadne dotknuté územie; c) charakter akýchkoľvek výhradných alebo osobitných práv priznaných podniku orgánom poskytujúcim pomoc; d) opis mechanizmu náhrad a parametre na výpočet, sledovanie a prehodnocovanie náhrad a e) opatrenia na zabránenie vzniku nadmerných náhrad a na vrátenie akýchkoľvek nadmerných náhrad.

(293) Podľa bodu 69 usmernení v oblasti letectva z roku 2014 by mali byť služby všeobecného hospodárskeho záujmu v odvetví letísk jasne vymedzené a zverené na základe aktu orgánu verejnej moci.

(294) Služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2014 boli zverené regionálnym rozhodnutím z októbra 2014, ktoré bolo vypracované v súlade s ustanoveniami rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2012 a usmerneniami v oblasti letectva z roku 2014. Ako sa uvádza v odôvodnení 66, v článku 1 ods. 2 regionálneho rozhodnutia z októbra 2014 sa stanovujú činnosti, ktoré predstavujú služby všeobecného hospodárskeho záujmu na letisku TMA. Ako sa uvádza v odôvodnení 268, niektoré činnosti patria do pôsobnosti verejnej politiky, a teda sa na ne nevzťahuje kontrola štátnej pomoci. Ostatné primárne hospodárske činnosti sú jasne vymedzené v článku 1 ods. 2 písm. a), b), c) a h) regionálneho rozhodnutia z októbra 2014 a sú označené ako činnosti služieb všeobecného hospodárskeho záujmu. Ďalej, ako sa uvádza v odôvodnení 68, bolo jasne uvedené trvanie záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme. Okrem toho, ako sa uvádza v odôvodnení 43, v poverení výkonom služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2014 bol uvedený aj dotknutý podnik, konkrétne prevádzkovateľ letiska. A napokon bolo prevádzkovateľovi letiska udelené výhradné právo poskytovať služby všeobecného hospodárskeho záujmu ([125]). Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa Komisia domnieva, že služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2014 boli v súlade s bodom 16 písm. a) a b) rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2012 a bodom 69 usmernení v oblasti letectva z roku 2014.

(295) Okrem toho, ako sa uvádza v odôvodnení 67, v článku 4 ods. 2 až 11 regionálneho rozhodnutia z októbra 2014 sa podrobne stanovuje výpočet náhrady za služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2014. V týchto ustanoveniach sa stanovujú: obmedzenia oprávnených prevádzkových a investičných nákladov súvisiacich so službami všeobecného hospodárskeho záujmu, ktoré majú byť uhradené z náhrady; zahrnutie len nákladov súvisiacich so službami všeobecného hospodárskeho záujmu a pomernej výšky spoločných nákladov; obmedzenie, že náhrada nesmie presiahnuť náklady potrebné na plnenie záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme. Dôležité je, že v týchto ustanoveniach sa takisto stanovuje, že náhrada nesmie presiahnuť rozdiel medzi týmito nákladmi na jednej strane a príjmami letiska súvisiacimi so službami všeobecného hospodárskeho záujmu a ziskom letiska nesúvisiacim so službami všeobecného hospodárskeho záujmu na strane druhej. Inými slovami, príjmy zo služieb všeobecného hospodárskeho záujmu, a dokonca aj zisky z činností, ktoré nie sú službami všeobecného hospodárskeho záujmu, znižujú výšku náhrady poskytovanej v rámci služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2014, aby sa zabránilo prípadnej nadmernej náhrade. Okrem toho, ako sa uvádza v odôvodnení 62, pre činnosti letiska TMA v oblasti služieb všeobecného hospodárskeho záujmu a mimo nej sa viedlo oddelené účtovníctvo. Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa Komisia domnieva, že služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2014 sú v súlade s bodom 16 písm. d) a e) rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2012.

11.3.3. *Trvanie obdobia poverenia*

(296) V bode 17 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2012 sa vyžaduje, aby sa trvanie obdobia poverenia záväzkom vyplývajúcim zo služieb vo verejnom záujme zdôvodnilo objektívnymi kritériami, ako sú odpisy. Komisia konštatuje, že obdobia odpisov najvýznamnejších dlhodobých aktív, ako sú budovy a zariadenia na prevádzku letísk v súvislosti s uvedenými činnosťami služieb všeobecného hospodárskeho záujmu, zvyčajne presahujú desať rokov ([126]). V každom prípade, ako už bolo uvedené, služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2014 sa skončili v roku 2019, oveľa skôr, ako sa plánovalo.

(297) Z uvedených dôvodov sa Komisia domnieva, že bod 17 rámca služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2012 je dodržaný.

([125]) Článok 2 regionálneho rozhodnutia z októbra 2014.

([126]) Pozri pre informáciu odôvodnenie 73 rozhodnutia Komisie z 24. novembra 2023 vo veci SA.106193 (2023/N) – Švédsko, letisko Skellefteå – poverenie výkonom služieb všeobecného hospodárskeho záujmu.

11.3.4. *Súlad so smernicou 2006/111/ES*

(298) V bode 18 rámca pre služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2012 sa vyžaduje, aby dotknutý podnik v prípade potreby dodržiaval smernicu Komisie 2006/111/ES ([127]). Podľa článku 5 uvedenej smernice sa však príslušné požiadavky na transparentnosť uvedené v jej článku 1 nevzťahujú na verejné podniky, ktorých celkový ročný čistý obrat je nižší ako 40 miliónov EUR za obdobie dvoch finančných rokov predchádzajúcich akémukoľvek zvereniu verejných finančných prostriedkov alebo služieb všeobecného hospodárskeho záujmu. Vzhľadom na veľmi obmedzené ročné príjmy letiska TMA v rokoch 2012 a 2013, ako to vyplýva z tabuľky 4, sa smernica 2006/111/ES na tento prípad nevzťahuje, a preto posúdenie bodu 18 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2012 nie je v tomto prípade relevantné.

11.3.5. *Súlad s pravidlami Únie v oblasti verejného obstarávania*

(299) V bode 19 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2012 sa vyžaduje, aby podnik dodržiaval platné pravidlá Únie v oblasti verejného obstarávania vrátane požiadaviek na transparentnosť, rovnaké zaobchádzanie a nediskrimináciu, ktoré vyplývajú priamo zo zmluvy, prípadne zo sekundárnych právnych predpisov.

(300) Podľa článku 32 ods. 2 písm. b) smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/24/EÚ ([128]) je použitie rokovacieho konania bez predchádzajúceho zverejnenia povolené pri službách, ktoré môže dodať konkrétny hospodársky subjekt, v prípade ktorého z technických dôvodov neexistuje hospodárska súťaž.

(301) Komisia konštatuje, že letisko TMA je jediným hospodárskym subjektom, ktorý môže poskytovať služby všeobecného hospodárskeho záujmu, na ktoré sa vzťahuje poverovací akt. Ako už bolo uvedené [odôvodnenia 244 písm. a) až 245], neexistuje žiadne iné letisko, ktoré by mohlo poskytnúť platnú alternatívu k letisku TMA, pokiaľ ide o prístup do mesta Târgu Mureș a jeho susedných žúp. Keďže okrem letiska TMA neexistuje žiadne iné letisko, ktoré by mohlo vykonávať služby všeobecného hospodárskeho záujmu zverené prostredníctvom koncesie na služby, v tomto prípade nie je na zabezpečenie hospodárskej súťaže medzi letiskami potrebné uverejniť oznámenie o koncesii.

(302) Z uvedených dôvodov sa Komisia domnieva, že bod 19 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2012 je v tomto prípade dodržaný.

11.3.6. *Nediskriminácia*

(303) V bode 20 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2012 sa vyžaduje, že ak orgán poverí poskytovaním tej istej služby všeobecného hospodárskeho záujmu viacero podnikov, náhrada by sa v prípade každého podniku mala vypočítať pomocou rovnakej metódy.

(304) Keďže celková prevádzka letiska bola zverená jedinému podniku, bod 20 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2012 sa v tomto prípade neuplatňuje.

11.3.7. *Výška náhrad*

(305) Body 21 až 50 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2012 sa týkajú výšky náhrady.

(306) Podľa bodu 24 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2012 by sa čisté náklady na plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme mali vypočítať pomocou metodiky čistých odvrátených nákladov. ([129]) V bode 27 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2012 Komisia umožňuje uplatniť alternatívne metódy výpočtu čistých nákladov potrebných na plnenie záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme v prípadoch, keď použitie metodika čistých odvrátených nákladov, nie je možné alebo vhodné.

([127]) Smernica Komisie 2006/111/ES zo 16. novembra 2006 o transparentnosti finančných vzťahov členských štátov a verejných podnikov a o finančnej transparentnosti v niektorých podnikoch (Ú. v. EÚ L 318, 17.11.2006, s. 17, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/111/oj).

([128]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/24/EÚ z 26. februára 2014 o verejnom obstarávaní a o zrušení smernice 2004/18/ES (Ú. v. EÚ L 94, 28.3.2014, s. 65, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/24/oj).

([129]) Metodika čistých odvrátených nákladov, je zhrnutá v bodoch 25 a 26 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2012.

(307) Metodika čistých odvrátených nákladov, si vyžaduje stanovenie nákladov a výnosov spoločnosti v hypotetickom scenári, v ktorom neexistujú služby všeobecného hospodárskeho záujmu. V danom prípade sú všetky služby, ktoré nie sú zahrnuté v poverovacom akte, závislé od existencie služieb všeobecného hospodárskeho záujmu. Preto nie je možné použiť žiadny relevantný hypotetický scenár, v ktorom by sa vykonávali len iné činnosti, čo znamená, že metódu čistých odvrátených nákladov, nemožno použiť.

(308) Z tohto dôvodu sa v poverovacom akte vyžaduje, aby letisko TMA vykazovalo svoje čisté náklady na plnenie záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme pomocou metodiky rozdeľovania nákladov – alternatívnej metodiky, ktorá je vymedzená v bodoch 28 až 31 rámca pre služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2012. To sa odráža v poverení výkonom služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2014, v ktorom sa vyžaduje dodržiavanie metodiky založenej na rozdelení nákladov, ako je to vymedzené v rámci pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2012. Neexistencia nadmernej náhrady požadovanej v bode 21 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2012 je overená ďalej.

(309) Výška náhrady môže byť stanovená buď na základe očakávaných nákladov a výnosov, alebo na základe skutočne vynaložených nákladov a výnosov, prípadne na základe kombinácie oboch. ([130]) Náklady, ktoré sa majú zohľadniť, zahŕňajú všetky náklady, ktoré vznikli pri poskytovaní služieb všeobecného hospodárskeho záujmu, a vypočítajú sa na základe všeobecne uznávaných zásad účtovania nákladov. Prevádzkovateľ letiska zohľadní len náklady spojené so službami všeobecného hospodárskeho záujmu, ktoré môžu zahŕňať všetky priame náklady vynaložené na výkon služieb všeobecného hospodárskeho záujmu a pomerný príspevok na náklady, ktoré sú spoločné pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu a ďalšie činnosti. Investičné náklady sa zohľadnia, ak sú spojené výhradne s poskytovaním činností súvisiacich so službami všeobecného hospodárskeho záujmu ([131]). Náklady súvisiace s činnosťami, ktoré nepatria do rozsahu pôsobnosti služieb všeobecného hospodárskeho záujmu, nebudú oprávnené na náhradu pokrývajúcu všetky priame náklady, primeraný príspevok na spoločné náklady a primeranú návratnosť vlastného kapitálu. ([132]) Vzhľadom na uvedené skutočnosti možno dospieť k záveru, že bod 22 rámca pre služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2012 je dodržaný.

(310) Príjmy, ktoré sa majú zohľadniť, musia zahŕňať aspoň kompletné príjmy zo služieb všeobecného hospodárskeho záujmu, ako boli uvedené v poverovacom akte, a nadmerný zisk pochádzajúci z osobitných alebo výhradných práv, aj keď sú tieto práva spojené s inými činnosťami, ako je stanovené v bode 45, a to bez ohľadu na to, či sa tento nadmerný zisk pokladá za štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy. ([133]) Príjmy, ktoré sa majú zohľadniť na účely stanovenia náhrady, zahŕňajú všetky príjmy získané z činností, na ktoré sa vzťahujú služby všeobecného hospodárskeho záujmu, bez ohľadu na to, či sú tieto príjmy klasifikované ako štátna pomoc v zmysle článku 107 zmluvy, a akýkoľvek zisk z iných činností prevádzkovateľa letiska, ako sú činnosti súvisiace so službami všeobecného hospodárskeho záujmu ([134]). Táto požiadavka je splnená.

(311) *Primeraný zisk*. ([135]) Regionálne rozhodnutie z októbra 2014 neumožňuje prevádzkovateľovi letiska získať primeraný zisk. Okrem toho, podľa dokumentu s hospodárskou prognózou uvedeného v odôvodnení 77 sa neočakávalo, že letisko bude ziskové v strednodobom horizonte, a už vôbec nie v období rokov 2014 až 2019. Body 33 až 38 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2012 sú preto splnené.

(312) *Stimuly na zvyšovanie efektívnosti*. ([136]) Regionálne rozhodnutie z októbra 2014 obsahuje ustanovenia, ktorých cieľom je zabezpečiť zníženie verejných financovania potrebného pre letisko TMA v strednodobom horizonte. V tomto zmysle sa uvádza, že letisko TMA musí predložiť viacročný podnikateľský plán, ktorý by mal viesť k postupnému znižovaniu náhrad. ([137]) Ako vyplýva z tabuľky 5, v podnikateľskom pláne sa predpokladalo zníženie náhrad v priebehu času. Ďalej sa v regionálnom rozhodnutí z októbra 2014 stanovuje zníženie financovania letiska. Táto požiadavka je teda splnená.

([130]) Bod 22 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2012.
([131]) Článok 4 ods. 9 regionálneho rozhodnutia z októbra 2014.
([132]) Článok 4 ods. 11 regionálneho rozhodnutia z októbra 2014.
([133]) Bod 32 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2012.
([134]) Článok 4 ods. 10 regionálneho rozhodnutia z októbra 2014.
([135]) Body 33 až 38 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2012.
([136]) Body 39 až 43 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2012.
([137]) Článok 5 ods. 14 regionálneho rozhodnutia z októbra 2014.

11.3.8. *Oddelenie účtov*

(313) Podľa bodu 44 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2012 by mal mať prevádzkovateľ letiska oddelené účty pre náklady a príjmy spojené so službami všeobecného hospodárskeho záujmu a pre ostatné služby. V regionálnom rozhodnutí októbra 2014 sa stanovuje, že prevádzkovateľ letiska vedie oddelené účtovníctvo pre činnosti v oblasti služieb všeobecného hospodárskeho záujmu ([138]). Skutočné oddelenie účtov potvrdili rumunské orgány počas vyšetrovania. Táto požiadavka je teda splnená.

11.3.9. *Nadmerná náhrada*

(314) V bodoch 47 až 50 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2012 sa uvádzajú ustanovenia na zabránenie nadmernej náhrade. V súlade s článkom 6 regionálneho rozhodnutia z októbra 2014 je prevádzkovateľ letiska povinný zdôvodniť výšku požadovanej náhrady a vypracovať vysvetľujúcu poznámku. Ďalej je za pravidelnú kontrolu náhrad zodpovedné hospodárske riaditeľstvo zastupiteľstva Marušskej župy. V prípade nadmernej náhrady môže zastupiteľstvo požiadať o vrátanie alebo revíziu činností súvisiacich so službami všeobecného hospodárskeho záujmu ([139]). Treba pripomenúť, že okrem splnenia formálnych podmienok bolo letisko počas celého analyzovaného obdobia stratové, takže *de facto* nebolo možné poskytnúť nadmernú náhradu. Preto sú splnené požiadavky na nadmernú náhradu stanovené v rámci pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2012.

11.3.10. *Transparentnosť*

(315) Podľa bodu 60 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2012 musí dotknutý členský štát zverejniť na internete alebo iným vhodným spôsobom informácie o: výsledkoch verejnej konzultácie alebo iných vhodných nástrojoch uvedených v bode 14 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2012, obsah a trvanie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, podnik a dotknuté územie, sumy pomoci poskytnuté podniku na ročnom základe.

(316) Regionálne rozhodnutie z októbra 2014 ([140]) aj rozhodnutia o schválení ročného rozpočtu letiska TMA sú aktmi zastupiteľstva mesta Târgu Mureș a sú verejne dostupné na jeho webovom sídle. V článkoch 1, 2 a 3 regionálneho rozhodnutia z októbra 2014 sa vymedzujú rozsah a trvanie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, zúčastnené subjekty a dotknutá geografická oblasť. Podobne sú verejne dostupné aj regionálne rozhodnutia, v ktorých sa načrtáva rozpočet letiska na roky 2014 ([141]), 2015 ([142]), 2016 ([143]), 2017 ([144]), 2018 ([145]) a 2019 ([146]), v ktorých sú uvedené sumy poskytnutej pomoci.

(317) Komisia sa preto domnieva, že požiadavky na transparentnosť stanovené v rámci pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2012 sú splnené.

11.3.11. *Záver o zlučiteľnosti opatrenia 4*

(318) Z dôvodov uvedených v odôvodneniach 286 až 298 oddielu 11.3.4 sa Komisia domnieva, že pomoc pre letisko TMA na základe poverenia výkonom služby všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2014 je zlučiteľná s vnútorným trhom na základe článku 106 ods. 2 ZFEÚ.

12. POSÚDENIE OPATRENIA 5 – LETISKOVÉ POPLATKY PRE LETECKÉ SPOLOČNOSTI PÔSOBIACE NA LETISKU TMA OD 21. MARCA 2013 DO 16. FEBRUÁRA 2019

12.1. Existencia pomoci

(319) Zásady článku 107 ods. 1 ZFEÚ stanovené v odôvodneniach 126 až 133, 137, 140, 143, 148 a 149 sa uplatňujú aj na posúdenie opatrenia 5.

([138]) Článok 4 ods. 11 regionálneho rozhodnutia z októbra 2014.
([139]) Článok 6 regionálneho rozhodnutia z októbra 2014.
([140]) K dispozícii na adrese: PROIECT (cjmures.ro).
([141]) K dispozícii na adrese: hot016_2014.pdf (cjmures.ro).
([142]) K dispozícii na adrese: PROIECT (cjmures.ro).
([143]) K dispozícii na adrese: HOTĂRÂREA NR (cjmures.ro).
([144]) K dispozícii na adrese: cjmures.ro/Hotariri/Hot2017/hot033_2017.pdf.
([145]) K dispozícii na adrese: HOTĂRÂREA NR (cjmures.ro).
([146]) K dispozícii na adrese: cjmures.ro/Hotariri/Hot2019/hot049_2019.pdf.

12.2. **Selektívnosť**

(320) Na to, aby sa na opatrenie štátu vzťahoval článok 107 ods. 1 ZFEÚ, musí toto opatrenie zvýhodňovať „určité podniky alebo výrobu určitých druhov tovaru“. Pojem štátnej pomoci sa teda vzťahuje iba na tie opatrenia, ktoré selektívnym spôsobom zvýhodňujú niektoré podniky.

(321) Z ustálenej judikatúry vyplýva, že na posúdenie podmienky selektívnosti je potrebné určiť, či vnútroštátne opatrenie podľa konkrétneho právneho režimu zvýhodňuje určité podniky alebo výrobu určitého tovaru oproti iným podnikom alebo tovarom, ktoré sa vzhľadom na cieľ sledovaný týmto režimom nachádzajú v porovnateľnej skutkovej a právnej situácii. Na preskúmanie selektívnosti je potrebné najprv vymedziť referenčný rámec, do ktorého príslušné opatrenie patrí ([147]). Opatrenie je selektívne „len v prípade, ak v rámci daného právneho režimu má za následok zvýhodnenie iba niektorých podnikov oproti iným podnikom, ktoré patria do iných odvetví alebo patria do toho istého odvetvia a vzhľadom na cieľ sledovaný týmto režimom sa nachádzajú v porovnateľnej skutkovej a právnej situácii“ ([148]). Pojem štátna pomoc nezahŕňa štátne opatrenia zavádzajúce rozlišovanie medzi podnikmi, pokiaľ toto rozlišovanie vyplýva z povahy alebo z celkovej štruktúry systému, do ktorého tieto opatrenia patria ([149]).

(322) Opatrenie, prostredníctvom ktorého verejnoprávny podnik stanovuje podmienky využívania svojho majetku alebo svojich služieb nemusí vždy predstavovať selektívne opatrenie v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ ([150]). Článok 107 ods. 1 ZFEÚ nerozlišuje štátne zásahy podľa príčin alebo cieľov, ale vymedzuje ich na základe ich účinkov, a teda bez ohľadu na použité techniky ([151]).

(323) V regionálnom rozhodnutí z júla 2012 sa stanovil systém základných sadzieb letiskových poplatkov na letisku TMA (tabuľka 7). Zahŕňal aj zľavy z poplatkov v závislosti od počtu vylodení za dané časové obdobie (tabuľka 8).

(324) Letiskové poplatky a zľavy uvedené v regionálnom rozhodnutí z júla 2012 navrhli, posúdili a stanovili vedúci pracovníci prevádzkovateľa letiska TMA a schválilo ich predstavenstvo (odôvodnenie 73). Poplatky a zľavy následne schválilo zastupiteľstvo Marušskej župy.

(325) Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa Komisia domnieva, že predmetný sadzobník letiskových poplatkov vypracoval prevádzkovateľ letiska TMA v rámci svojich právomocí a bol uplatniteľný len na samotné letisko TMA ([152]). Príslušným referenčným rámcom na posúdenie toho, či leteckým spoločnostiam bola poskytnutá selektívna výhoda v zmysle zvýhodnenia oproti iným leteckým spoločnostiam v porovnateľnej právnej a skutkovej situácii, bol preto letiskový poriadok stanovený regionálnym rozhodnutím z júla 2012, v ktorom sa uvádzajú poplatky a zľavy platné na letisku TMA.

(326) Systém letiskových poplatkov bol otvorený pre všetky letecké spoločnosti, ktoré využívajú alebo pravdepodobne budú využívať letisko TMA a spĺňajú podmienky opísané v regionálnom rozhodnutí z júla 2012. Tento systém sa preto nezdá selektívny ani *de jure*, ani *de facto*.

(327) Podobne aj zľavy boli otvorené pre všetky letecké spoločnosti, ktoré využívajú alebo pravdepodobne budú využívať letisko TMA a spĺňajú podmienky opísané v regionálnom rozhodnutí z júla 2012. Zľavy sa preto nezdajú byť *de iure* selektívne.

(328) Komisia ďalej analyzovala, či zľavy stanovené v regionálnom rozhodnutí z júla 2012 boli *de facto* selektívne, keďže z hľadiska *ex ante* zvýhodňovali niektoré letecké spoločnosti využívajúce letisko TMA na úkor iných leteckých spoločností, ktoré ho využívali.

(329) Rumunské orgány posúdili vplyv výšky letiskových poplatkov a zliav na príjmy letiska TMA v rámci hospodárskej prognózy, ktorá bola vypracovaná na obdobie rokov 2011 – 2015 (pozri odôvodnenie 77).

([147]) Rozsudok Súdneho dvora (Veľká komora) z 21. decembra 2016, Komisia/Hansestadt Lübeck (ďalej len „Lübeck“), C-524/14 P, ECLI:EU:C:2016:971, body 40 – 67.
([148]) Lübeck, bod 58.
([149]) Lübeck, body 40 – 67 a v ňom citovaná judikatúra.
([150]) Tamže.
([151]) Tamže. Rozsudok z 15. novembra 2011, Komisia a Španielsko/Government of Gibraltar a Spojené kráľovstvo, C-106/09 P a C-107/09 P, ECLI:EU:C:2011:732, bod 87 a citovaná judikatúra.
([152]) Lübeck, bod 62.

(330) V tomto posúdení vypracovanom pred prijatím regionálneho rozhodnutia z júla 2012 sa zohľadnila skutočnosť, že tri letecké spoločnosti vyjadrili ochotu prevádzkovať pravidelné linky z letiska TMA. Odhad dopravy predpokladaný v analýze trhu z pravidelnej leteckej dopravy bol potom nasledovný:

Tabuľka 10

Očakávaný počet rotácií za mesiac, 2013 – 2016

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

Zdroj: rumunské orgány.

(331) Komisia konštatuje, že v čase prijatia regionálneho rozhodnutia z júla 2012 mohli všetky letecké spoločnosti, ktoré mali využívať letisko TMA mohli značne využívať zľavy, ktoré boli zavedené (menšou výhodou bola zľava 25 %) a dve z troch leteckých spoločností mohli dokonca využívať maximálnu zľavu 45 %. Skutočnosť, že zľavy sú lineárne progresívne a začínajú na nízkej úrovni (5 %) od niekoľkých pristátí (troch), takisto zaručuje, že nedochádza k žiadnym podstatným efektom limitu: štruktúra opatrenia nie je taká, aby jeho účinky výrazne zvýhodňovali určitú skupinu podnikov. Ani kritérium, na ktorom sa zľavy zakladajú (počet pristátí), nemôže samo osebe viesť k vylúčeniu niektorých leteckých spoločností z výhod (v porovnaní s inými kritériami, ako je veľkosť lietadla).

(332) Komisia takisto konštatuje, že kritérium umožňujúce získať určitú úroveň zľavy je všeobecné a uplatniteľné *erga omnes*, pretože sa vzťahuje len na počet rotácií za mesiac, a nie na kritériá, ktoré by mohli potenciálne zvýhodniť určité spoločnosti (napr. dostatočná frekvencia meraná dosiahnutím určitého počtu cestujúcich za mesiac alebo vlastníctvo letky príslušnej veľkosti meranej na základe prevádzky letov s lietadlami nad určitú hmotnosť).

(333) Na základe toho sa Komisia domnieva, že systém letiskových poplatkov a zliav sa aj zo skutkového hľadiska uplatňoval neselektívnym spôsobom.

12.2.1. *Záver o selektívnosti*

(334) Komisia sa domnieva, že *de iure* neexistuje selektívnosť, keďže v regionálnom rozhodnutí z júla 2012 sa nestanovujú žiadne obmedzenia uplatňovania zliav, a to ani pokiaľ ide o veľkosť lietadla, ktoré sa má použiť, ani pokiaľ ide o minimálny počet cestujúcich.

(335) Okrem toho opatrenie nie je ani *de facto* selektívne, pretože, ako sa vysvetľuje v odôvodnení 331, zľavu by mohli vo významnej miere využívať až tri letecké spoločnosti, t. j. všetky letecké spoločnosti, ktoré by v nasledujúcich rokoch prevádzkovali pravidelné služby na letisku, a jediné kritérium na využívanie určitej úrovne zľavy nezvýhodňuje žiadnu konkrétnu spoločnosť.

(336) Z uvedeného vyplýva, že opatrenie 5 nespĺňa požiadavku selektívnosti podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

12.2.2. *Záver o existencii štátnej pomoci*

(337) Podmienky stanovené v článku 107 ods. 1 ZFEÚ sú kumulatívne. Ak posudzované opatrenie nenaplní jednu z nich, toto opatrenie nepredstavuje štátnu pomoc.

(338) Na základe týchto skutočností Komisia dospieva k záveru, že opatrenie 5 nepredstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

1. Verejné financovanie, ktoré Rumunsko poskytlo prevádzkovateľovi letiska v Târgu Mureș na obdobia 2007 – 2009, 2011 – 2014 a 2014 – 2019, predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

a) Verejné financovanie pomoci v období rokov 2007 – 2009 poskytlo Rumunsko neoprávnene v rozpore s článkom 108 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie. Pomoc je zlučiteľná s vnútorným trhom na základe článku 107 ods. 3 písm. c) Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

b) Verejné financovanie v období rokov 2011 – 2014 na základe poverenia na poskytovanie služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 je zlučiteľné s vnútorným trhom na základe článku 106 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie a bolo oslobodené od povinnosti predchádzajúcej notifikácie podľa článku 108 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

c) Verejné financovanie pomoci v období rokov 2014 – 2019 na základe poverenia na poskytovanie služieb všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2014 poskytlo Rumunsko neoprávnene v rozpore s článkom 108 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie. Pomoc je zlučiteľná s vnútorným trhom na základe článku 106 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

2. Verejné financovanie, ktoré Rumunsko poskytlo v roku 2011 na infraštruktúru pozemnej obsluhy na letisku v Târgu Mureș, predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie a Rumunsko ju poskytlo neoprávnene v rozpore s článkom 108 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie. Pomoc je zlučiteľná s vnútorným trhom v zmysle článku 107 ods. 3 písm. c) Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

3. Letiskové poplatky platné na letisku v Târgu Mureș od 21. marca 2013 do 16. februára 2019 nepredstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

Článok 2

Toto rozhodnutie je určené Rumunsku.

V Bruseli 21. februára 2025

Za Komisiu
Teresa RIBERA
výkonná podpredsedníčka