Uradni list
Evropske unije

SL
Serija L

2025/1191

25.6.2025

SKLEP KOMISIJE (EU) 2025/1191

z dne 21. februarja 2025

o državni pomoči SA. 33769 – C/2015 (ex NN/2015) (ex CP/2011), ki jo je Romunija odobrila letališču Târgu Mureş v Transilvaniji

(notificirano pod dokumentarno številko C(2025) 1127)

(Besedilo v romunskem jeziku je edino verodostojno)

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti prvega pododstavka člena 108(2) Pogodbe,

ob upoštevanju Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru in zlasti člena 62(1), točka (a), Sporazuma,

po pozivu vsem zainteresiranim stranem, naj predložijo svoje pripombe v skladu z navedeno določbo ([1]), in ob upoštevanju teh pripomb,

ob upoštevanju naslednjega:

1. POSTOPEK

1.1 Postopek v zvezi z domnevnim javnim financiranjem letališča Târgu Mureş v Transilvaniji v obdobju 2007–2009

(1) Romunija je 17. maja 2010 v skladu s členom 108(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije (v nadaljnjem besedilu: Pogodba ali PDEU) Komisiji priglasila shemo pomoči, s katero se zagotavlja javna podpora za majhna regionalna letališča, vključno z letališčem Târgu Mureş v Transilvaniji (v nadaljnjem besedilu: letališče Târgu Mureş, letališče TMA ali letališče). Priglasitev je bila evidentirana pod številko zadeve N 185/2010.

(2) Z dopisom z dne 24. maja 2011 je Komisija Romunijo obvestila, da se je odločila začeti formalni postopek preiskave iz člena 108(2) PDEU pod številko zadeve SA.30931 (2011/C) (v nadaljnjem besedilu: sklep o začetku postopka iz leta 2011) ([2]) v zvezi s priglašeno shemo javnega financiranja za podporo razvoju letališke infrastrukture na majhnih regionalnih letališčih in javnim financiranjem za kritje izgub iz poslovanja, ki je bilo regionalnim letališčem dodeljeno v obdobju 2007–2009 in o katerem je Romunija Komisijo opozorila v fazi predhodne ocene priglasitve. Komisija je nato 23. junija 2011 sprejela popravek navedenega sklepa.

(3) Romunija je z dopisom z dne 25. julija 2011 svojo priglasitev umaknila. Zato je Komisija 31. oktobra 2011 zaključila preiskavo v zvezi s priglašenim ukrepom. Formalni postopek preiskave pa je ostal odprt v zvezi z javnim financiranjem, dodeljenim romunskim regionalnim letališčem v obdobju 2007–2009 za kritje izgub iz poslovanja.

([1]) Sklep Komisije SA.33769 (2015/C) (ex 2015/NN) (ex 2011/CP) – Romunija – Domnevna pomoč letališču Târgu Mureş v Transilvaniji, družbi Wizz Air, družbi Ryanair in drugim letalskim prevoznikom (UL C 104, 18.3.2016, str. 45) (kakor ga je Komisija popravila s popravkom, sprejetim 23. junija 2011) in Sklep Komisije (EU) o državni pomoči SA.30931 (11/C) (ex N 185/10), ki jo je Romunija odobrila romunskim regionalnim letališčem (UL C 207, 13.7.2011, str. 3).

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

(4) S končnim pozitivnim sklepom z dne 27. septembra 2016 (v nadaljnjem besedilu: končni sklep iz leta 2016) ([3]) je Komisija zaključila preiskavo v zadevi SA.30931 v zvezi z vsemi zadevnimi letališči, z izjemo letališč Avram Iancu v Cluju (v nadaljnjem besedilu: „letališče v Cluju“ ali „letališče CNIA“) in TMA.

(5) Zato je preiskava v zvezi z javnim financiranjem za kritje izgub iz poslovanja letališča TMA med letoma 2007 in 2009 ostala odprta in je ocenjena v tem sklepu.

1.2 Postopki v zvezi z domnevnimi ukrepi pomoči letalskim prevoznikom, ki delujejo na letališču Târgu Mureş v Transilvaniji, letališču Târgu Mureş v Transilvaniji in upravljavcu tega letališča

(6) Komisija je 13. oktobra 2011 prejela pritožbo v skladu s členom 108(3) PDEU zaradi domnevne nezakonite državne pomoči v zvezi z letališčem TMA. Pritožba je bila evidentirana pod številko zadeve SA. 33769. Z dodatnimi informacijami je bila dopolnjena 14. oktobra 2011, 18. oktobra 2011, 3. novembra 2011, 24. novembra 2011, 10. januarja 2012 in 8. novembra 2012.

(7) Komisija je 1. marca 2012 prejela drugo pritožbo zaradi domnevne nezakonite državne pomoči, dodeljene letalskemu prevozniku Wizz Air in letališču TMA. Drugi pritožnik je Komisiji dodatne informacije predložil 2. aprila 2012, 20. aprila 2012 in 15. oktobra 2012. Ta pritožba in dodatne informacije so bile prav tako evidentirane pod številko zadeve SA. 33769.

(8) Komisija je 15. oktobra 2012 prejela tretjo pritožbo zaradi domnevne nezakonite državne pomoči, dodeljene letališču TMA. Ta je bila z dodatnimi informacijami dopolnjena 7. decembra 2012, 26. februarja 2013, 27. februarja 2013, 18. septembra 2013, 5. decembra 2013, 12. februarja 2015 in 18. februarja 2015. Tudi ta pritožba in dodatne informacije so bile evidentirane pod številko zadeve SA. 33769.

(9) V obdobju 2011–2015 so si Komisija, romunski organi in posamezni pritožniki večkrat izmenjali informacije.

(10) Z dopisom z dne 31. julija 2015 je Komisija Romunijo obvestila o svojem sklepu, da začne formalni postopek preiskave iz člena 108(2) PDEU v zvezi z letališkimi pristojbinami, naloženimi letalskim prevoznikom, ki delujejo na letališču TMA, javnim financiranjem storitve splošnega gospodarskega pomena, dodeljenim upravljavcu letališča za obdobji 2011–2014 in 2014–2019, ter javnim financiranjem nakupa infrastrukture za zemeljsko oskrbo leta 2011 in parkirišč na letališču TMA (v nadaljnjem besedilu: sklep o začetku postopka iz leta 2015) ([4]).

(11) Z dopisom z dne 26. avgusta 2015 so romunski organi zaprosili za podaljšanje roka za predložitev svojega stališča.

(12) Komisija je pripombe Romunije prejela 2. oktobra 2015.

(13) Sklep o začetku postopka iz leta 2015 je bil 18. marca 2016 objavljen v *Uradnem listu Evropske unije*. Komisija je pozvala zainteresirane strani, naj v enem mesecu od datuma objave predložijo svoje pripombe o zadevnih ukrepih.

(14) Komisija je pripombe družbe Carpatair in romunskih organov prejela 15. aprila 2016, pripombe družbe Wizz Air je prejela 2. maja 2016, pripombe letališča Cluj pa 3. maja 2016.

(15) Komisija je pripombe tretjih strani Romuniji posredovala 22. avgusta 2016. Romunija je svoj odgovor na pripombe predložila 22. septembra 2016.

(16) Komisija je z dopisom z dne 24. oktobra 2017 od romunskih organov zahtevala dodatne informacije. Romunski organi so odgovorili 19. februarja 2018.

([3]) Sklep Komisije (EU) 2017/1149 z dne 27. septembra 2016 o državni pomoči SA.30931 (11/C) (ex N 185/10), ki jo je Romunija odobrila romunskim regionalnim letališčem (UL L 166, 29.6.2017, str. 36, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2017/1149/oj).

([4]) Državna pomoč – Romunija – Državna pomoč SA.32963 (2015/C) (ex 2015/NN) (ex 2011/CP) – Domnevna pomoč letališču Târgu-Mureş Transilvania, družbama Wizz Air in Ryanair ter drugim letalskim prevoznikom – Poziv k predložitvi pripomb na podlagi člena 108(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije (UL C 104, 18.3.2016, str. 77).

1.3 **Postopkovni koraki, skupni sklepoma o začetku postopka iz let 2011 in 2015**

(17) Komisija je 26. februarja 2020 od romunskih organov prejela dodatne informacije. Službe Komisije so 13. marca 2020 organizirale telekonferenco z romunskimi organi, 5. maja 2020 pa poslale zahtevek za dodatne informacije. Romunski organi so odgovorili 5. junija 2020.

(18) Komisija je z dopisi z dne 14. februarja, 4. marca, 30. julija in 25. septembra 2024 od romunskih organov zahtevala dodatne informacije. Njihove odgovore je prejela 24. marca, 12. aprila, 30. avgusta in 22. oktobra 2024.

2. **TÂRGU MUREŞ IN OKROŽJE MUREŞ**

2.1 **Pregled**

(19) Târgu Mureş je mesto v okrožju Mureş in ima 116 000 prebivalcev ([5]). Je upravno središče okrožja in velja za nadregionalno gospodarsko vozlišče.

(20) Okrožje Mureș spada v osrednjo regijo Romunije (ali *Centru* v romunščini). Ta regija vključuje tudi okrožja Alba, Brașov, Covasna, Harghita in Sibiu. Nahaja se v osrednjem delu Romunije in je od različnih mejnih prehodov enako oddaljena.

2.2 **Trendi prebivalstva in gospodarska uspešnost**

(21) Prebivalstvo okrožja Mureş v zadnjih desetletjih stalno upada. Leta 1990 je bilo v okrožju po ocenah 621 445 prebivalcev. Do leta 2010 se je to število zmanjšalo na 580 672. Do leta 2020 se je število prebivalcev dodatno zmanjšalo na 557 200, po napovedih pa naj bi se do leta 2050 zmanjšalo na 436 600. Pričakuje se, da se bo drastično zmanjšalo tudi število delovno sposobnih ljudi (15–61 let), in sicer s 397 400 leta 2010 na 255 300 do leta 2050, kar pomeni 35,8-odstotni upad ([6]).

(22) V prvem desetletju 21. stoletja je imelo okrožje Mureş med okrožji osrednje regije drugo najnižjo rast BDP in je znatno zaostajalo za Bukarešto ([7]).

2.3 **Cestna infrastruktura**

(23) Decembra 2009 je imelo okrožje Mureş 2 098 kilometrov cest, od tega 414 kilometrov državnih in 1 684 kilometrov okrožnih. Vendar je bilo le 425 kilometrov opredeljenih kot „sodobna“ infrastruktura ([8]).

(24) V času preiskave cestna infrastruktura v okrožju Mureș ni zagotavljala hitrih povezav s preostalo državo. Najpomembnejša evropska pot skozi Târgu Mureș je bila E60, ki povezuje madžarsko mejo pri Borșu z mesti, kot so Oradea, Cluj-Napoca, Târgu Mureș, Brașov, Ploiești, Bukarešta in Constanța. Okrožje Mureș je imelo dostop tudi do več drugih ključnih prometnih koridorjev: E68 (ki povezuje madžarsko mejo s Sibiuom, Brașovim in drugimi večjimi mesti), E81 (ki povezuje Bolgarijo z Romunijo in poteka skozi Bukarešto, Pitesti in Cluj-Napoco) ter E574 in E58, ki povezujeta ključna mesta in meje v regiji ([9]).

([5]) Podatki za leto 2021.
([6]) Razvojna agencija osrednje regije. Demografska analiza osrednje regije. Geodemografske razlike. Trendi in napovedi (2010). Na voljo na naslovu 31ycx_Analiza si prognoza demografica.pdf.
([7]) BDP se je med letoma 1999 in 2007 povečal le za 39,2 % v primerjavi s 102-odstotnim povečanjem v regiji Alba in 84,7-odstotnim povečanjem v okrožju Sibiu ter je bil pod povprečjem regije, ki je znašalo 59,9 %. Informacije razvojne agencije osrednje regije. Brezposelnost v osrednji regiji – vzroki in trendi (2010). Na voljo na naslovu: pqn30_somaj.pdf.
([8]) Razvojna agencija osrednje regije. Prometna infrastruktura. Ključni dejavniki trajnostnega razvoja osrednje regije (2011). Na voljo na naslovu: Microsoft Word – Coperta studiu Infrastructura de transport.
([9]) Načrt trajnostne urbane mobilnosti občine Târgu Mureș. Na voljo na spletnem naslovu: PMUD Târgu Mureș – versiunea finala.pdf.

(25) Prihodnji razvoj infrastrukture je takrat vključeval načrtovano transilvansko avtocesto A3 (v romunščini *Autostrada A3*), katere cilj je bil povezati Bukarešto z madžarsko mejo prek Braşova, Târgu Mureşa in Cluj-Napoce, ki bi potekala skozi okrožje Mureş. Poleg tega bi načrtovana avtocesta v Moldavijo izboljšala povezave med Târgu Mureşom, mesti, kot sta Roman in Iași, ter moldavsko mejo ([10]).

(26) V času preiskave prometni tokovi, ki jih je ustvarilo letališče Târgu Mureş v Transilvaniji (TMA), niso mogli obiti središča mesta Târgu Mureş, kar je skupaj s slabo kakovostjo železniških storitev negativno vplivalo na mobilnost v okrožju. Poleg tega je bilo letališče TMA decembra 2018 povezano le z izhodom A3.

3. LETALIŠČE TÂRGU MUREŞ

3.1 Letališče

(27) Letališče Târgu Mureş v Transilvaniji se nahaja 14 km jugozahodno od Târgu Mureşa. Je pomembna infrastruktura za regionalno povezljivost regije Transilvanija in podpira številna delovna mesta, povezana s sektorjem letalskih storitev.

(28) Letališče TMA je od glavnih prestolnic širše regije, tj. Beograda, Budimpešte, Bukarešte in Kišinjeva, enako oddaljeno, in sicer 450 kilometrov. Oskrbuje regijo, ki zajema več okrožij, kot so Mureș, Harghita, Covasna, deli Bistrite, Brasov, Suceava in Sibiu, in na območju katere živi skupno približno 2,7 milijona prebivalcev.

(29) Najbližji letališči sta letališče Cluj, ki je oddaljeno približno 103 km ali približno 1 uro in 30 minut vožnje z avtomobilom, in mednarodno letališče Sibiu, ki je oddaljeno približno 120 km ali približno 1 uro in 50 minut vožnje z avtomobilom. Vsa druga večja letališča so oddaljena več kot 2 uri vožnje z avtomobilom. Število potnikov na letališču TMA za obdobje 2005–2019 je prikazano v spodnji preglednici.

Preglednica 1

Število potnikov na letališču TMA med letoma 2005 in 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) Med letoma 2005 in 2019 je več letalskih prevoznikov zagotavljalo redne lete z letališča. Dejavnosti glavnih letalskih prevoznikov, ki so na letališču TMA ponujali redne lete, so opisane v naslednjih odstavkih.

(31) Družba Wizz Air je na letališču začela delovati junija 2006 na ruti v Budimpešto, leta 2007 pa je svoje dejavnosti razširila na pet drugih rut. Novembra 2007 je prenehala opravljati dejavnost na letališču. Znova je tam začela delovati leta 2008, in sicer na petih novih rutah. V letih 2009 in 2010 je lete opravljala samo na ruti v Budimpešto. Leta 2011 je svoje storitve povečala s ponovnim odprtjem in dodajanjem novih rut, ki jih je bilo skupaj osem. Od takrat je družba Wizz Air dejavna na letališču in je do tehničnega zaprtja letališča leta 2017 v povprečju opravljala lete na osmih do desetih rutah. Po ponovnem odprtju komercialnih storitev na letališču TMA je družba Wizz Air v letih 2018 in 2019 lete opravljala na štirih rutah.

([10]) Načrt trajnostne urbane mobilnosti občine Târgu Mureș.
Na voljo na spletnem naslovu: PMUD Târgu Mureș - versiunea finala.pdf.

([11]) Zadnji podatki za obdobje 2007–2009 se nekoliko razlikujejo od podatkov iz končnega sklepa iz leta 2016, ki temeljijo na pojasnilih, ki jih je predložila Romunija. Zmanjšanje števila potnikov novembra 2016 je povezano z začasnim zaprtjem letališča zaradi obnove vzletno-pristajalne steze in ploščadi ter odpovedjo vseh letov ali njihovo premestitvijo na letališče Cluj. Dela so bila zaključena junija 2018.
Vir: https://www.aeroportultransilvania.ro/wp-content/uploads/2014/05/Raportul-anual-al-administratorilor-cu-privire-la-bilantul-31-12-2016.pdf.

(32) Družba Ryanair je leta 2013 lete opravljala na dveh rutah, in sicer v Charleroi in Piso. Ruto v Charleroi je ohranila do sredine leta 2014, ko je prenehala opravljati dejavnosti na letališču, na katerem od leta 2014 ni opravljala letov na nobeni ruti.

(33) Družba Malev je med letoma 2005 in 2012 opravljala lete na ruti v Budimpešto.

(34) Družba TAROM je med letoma 2005 in 2014 ter v letih 2018 in 2019 opravljala lete na ruti v Bukarešto.

(35) Družba Carpatair je med letoma 2005 in 2008 zagotavljala letalsko povezavo s Temišvarom.

(36) Poleg tega je več letalskih prevoznikov v obdobju 2005–2019 ponujalo čarterske lete na Dansko (Cimber Air in Wideroe), v Egipt (Air Arabia, TAROM in Air Bucharest), Izrael (Sun D'Or) in Turčijo (Corendon in TAROM).

(37) V obdobju preiskave se tovorni leti na letališču niso opravljali. Prevoz tovora je večinoma potekal prek tranzitnega cestnega prometa.

3.2 **Upravljavec letališča**

(38) Od leta 1990 do leta 2019 je letališče TMA upravljala družba Regia Autonomă „Aeroportul Transilvania" Târgu-Mureș ([12]). Kot večina letališč v Romuniji je bilo letališče TMA do leta 1997 del družbe regionalnih letališč v Romuniji (v nadaljnjem besedilu: družba RAATR), ki je bila pod nadzorom romunskega ministrstva za promet.

(39) V skladu s Sklepom vlade Romunije št. 398/1997 (v nadaljnjem besedilu: sklep vlade iz leta 1997) ([13]) je bilo 13 letališč znotraj strukture družbe RAATR podrejenih lokalnim javnim organom, tj. *consilii județene* ali okrožnim svetom. Med njimi je bilo letališče TMA, ki je bilo podrejeno okrožnemu svetu Mureșa. Zato je upravljavec letališča od 6. avgusta 1997 do leta 2019 deloval v okviru pristojnosti okrožnega sveta Mureșa ([14]). V sklepu vlade iz leta 1997 je bilo predvideno, da se financiranje upravljavcev letališč zagotovi iz lastnih virov kakor tudi iz sredstev, dodeljenih iz lokalnega proračuna okrožnih svetov, in sicer v obsegu zneskov, odobrenih v ta namen. ([15]) Finančna ureditev, naloge in pristojnosti vseh upravljavcev letališč so bile za vsa letališča enake ([16]).

(40) V skladu s sklepom vlade iz leta 1997 ([17]) je sredstva in obveznosti letališča 30. junija 1997 prevzelo okrožje Mureș ([18]). Prenesena sredstva, ki so vključevala terminal, vzletno-pristajalno stezo, vozne steze in ploščadi za vkrcanje, so bila tako navedena kot sredstva okrožja Mureș.

(41) Upravljavec letališča opravlja naloge vzdrževanja in upravljanja letališke infrastrukture. Zagotavlja letališke storitve in uporabnikom (komercialnim letalskim prevoznikom in uporabnikom nekomercialnega splošnega letalstva) zaračunava za uporabo take infrastrukture.

(42) Leta 2011 je bilo letališče TMA pooblaščeno za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena (v nadaljnjem besedilu: storitev splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011) z regionalnim sklepom okrožnega sveta Mureșa št. 107/2011 z dne 18. avgusta 2011 (v nadaljnjem besedilu: regionalni sklep iz avgusta 2011 ali pooblastitev za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011). Ta sklep je veljal od 18. avgusta 2011 do 30. oktobra 2014.

([12]) To je samoupravna pravna oseba v skladu s členoma 2 in 3 romunskega zakona št. 15/1990 o reorganizaciji državnih gospodarskih enot kot avtonomnih in gospodarskih družb.
([13]) Sklep vlade Romunije št. 398/1997 o prehodu nekaterih avtonomnih letaliških uprav iz pristojnosti ministrstva za promet v pristojnost okrožnih svetov.
([14]) Sklep okrožnega sveta Mureșa št. 37 z dne 11. septembra 1997.
([15]) Člen 3 sklepa vlade iz leta 1997.
([16]) Člen 3 sklepa vlade iz leta 1997 in Priloga II (Okvirna uredba za organizacijo in delovanje upravljavcev letališč) k navedenemu sklepu.
([17]) Člen 1(2) sklepa vlade iz leta 1997.
([18]) Priloga 3 k sklepu vlade iz leta 1997.

(43) Drugič je bil upravljavec letališča za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena (v nadaljnjem besedilu: storitev splošnega gospodarskega pomena iz leta 2014) pooblaščen s sklepom okrožnega sveta Mureș št. 161/2014 z dne 30. oktobra 2014, kakor je bil spremenjen s sklepom okrožnega sveta Mureș št. 67/2015 z dne 18. junija 2015 (v nadaljnjem besedilu: regionalni sklep iz oktobra 2014 ali pooblastitev za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2014). Ta sklep je veljal do 9. maja 2019.

4. PODROBEN OPIS UKREPOV

(44) Ta sklep zajema pet ukrepov ([19]):

— ukrep 1 – financiranje letališča TMA v obdobju 2007–2009,

— ukrep 2 – financiranje infrastrukture za zemeljsko oskrbo za letališče TMA v letu 2011,

— ukrep 3 – financiranje letališča TMA na podlagi pooblastitve za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 od avgusta 2011 do oktobra 2014,

— ukrep 4 – financiranje letališča TMA na podlagi pooblastitve za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2014 od oktobra 2014 do 31. julija 2019,

— ukrep 5 – letališke pristojbine za letalske prevoznike, ki so na letališču TMA delovali od 21. marca 2013 do 16. februarja 2019.

4.1 Ukrep 1 – financiranje letališča TMA v obdobju 2007–2009

(45) Romunski organi so pojasnili, da so v obdobju 2007–2009 vsa majhna romunska regionalna letališča na splošno ustvarjala izgubo in da je njihove izgube iz poslovanja letno krila država ([20]).

(46) Posebej v zvezi z letališčem TMA sta poslovni izid iz poslovanja za referenčno obdobje in dodeljeno javno financiranje predstavljena v spodnji preglednici.

Preglednica 2

Poslovni izid iz poslovanja letališča TMA in javno financiranje v obdobju 2007–2009 (v RON)

Leto	2007	2008	2009	Skupaj
Stroški poslovanja	4 855 746	6 143 528	7 135 784	18 135 058
Prihodki iz poslovanja	2 979 561	2 016 657	2 018 773	7 014 991
Poslovni izid iz poslovanja: primanjkljaj/izguba	(1 876 185)	(4 126 871)	(5 117 011)	(11 120 067)
Znesek nadomestila, izplačanega iz javnih sredstev	1 838 540	4 305 247	4 722 536	10 866 323
Vrzel v financiranju, ki ni pokrita z javnimi sredstvi/prekomernim nadomestilom	(37 645)	178 376	(394 475)	(253 744)
Vrzel v financiranju, ki ni pokrita z javnimi sredstvi/prekomernim nadomestilom (v EUR)	(11 286)	48 440	(93 056)	(152 783)

([19]) Ker se ta sklep nanaša na dva sklepa o začetku postopka, je Komisija preuredila številčenje ukrepov iz sklepa o začetku postopka iz leta 2015, da bi izboljšala berljivost.

([20]) Glej uvodno izjavo 29 sklepa o začetku postopka iz leta 2011.

(47) Letališče TMA je v obdobju 2007–2009 iz ukrepa 1 prejelo skupno 10 866 323 RON (2 834 420 EUR ([21])). Čeprav je bil izid za leto 2008 zaključen s prekomernim nadomestilom, je bilo skupno nadomestilo za ta tri leta nižje od poslovnega izida iz poslovanja, zaradi česar je vrzel v financiranju znašala 253 744 RON (152 783 EUR).

(48) Po navedbah Romunije je javno financiranje, ki je bilo dodeljeno za vsako leto v obdobju 2007–2009, pomenilo nadomestilo za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena, ki je zajemala splošno upravljanje letališča TMA, in je bilo v skladu s pogoji iz Odločbe Komisije 2005/842/ES z dne 28. novembra 2005 o uporabi člena 86(2) Pogodbe ES (zdaj člen 106(2) PDEU) za državne pomoči v obliki nadomestila za javne storitve, dodeljene nekaterim podjetjem, pooblaščenim za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena (v nadaljnjem besedilu: sklep o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005) ([22]).

(49) Zlasti:

(a) za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena je bil pooblaščen upravljavec letališča s sklepom vlade iz leta 1997 o določitvi obveznosti javne službe, parametrov za izračun nadomestila in dogovorov za preprečitev kakršnega koli prekomernega nadomestila;

(b) letni promet na letališču ni presegel 1 000 000 potnikov.

(50) Sklep vlade iz leta 1997 določa, da se stroški poslovanja in kapitala zadevnih letališč krijejo iz lastnih sredstev, ki se v potrebnem obsegu dopolnijo z javnim financiranjem. Romunija meni, da se s tem mehanizmom preprečuje prekomerno nadomestilo, saj lahko letališča prejmejo le znesek, potreben za kritje vseh stroškov. Ti zneski se letališčem plačajo na začetku leta na podlagi napovedi stroškov, morebitni presežek pa se ob koncu proračunskega leta vrne državi. Proračun letališča za zadevno obdobje je bil odobren s sklepom okrožnega sveta Mureșa.

(51) Proračun letališča za leto 2007 je bil odobren s sklepom okrožnega sveta Mureșa št. 3 z dne 25. januarja 2007, s katerim so bili odobreni proračun okrožnega sveta Mureșa in zneski, dodeljeni za sofinanciranje razvojnih programov upravnih teritorialnih enot okrožja Mureș za leto 2007.

(52) Proračun letališča za leto 2008 je bil odobren z resolucijo okrožnega sveta Mureșa št. 56 z dne 27. marca 2008 o proračunu prihodkov in odhodkov avtonomne uprave letališča Târgu Mureș v Transilvaniji za leto 2008 ter ciljih in merilih uspešnosti direktorja uprave.

(53) Proračun letališča za leto 2009 je bil odobren s sklepom okrožnega sveta Mureșa št. 37 z dne 29. aprila 2009 o odobritvi proračuna prihodkov in odhodkov uprave Regia Autonomă Aeroportul „Transylvania Mureș“ za leto 2009.

4.2 **Ukrep 2 – financiranje infrastrukture za zemeljsko oskrbo v letu 2011**

(54) V sklepu o začetku postopka iz leta 2015 je bilo ugotovljeno, da je upravljavec letališča prejel javno podporo za financiranje infrastrukture za zemeljsko oskrbo v skupnem znesku 3 038 362 RON (716 747 EUR). Po navedbah Romunije je navedena plačila okrožni svet Mureșa odobril pred sprejetjem regionalnega sklepa okrožnega sveta Mureșa št. 107/2011 z dne 18. avgusta 2011, s katerim je bilo, kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 42, letališče TMA pooblaščeno za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena.

(55) Romunija je pojasnila, da mora vsako letališče, da bi izpolnilo svoje obveznosti kot ponudnik storitev splošnega gospodarskega pomena, zagotoviti minimalno raven infrastrukture za zemeljsko oskrbo, potrebne za premike zrakoplovov, ki so po zakonu oproščeni letaliških pristojbin ([23]). Poleg tega so romunski organi pojasnili, da je bilo financiranje infrastrukture za zemeljsko oskrbo omejeno na dejanske stroške opreme, kot je prikazano v spodnji preglednici.

([21]) Devizni tečaj v tem sklepu je izračunan kot letno povprečje uradnega deviznega tečaja EUR/RON v skladu z vrednostmi, ki jih ponuja Evropska centralna banka (ECB). V zvezi s tem so uporabljeni naslednji devizni tečaji: 3,34 (2007), 3,68 (2008) in 4,24 (2009).

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

([23]) Glej uvodno izjavo 143 sklepa o začetku postopka iz leta 2015.

Preglednica 3

Javno financiranje infrastrukture za zemeljsko oskrbo v letu 2011 (v RON)

	Ocenjeni stroški, vključno z DDV	Ocenjeni stroški, brez DDV	Vrednost DDV (delež 24 %)	Vrednost ponujene javne podpore, vključno z DDV
Letališki avtobusi	205 823	165 986	39 836	205 823
Voziček za potniško prtljago	59 163	47 712	11 451	59 163
Zemeljska napajalna enota (500 kVA)	179 676	144 900	34 776	179 676
Samohodne stopnice	919 823	741 800	178 023	919 823
Enota za razledenitev	1 673 876	1 349 900	323 976	1 673 876
SKUPAJ	**3 038 362**	**2 450 299**	**588 062**	**3 038 362**
SKUPAJ V EUR	**716 747**	**578 023**	**138 723**	**716 747**

(56) Letališče TMA je v letu 2011 iz ukrepa 2 prejelo skupno 2 450 299 RON (578 023 EUR) ([24]).

(57) Romunija je pojasnila, da po podatkih iz računovodskih evidenc uprave znesek v višini 588 062 RON, ki je odbitni DDV, ni bil vključen v stroške infrastrukture za zemeljsko oskrbo, kupljene leta 2011, ampak je bila ta vrednost odbita od davka na dodano vrednost, dolgovanega državnemu proračunu, in jo je nato javni organ oblasti okrožnega sveta Mureşa povrnil.

4.3 Ukrep 3 – financiranje letališča TMA na podlagi pooblastitve za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 od avgusta 2011 do oktobra 2014

(58) V skladu s členom 1(2) regionalnega sklepa iz avgusta 2011 storitev splošnega gospodarskega pomena zajema naslednje dejavnosti, ki jih opravlja letališče:

(a) gradnja letališke infrastrukture in opreme: vzletno-pristajalne steze, terminali, rampe, kontrolni stolp ali naprave, ki jih neposredno podpirajo, in sicer naprave za gašenje požara, varnostna oprema in oprema za varovanje;

(b) upravljanje infrastrukture, opreme in naprav, ki jih neposredno podpirajo, vključno z vzdrževanjem, popravilom, nadgradnjo ali upravljanjem letališke infrastrukture;

(c) opravljanje pomožnih storitev za zračni prevoz, razen storitev zemeljske oskrbe;

(d) zagotavljanje služb kontrole zračnega prometa, službe gašenja požarov, služb za ukrepanje ob nesrečah, varnosti;

(e) zagotavljanje prostorov in javne infrastrukture, potrebnih za javne organe, ki opravljajo posebne kontrolne dejavnosti na letališču, v skladu z zakonom;

([24]) Devizni tečaj v tem sklepu je izračunan kot letno povprečje uradnega deviznega tečaja EUR/RON v skladu z vrednostmi, ki jih ponuja ECB. V zvezi s tem devizni tečaj, uporabljen za leto 2011, znaša 4,2391.

(f) obdelava letov zrakoplovov, ki so zakonsko oproščeni plačila letaliških pristojbin ([25]), vključno z obdelavo potnikov na teh letih;

(g) nakup in vzdrževanje potrebne opreme za zemeljsko oskrbo zrakoplovov, ki so zakonsko oproščeni plačila letaliških pristojbin, in

(h) zaščita letališke infrastrukture.

(59) Po navedbah romunskih organov dejavnosti iz točk (d) do (h) zgoraj niso gospodarske in spadajo na področje pristojnosti javnih organov.

(60) V zvezi s točkama (f) in (g) romunski organi navajajo, da so nekatere kategorije zrakoplovov na vseh romunskih letališčih zakonsko oproščene vseh letaliških taks in pristojbin, vključno s pristojbinami za zemeljsko oskrbo.

(61) V skladu s členom 1(3) regionalnega sklepa iz avgusta 2011 se komercialne dejavnosti, ki niso neposredno povezane z dejavnostmi letališča, ne smejo podpirati ([26]). Poleg tega člen 4 regionalnega sklepa iz avgusta 2011 vključuje mehanizem za pregled nadomestila za izpolnjevanje obveznosti javne službe in preprečevanje prekomernega nadomestila. Pri izračunu nadomestila se upoštevajo vsi stroški, nastali pri izvajanju dejavnosti, ki so povezane s storitvijo splošnega gospodarskega pomena, in ustrezen delež skupnih stroškov. Prihodki, ki se upoštevajo pri določitvi nadomestila, vključujejo vse prihodke iz dejavnosti, zajetih v storitvi splošnega gospodarskega pomena, in vse dobičke iz dejavnosti, ki niso dejavnosti, povezane s storitvijo splošnega gospodarskega pomena.

(62) Romunski organi so poudarili, da je moral upravljavec letališča voditi ločene račune za dejavnosti v okviru storitve splošnega gospodarskega pomena in komercialne dejavnosti ter vrniti morebitne zneske prekomernega nadomestila, ki jih je ugotovil kateri koli nadzorni organ, vključno s specializiranim oddelkom državnega javnega organa. Upravljavec letališča potrjuje, da so bili računovodski izkazi za leto 2011 in poznejši računovodski izkazi pripravljeni v skladu z načeli ločevanja odhodkov in prihodkov iz storitve splošnega gospodarskega pomena od odhodkov in prihodkov, povezanih s komercialnimi dejavnostmi.

(63) Poleg tega je bil v skladu s sklepom okrožnega sveta št. 158/2012 o odobritvi proračuna prihodkov in odhodkov upravljavca letališča okrožni svet Mureșa pooblaščen za izvajanje preverjanj in odobritev računovodskih izkazov, ki jih je predložil upravljavec letališča, da bi se preprečilo prekomerno nadomestilo in preverilo, ali je upravljavec letališča izpolnil svoje obveznosti javne službe. Glede na ugotovitve, ki izhajajo iz navedenih preverjanj, okrožni svet Mureșa od upravljavca letališča zahteva povračilo morebitnega prekomernega nadomestila ali po potrebi predlaga pregled dejavnosti, povezanih s storitvijo splošnega gospodarskega pomena.

(64) V skladu z letnimi računovodskimi izkazi, ki jih je pripravilo letališče TMA in so jih preverili romunski organi, je v nadaljevanju v Preglednica 4 prikazan poslovni izid iz poslovanja letališča TMA za obdobje, v katerem je veljala pooblastitev za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011. Kot je razvidno iz spodnje preglednice, se z nadomestilom, čeprav je bilo v prvem letu pozitivno, ne izravna višina skupnih izgub za leta, v katerih se je opravljala storitev splošnega gospodarskega pomena.

([25]) V skladu s členom 3(2) romunskega zakona o letalstvu so na letališčih, odprtih za komercialni promet, naslednje vrste zrakoplovov oproščene plačila potniške pristojbine, pristajalne pristojbine, pristojbine za parkiranje in razsvetljavo ter pristojbine za navigacijske službe zračnega prometa: (a) romunska vojaška letala; (b) tuja vojaška letala na podlagi dvostranskih sporazumov, sklenjenih na zahtevo ministrstva za obrambo; (c) zrakoplovi, na katerih so predstavniki držav pri opravljanju uradnih dolžnosti; (d) zrakoplovi, ki letijo v interesu ZN, Rdečega križa ali Rdečega polmeseca; (e) zrakoplovi, ki izvajajo misije iskanja in reševanja; (f) zrakoplovi, ki izvajajo humanitarne misije in misije pomoči; (g) zrakoplovi, ki morajo pristati zaradi tehničnih težav, meteoroloških razmer ali drugih izrednih razmer; (h) zrakoplovi, ki pristanejo po navodilu ministrstva za promet in/ali ministrstva za obrambo; (i) druge vrste zrakoplovov, kot jih določa zakon. V skladu s členom 31(4) se oprostitve iz točk (a) do (c) uporabljajo samo na letališčih, na katerih je večinska delničarka romunska država.

([26]) Čeprav je bila s pooblastitvijo za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 dovoljena tudi pomoč za naložbe, je področje uporabe tega sklepa omejeno na oceno pomoči za tekoče poslovanje do zneskov, določenih v preglednici 4.

Preglednica 4

Poslovni izid iz poslovanja letališča TMA in javno financiranje v okviru pooblastitve za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 (v RON)

Obdobje	2011	2012	2013	Januar–oktober 2014	Skupaj
Stroški poslovanja	7 924 410	10 517 504	11 605 800	9 115 644	39 163 358
Prihodki iz poslovanja	3 064 460	5 012 189	5 939 214	5 030 556	19 046 419
Poslovni izid iz poslovanja/ izguba	(4 859 950)	(5 505 315)	(5 666 586)	(4 085 088)	(20 116 939)
Znesek nadomestila	4 951 625	5 367 648	5 606 274	3 592 570	19 518 117
Vrzel v financiranju, ki ni pokrita z nadomestilom	91 675	(137 667)	(60 312)	(492 518)	(598 822)
Vrzel v financiranju, ki ni pokrita z nadomestilom (v EUR)	21 626	(30 871)	(13 648)	(110 977)	(134 699)

(65) Letališče TMA je v obdobju 2011–oktober 2014 iz ukrepa 3 prejelo skupno 19 518 117 RON (4 449 930 EUR) ([27]).

4.4 Ukrep 4 – financiranje letališča TMA na podlagi pooblastitve za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2014 od 30. oktobra 2014 do 9. maja 2019

(66) V skladu s členom 1(2) regionalnega sklepa iz oktobra 2014 storitev splošnega gospodarskega pomena na letališču TMA zajema naslednje dejavnosti:

(a) upravljanje, redno vzdrževanje, popravilo, posodobitev, razširitev in gradnja območij za premikanje zrakoplovov (vzletno-pristajalne steze, ploščadi, platforme), kontrolni stolp, terminali, električni obrat, ki ga upravlja vlada, in s tem povezana oprema: varnostni sistemi in oprema ter sistemi in oprema za varovanje, električni sistemi, razsvetljava vzletno-pristajalne steze, omrežja javne infrastrukture, protipožarni sistemi, sistem nadzora in spremljanja;

(b) organizacija, oprema, vzdrževanje in upravljanje pretoka potnikov na letaliških terminalih, zagotavljanje storitev na področju varnosti in zaščite;

(c) storitve zemeljske oskrbe zrakoplovov v državni lasti, vključno z nabavo s tem povezane opreme ([28]);

(d) zaščita letališke infrastrukture;

(e) operacije iskanja in reševanja na območju letališča;

(f) objekti za varovanje in varnost v izrednih razmerah, preprečevanje in obvladovanje požarov;

(g) zagotavljanje območij, objektov in infrastrukture, ki jih za izvajanje svojih posebnih dejavnosti potrebujejo carinska uprava, mejna policija, policija za zračni promet, ministrstvo za notranje zadeve in romunska obveščevalna služba, in

(h) brezplačno opravljanje državnih letov, vojaških letov v okviru nekaterih ministrstev in vladnih služb, nujnih letov in letov v drugih pravno urejenih okoliščinah.

([27]) Devizni tečaj v tem sklepu je izračunan kot letno povprečje uradnega deviznega tečaja EUR/RON v skladu z vrednostmi, ki jih ponuja ECB. V zvezi s tem so uporabljeni naslednji devizni tečaji: 4,24 (2011), 4,46 (2012), 4,42 (2013) in 4,44 (2014).

([28]) V zvezi z zemeljsko oskrbo je Romunija trdila, da ni pravne določbe, ki bi izrecno prepovedovala vključitev zemeljske oskrbe v kategorijo storitev splošnega gospodarskega pomena. Dejavnost zemeljske oskrbe je pomožna letališka storitev za zračni prevoz in brez te storitve letališče Târgu Mureș ne bi moglo izpolnjevati svojih obveznosti javne službe, za katere ga je pooblastil okrožni svet Mureșa.

(67) Po navedbah romunskih organov je bil akt o storitvi splošnega gospodarskega pomena iz leta 2014 pripravljen v skladu s Sporočilom Komisije o uporabi pravil Evropske unije o državni pomoči za nadomestilo, dodeljeno za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena, ([29]) in Okvirom Evropske unije za državno pomoč v obliki nadomestila za javne storitve (v nadaljnjem besedilu: okvir za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2012) ([30]) ob upoštevanju smernic o državni pomoči letališčem in letalskim prevoznikom iz leta 2014 (v nadaljnjem besedilu: smernice za letalski sektor iz leta 2014) ([31]). Regionalni sklep iz oktobra 2014 omogoča nepovratna sredstva za naložbe in stroške poslovanja, in sicer v obliki nadomestila za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena.

(a) V skladu s členom 4(2) regionalnega sklepa iz oktobra 2014 se stroški naložb, povezani s storitvijo splošnega gospodarskega pomena, nadomestijo na podlagi vrzeli v financiranju v skladu s poslovnim načrtom upravljavca letališča, in sicer do največ 75 % upravičenih stroškov.

(b) V skladu s členom 4(4) regionalnega sklepa iz oktobra 2014 se javno financiranje stroškov poslovanja določi letno na podlagi vrzeli v financiranju dejavnosti v okviru storitve splošnega gospodarskega pomena, ki temeljijo na poslovnem načrtu upravljavca letališča. V skladu s členom 4(5) nadomestilo za stroške poslovanja v prvih petih letih ne sme presegati 80 % primanjkljaja iz poslovanja v preteklih petih letih in 50 % tega primanjkljaja iz poslovanja v prihodnjih petih letih.

(c) V skladu s členom 4(7) regionalnega sklepa iz oktobra 2014 znesek nadomestila (za stroške poslovanja in naložb) ne sme presegati zneska, potrebnega za kritje stroškov, nastalih pri izpolnjevanju obveznosti javne službe. V skladu s členom 4(9) se upoštevajo samo stroški, povezani s storitvijo splošnega gospodarskega pomena, in sorazmeren prispevek skupnih stroškov. Medtem ko v skladu s členom 4(10) prihodki, ki jih je treba upoštevati za nadomestilo, zajemajo vse prihodke, povezane s storitvijo splošnega gospodarskega pomena, ter ves dobiček iz drugih nepovezanih dejavnosti letališča. V skladu s členom 4(11) nadomestilo ne sme presegati razlike med zgoraj navedenimi stroški in prihodki, da se prepreči morebitno prekomerno nadomestilo.

(68) V skladu s členom 2(2) in (3) naj bi storitev splošnega gospodarskega pomena iz leta 2014 prvotno zajemala desetletno obdobje, tj. do 4. aprila 2024, da bi sovpadala s tako imenovanim prehodnim obdobjem za pomoč za tekoče poslovanje v skladu s smernicami za letalski sektor iz leta 2014, predviden pa je tudi morebiten pregled na podlagi naslednjih scenarijev: (i) po štirih letih od prvotne pooblastitve; (ii) če promet letališča presega 700 000 potnikov na leto ali (iii) kadar koli to zahteva ustrezna zakonodaja. Vendar je bil regionalni sklep iz oktobra 2014, kot je bilo navedeno, veljaven le do 9. maja 2019.

(69) Romunski organi so predložili informacije o poslovnem načrtu letališča TMA za obdobje 2014–2024 (v nadaljnjem besedilu: poslovni načrt).

Preglednica 5

Pričakovani predhodni ekonomski kazalniki, predvideni v poslovnem načrtu (v RON)

	Nov.–dec. 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Pričakovani prihodki na podlagi informacij, ki so bile na voljo pred 30. oktobrom 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
Pričakovani stroški na podlagi informacij, ki so bile na voljo pred 30. oktobrom 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]) Sporočilo Komisije o uporabi pravil Evropske unije o državni pomoči za nadomestilo, dodeljeno za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena (UL C 8, 11.1.2012, str. 4).
([30]) Sporočilo Komisije Okvir Evropske unije za državno pomoč v obliki nadomestila za javne storitve (UL C 8, 11.1.2012, str. 15).
([31]) Sporočilo Komisije Smernice o državni pomoči letališčem in letalskim prevoznikom (2014) (UL C 99, 4.4.2014, str. 3).

	Nov.–dec. 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Vrzel v financiranju poslovanja, ki se pričakuje na podlagi informacij, ki so bile na voljo pred 30. oktobrom 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
Ocenjeno nadomestilo	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
Ocenjeno nadomestilo (v EUR)	547 818	1 281 859	849 025	618 862	495 105	338 450	256 266	194 335	88 120	0	0

(70) V spodnji preglednici so prikazani zneski, ki so jih romunski organi dejansko dodelili na podlagi pooblastitve iz leta 2014.

Preglednica 6

Financiranje na podlagi pooblastitve za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2014

Nadomestilo	Nov.–dec. 2014	2015	2016	2017	2018	Jan.–apr. 2019	Skupaj
v RON	2 550 353	5 448 221	3 619 000	5 038 198	4 687 908	375 981	21 719 661
v EUR	574 662	1 225 531	805 905	1 102 740	1 007 286	79 237	4 795 362

(71) Letališče TMA je od novembra 2014 do aprila 2019 iz ukrepa 4 prejelo skupno 21 719 661 RON (4 795 362 EUR) ([32]).

(72) Romunski organi so pojasnili, da je bil glavni razlog, da je bilo dejansko nadomestilo višje od predhodno ocenjenega nadomestila v obdobju 2017–2018, posledica omejitev letov in popolne prekinitve letov med novembrom 2016 in junijem 2018, ko vzletno-pristajalna steza ni izpolnjevala tehničnih zahtev, zaradi česar je bila nato obnovljena. Letališče je po 12-mesečnem obdobju omejenih letalskih operacij (17. november 2016–4. oktober 2017) in osemmesečnem obdobju prekinitve letov (4. oktober 2017–25. junij 2018) znova začelo operativno delovati 25. junija 2018.

4.5 Ukrep 5 – letališke pristojbine za letalske prevoznike, ki so na letališču TMA delovali od 21. marca 2013 do 16. februarja 2019

(73) Romunski organi navajajo, da:

(a) je romunska država s sklepom vlade št. 455 z dne 4. maja 2011 določila skupna načela za zaračunavanje letaliških pristojbin na letališčih v Romuniji. V skladu s tem zakonodajnim aktom se letališke pristojbine uporabljajo nediskriminatorno za vse uporabnike letališča. Poleg tega imajo upravljavci letališč pravico prilagoditi letališke pristojbine nekaterim vidikom javnega in splošnega interesa, vključno z okoljskimi vidiki, na podlagi ustreznih, objektivnih in preglednih meril ([33]). S sklepom vlade je bil *Regia Autonomă „Autoritatea Aeronautică Civilă Română“* (tj. romunski organ za civilno letalstvo) imenovan kot neodvisni nadzorni organ, odgovoren za nadzor uporabe določb sklepa vlade št. 455 ([34]);

([32]) Devizni tečaj v tem sklepu je izračunan kot letno povprečje uradnega deviznega tečaja EUR/RON v skladu z vrednostmi, ki jih ponuja ECB. V zvezi s tem so uporabljeni naslednji devizni tečaji: 4,44 (2014), 4,46 (2015), 4,49 (2016), 4,57 (2017), 4,65 (2018), 4,75 (2019), 4,84 (2020), 4,92 (2021) in 4,93 (2022).

([33]) Člen 5 sklepa vlade št. 455 z dne 4. maja 2011.

([34]) Člen 14 sklepa vlade št. 455 z dne 4. maja 2011.

(b) odredba romunskega ministrstva za promet in infrastrukturo št. 744/2011 z dne 23. septembra 2011 (v nadaljnjem besedilu: odredba ministrstva za promet iz leta 2011) se uporablja za naslednje letališke pristojbine: (i) pristajalna pristojbina ([35]); (ii) tarifa za razsvetljavo ([36]); (iii) parkirnina ([37]); (iv) tarifa za potniške storitve ([38]); (v) tarifa za razvoj ([39]); (vi) tranzitna tarifa ([40]) in (vii) pristojbina za transfer ([41]). V odredbi je pojasnjeno, da o uporabi katere koli od navedenih letaliških pristojbin odloča upravljavec letališča ([42]). Navedeno je tudi, da lahko upravljavec letališča letališke pristojbine uvede pod različnimi posebnimi pogoji ([43]) in da bi bilo treba letališke pristojbine uporabljati nediskriminatorno in brez izkrivljanja konkurence med uporabniki.

(c) Odredba ministrstva za promet iz leta 2011 je bila za letališče TMA izvedena s sklepom okrožnega sveta Mureș št. 25/2012 z dne 29. februarja 2012 (v nadaljnjem besedilu: regionalni sklep iz februarja 2012). V skladu z navedenim sklepom se letališke pristojbine uporabljajo na pregleden in nediskriminatoren način za vse uporabnike letališke infrastrukture, odobri pa jih okrožni svet Mureș ([44]).

(d) Višina letaliških pristojbin je bila določena s sklepom okrožnega sveta Mureș št. 83/2012 z dne 6. julija 2012 (v nadaljnjem besedilu: regionalni sklep iz julija 2012), s katerim je bil odobren sklep upravnega odbora letališča TMA št. 7 z dne 26. junija 2012. Uporabljala se je le za letalske prevoznike, ki so delovali na letališču TMA. Ta sklep je nadomestil prejšnji sklep okrožnega sveta Mureș št. 26/2011 z dne 24. marca (v nadaljnjem besedilu: regionalni sklep iz marca 2011).

([35]) V Prilogi 1 k odredbi ministrstva za promet iz leta 2011 so za pristajalno pristojbino določeni naslednji pogoji:
(a) pristojbina se izračuna na podlagi največje certificirane vzletne mase zrakoplova;
(b) deleži tone, manjši od 500 kg, se ne upoštevajo, deleži, večji od 500 kg, pa se štejejo za eno tono; zrakoplovom z največjo vzletno maso, manjšo od 500 kg, se zaračuna pristojbina za eno tono;
(c) pristojbina se zaračuna za en pristanek in en vzlet, imetnik pa je upravičen do:
— uporabe letaliških objektov in naprav, razen razsvetljave,
— uporabe terminalskih območij in objektov, razen tistih, za katere se pristojbina zaračuna ločeno,
— parkiranja letala, vendar ne več kot dve uri po pristanku;
(d) pristojbina po potrebi vključuje tudi stroške letališča za kapitalske naložbe in vzdrževalna dela, povezana s površinami za premikanje zrakoplovov;
(e) da bi se spodbudile pogostejše operacije, lahko upravni organ letališča glede na število premikov uvede do 50-odstotne popuste na pristajalno pristojbino, pri čemer se lahko popusti postopno vsakokrat povečajo za do 5 %.

([36]) V Prilogi 1 k odredbi ministrstva za promet iz leta 2011 so za tarifo za razsvetljavo določeni naslednji pogoji:
(a) pristojbina se izračuna na podlagi največje certificirane vzletne mase zrakoplova;
(b) deleži ene tone, manjši od 500 kg, se ne upoštevajo, deleži, večji od 500 kg, pa se štejejo za eno tono; zrakoplovom z največjo vzletno maso, manjšo od 500 kg, se zaračuna pristojbina za eno tono;
(c) pristojbina se zaračuna za vsak pristanek in vsak vzlet, pri katerih so bili uporabljeni letališka razsvetljava in/ali svetlobne naprave.

([37]) V Prilogi 1 k odredbi ministrstva za promet iz leta 2011 so za plačilo parkirnine določeni naslednji pogoji:
(a) pristojbina se izračuna na podlagi največje certificirane vzletne mase zrakoplova in intervala čakanja;
(b) deleži ene tone, manjši od 500 kg, se ne upoštevajo, deleži, večji od 500 kg, pa se štejejo za eno tono; zrakoplovom z največjo vzletno maso, manjšo od 500 kg, se zaračuna pristojbina za eno tono.

([38]) V Prilogi 1 k odredbi ministrstva za promet iz leta 2011 so za tarifo za potniške storitve določeni naslednji pogoji:
(a) pristojbina se zaračuna za vsakega potnika, ki se vkrca na letališču in odpotuje z njega;
(b) pristojbina se za tranzitne potnike, transferne potnike in otroke, mlajše od 2 let, ne zaračuna.

([39]) V Prilogi 1 k odredbi ministrstva za promet iz leta 2011 so za tarifo za razvoj določeni naslednji pogoji:
(a) pristojbina se zaračuna za vsakega potnika, ki se vkrca na letališču in odpotuje z njega, ter se objavi skupaj z obdobjem uporabe;
(b) pristojbina se zaračuna za obdobje trajanja naložbenih ciljev, za katere se uporablja;
(c) pristojbina se določi na pregleden način, pri čemer so uporabniki letališča obveščeni o naložbenih ciljih, ki naj bi se financirali iz pristojbine, in o trajanju zaračunavanja pristojbine.

([40]) V Prilogi 1 k odredbi ministrstva za promet iz leta 2011 so za tranzitno tarifo določeni naslednji pogoji:
(a) pristojbina se zaračuna za vsakega potnika, ki se vkrca na letališču in prestopi na tem letališču;
(b) pristojbina se za otroke, mlajše od 2 let, ne zaračuna;
(c) pristojbina po potrebi vključuje tudi stroške letališča za naložbene namene, povezane s transfernimi operacijami, ter stroške varovanja letališča, povezane s transfernimi potniki.

([41]) V Prilogi 1 k odredbi ministrstva za promet iz leta 2011 so za transferno pristojbino določeni naslednji pogoji:
(a) pristojbina se zaračuna za vsakega potnika, ki se vkrca na letališču in prestopi na tem letališču;
(b) pristojbina se za otroke, mlajše od 2 let, ne zaračuna;
(c) pristojbina po potrebi vključuje tudi stroške letališča za naložbene namene, povezane s transfernimi operacijami, za katere veljajo zahteve iz točke 5(b) in (c), ter stroške varovanja letališča, povezane s transfernimi potniki.

([42]) Člen 1(3) odredbe ministrstva za promet iz leta 2011.

([43]) Člen 4(1) odredbe ministrstva za promet iz leta 2011 in Priloga 1 k odredbi ministrstva za promet iz leta 2011.

([44]) Člen 10(8) regionalnega sklepa iz februarja 2012.

(e) Regionalni sklep iz julija 2012 je bil v skladu z zakonom predložen ministrstvu za notranje zadeve, ki je opravilo kontrolo njegove zakonitosti. Ministrstvo ni izpostavilo nobenih vidikov nezakonitosti. Letališke pristojbine iz regionalnega sklepa iz julija 2012 so bile 20. septembra 2012 objavljene v zborniku letalskih informacij Romunije. Veljati so začele šest mesecev po objavi, tj. 21. marca 2013, v skladu z veljavno zakonodajo.

(74) V Preglednica 7 je predstavljena višina letaliških pristojbin na podlagi regionalnega sklepa iz julija 2012.

Preglednica 7

Letališke pristojbine letališča TMA na podlagi regionalnega sklepa iz julija 2012

Pristojbina	Strošek (v EUR)
Pristanek	1,25/tono
Razsvetljava vzletno-pristajalne steze	0,40/tono
Parkiranje	0,15/tono/uro
Pristojbina za potniške storitve	1,00/potnika

(75) Romunski organi so navedli, da upravljavec letališča ni prejel celotne pristojbine za potniške storitve v višini 1 EUR na potnika. Od tega zneska je bilo 0,275 EUR na potnika prenesenih na preiskovalni in analitski center za varnost v civilnem letalstvu, 0,05 EUR na vkrcanega potnika pa na romunski organ za civilno letalstvo (tj. upravljavec letališča na ti organizaciji prenese skupno 0,325 EUR na vkrcanega potnika).

(76) V skladu z regionalnim sklepom iz julija 2012 se pristajalna pristojbina iz Preglednica 7 lahko zniža, če letalski prevoznik na letališču opravi več kot tri pristanke na mesec. Popusti so bili ponujeni ne glede na vrsto zrakoplova v skladu z naslednjo lestvico:

Preglednica 8

Popusti na pristajalno pristojbino letališča TMA na podlagi regionalnega sklepa iz julija 2012

Število pristankov/mesec	Popust
3–5	5 %
6–10	10 %
11–15	15 %
16–20	20 %
21–25	25 %
26–30	30 %
31–35	35 %
36–40	40 %
41–45	45 %
Več kot 46	50 %

(77) Romunija je predložila dokument v zvezi z gospodarsko napovedjo, v katerem so podrobno opisani prihodki od letaliških pristojbin za obdobje 2011–2015 na podlagi naknadnih dejanskih podatkov za leto 2011 in predhodnih napovedi za obdobje 2012–2015 ([45]). Te napovedi so bile pripravljene pred sprejetjem regionalnega sklepa iz julija 2012. V času priprave gospodarske napovedi je bil glavni mednarodni redni letalski prevoznik Wizz Air, ki je z zrakoplovi Airbus 320 opravljal lete na osem destinacij: v Madrid, Barcelono, Milano (Bergamo), Rim, Pariz, Budimpešto, Dortmund in London. Družba Tarom je opravljala redne lete v Bukarešto.

(78) V načrtu upravljanja, vključenem v dokument v zvezi z gospodarsko napovedjo, so bili predvideni povečanje števila letov družbe Wizz Air, vključitev Münchna, Frankfurta in Bologne (Forli) med rute ter določitev štirih destinacij družbe Ryanair. Tudi letalski prevoznik Air Patriot je napovedal, da namerava januarja 2013 začeti opravljati lete z letališča TMA v Bukarešto, na Dunaj in v Istanbul ([46]).

Preglednica 9

Povprečni pričakovani prihodki na podlagi regionalnega sklepa iz julija 2012 ([47])

Leto	Opravljene serije letov družbe Wizz Air	Opravljene serije letov drugih družb	Skupaj Prihodki družbe Wizz Air (v EUR)	Skupaj Prihodki drugih družb (v EUR)	Skupni prihodki družbe Wizz Air (v RON)	Skupni prihodki drugih družb (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. RAZLOGI ZA ZAČETEK FORMALNEGA POSTOPKA PREISKAVE

(79) Komisija je v sklepu o začetku postopka iz leta 2011 izrazila pomisleke glede tega, ali bi bilo ukrep 1 (uvodne izjave 45 do 50 zgoraj) mogoče šteti za združljivega z notranjim trgom.

(80) Komisija je v sklepu o začetku postopka iz leta 2015 izrazila pomisleke glede tega, ali bi bilo ukrepe 2 do 5 (uvodne izjave 54 do 78 zgoraj) mogoče šteti za združljive z notranjim trgom.

5.1 Ukrep 1 – financiranje letališča TMA v obdobju 2007–2009

(81) V sklepu o začetku postopka iz leta 2011 so bili izraženi pomisleki glede opredelitve gospodarske dejavnosti romunskih regionalnih letališč, vključno z letališčem TMA, kot storitve splošnega gospodarskega pomena v obdobju 2007–2009.

(82) Komisija je izrazila pomisleke o tem, ali so bila izpolnjena merila združljivosti iz sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005. Komisija je bila zlasti zaskrbljena zaradi morebitne očitne napake pri opredelitvi storitve splošnega gospodarskega pomena, saj ni bilo jasno, da zadevne regije brez teh letališč ne bi bile dovolj povezane s preostalo državo in EU, če bi bile prepuščene samo tržnim silam ([48]).

([45]) Romunski organi so pojasnili, da je dokument zajemal le štiri leta, ker je bil vezan na mandat upravnega odbora. Romunija je pojasnila, da je to v skladu s členom 8(1) izredne vladne odredbe št. 109/2011, s katerim je bil mandat upravnega odbora omejen na štiri leta.

([46]) Družba Air Patriot se je enostransko odločila, da z letališča TMA ne bo opravljala letov. Romunski organi z razlogi za tako odločitev niso seznanjeni.

([47]) Preglednica vključuje dejanske podatke za leto 2011 in napoved za obdobje 2012–2015.

([48]) Uvodni izjavi 107 in 108 sklepa o začetku postopka iz leta 2011.

(83) Preiskava, ki se je začela s sklepom o začetku postopka iz leta 2011, je bila zaključena s končnim sklepom iz leta 2016 v zvezi s financiranjem, ki so ga romunski organi med letoma 2007 in 2009 dodelili letališčem Arad, Bacău, Baia Mare, Craiova, Iaşi, Oradea, Satu Mare, Sibiu, Suceava, Tulcea in Constanța.

(84) V končnem sklepu iz leta 2016 je bilo ugotovljeno, da javno financiranje navedenih letališč pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU, ki je bila uvedena v nasprotju s členom 108(3) PDEU. Komisija je v preiskavi ugotovila, da javno financiranje romunskih letališč ni bilo v skladu niti s sklepom o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005 niti s sklepom o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2012 ([49]) ali okvirom za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2012, ker Romunija ni dokazala, da so bili upravljavci letališč z domnevnimi akti o pooblastitvi, na katere se je oprla, pooblaščeni za opravljanje jasno opredeljenih obveznosti javne službe. ([50]) Financiranje se je namesto tega štelo za združljivo na podlagi smernic za letalski sektor iz leta 2014 ([51]). Pomoč je bila zato razglašena za združljivo z notranjim trgom v skladu s členom 107(3), točka (c), PDEU.

(85) Preiskava javnega financiranja, dodeljenega letališčema CNIA in TMA med letoma 2007 in 2009, je ostala odprta, saj je Komisija menila, da bi bil zadevni ukrep bolje ocenjen v ločenih končnih sklepih, v katerih bi bili zajeti tudi ukrepi, ki se preiskujejo na podlagi sklepa o začetku postopka iz leta 2015 ([52]).

5.2 Ukrep 2 – financiranje infrastrukture za zemeljsko oskrbo v letu 2011

(86) Romunija je menila, da je bilo financiranje storitev zemeljske oskrbe povezano z nalogami storitve splošnega gospodarskega pomena, ki jih je opravljalo letališče TMA. V zvezi s tem se zdi, da je bila zadevna infrastruktura za zemeljsko oskrbo uporabljena za vsak let na letališče TMA in z njega ter je bila povezana s splošnim delovanjem letališča.

(87) Komisija je v sklepu o začetku postopka iz leta 2015 izrazila pomisleke o tem, ali je bilo letališče TMA pooblaščeno za opravljanje resnične javne storitve, in predhodno sklenila, da javno financiranje storitev zemeljske oskrbe v tem primeru morda ne pomeni nadomestila za storitev splošnega gospodarskega pomena.

(88) Komisija je nadalje ocenila financiranje storitev zemeljske oskrbe v skladu s smernicami za letalski sektor iz leta 2005. Komisija je zavzela predhodno stališče, da financiranje infrastrukture za zemeljsko oskrbo ne bi pomenilo upravičenega stroška za namen ocene združljivosti pomoči za naložbe ([53]), in sklenila, da je financiranje *prima facie* nezdružljivo s smernicami za letalski sektor iz leta 2005.

5.3 Ukrep 3 – financiranje letališča TMA na podlagi pooblastitve za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 od avgusta 2011 do oktobra 2014

(89) V sklepu o začetku postopka iz leta 2015 so bili izraženi pomisleki glede skladnosti storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 s sodbo v zadevi Altmark ([54]), ker upravljavec letališča ni bil izbran s postopkom za oddajo javnega naročila in ni bilo dokazov, da je nadomestilo temeljilo na stroških povprečnega, dobro vodenega upravljavca letališča.

(90) Na podlagi navedenega je Komisija menila, da štirje pogoji iz sodbe Altmark niso bili kumulativno izpolnjeni, in predhodno ugotovila, da obstoja prednosti ni mogoče izključiti.

([49]) Sklep Komisije 2012/21/EU z dne 20. decembra 2011 o uporabi člena 106(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije za državno pomoč v obliki nadomestila za javne storitve, dodeljenega nekaterim podjetjem, pooblaščenim za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena (UL L 7, 11.1.2012, str. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2012/21(1)/oj).

([50]) Uvodne izjave 111 do 113 in 121 končnega sklepa iz leta 2016.

([51]) Ukrepi so bili razglašeni za združljive na podlagi točk 113, 129, 137 in 172 smernic za letalski sektor iz leta 2014.

([52]) Uvodna izjava 69 končnega sklepa iz leta 2016.

([53]) Točka 53(iii) in točka 55 smernic za letalski sektor iz leta 2005.

([54]) Sodba z dne 24. julija 2003, Altmark Trans in Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

(91) Poleg tega, čeprav je Romunija trdila, da je javno financiranje, dodeljeno letališču TMA za obdobje 2011–2014, pomenilo nadomestilo za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena, ki spadajo na področje uporabe sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005, je Komisija izrazila pomisleke o tem, ali je bilo nadomestilo jasno opredeljeno vnaprej na pregleden in objektiven način ter je bilo sorazmerno s stroški storitve splošnega gospodarskega pomena. Iz istih razlogov je Komisija izrazila pomisleke, da je ukrep izpolnjeval merila iz okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2012, in zavzela predhodno stališče, da pomoči na podlagi navedenega okvira ni mogoče šteti za združljivo ([55]).

(92) Komisija je ocenila tudi združljivost ukrepa z določbami o pomoči za tekoče poslovanje iz smernic za letalski sektor iz leta 2014 ([56]), ki je bila dodeljena pred začetkom veljavnosti navedenih smernic. Komisija je izrazila pomisleke o tem, ali je bila pomoč za tekoče poslovanje, dodeljena letališču TMA, primerna za doseganje cilja skupnega interesa glede na bližino med letališčema CNIA in TMA. Komisija je pomisleke izrazila tudi glede tega, ali je bila zadevna pomoč za tekoče poslovanje omejena na najmanjšo potrebno, in zavzela predhodno stališče, da ukrep ne izpolnjuje pogojev združljivosti iz smernic za letalski sektor iz leta 2014.

5.4 **Ukrep 4 – financiranje letališča TMA na podlagi pooblastitve za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2014 od 30. oktobra 2014 do 9. maja 2019**

(93) Komisija je ugotovila, da je število potnikov letališča TMA v letih pred začetkom veljavnosti akta o storitvi splošnega gospodarskega pomena iz leta 2014 preseglo 200 000, zato ni spadalo na področje uporabe sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2012 v skladu s členom 2(1) navedenega sklepa.

(94) Komisija je menila, da se njeno stališče glede nadomestila za storitev splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 smiselno uporablja tudi za nadomestilo za storitev splošnega gospodarskega pomena iz leta 2014. Komisija je tako na podlagi informacij, ki so bile v tistem času na voljo, izrazila pomisleke o tem, ali so v aktu o storitvi splošnega gospodarskega pomena iz leta 2014 jasno in pregledno opredeljeni obveznosti javne službe, parametri za izračun nadomestila in dogovori za preprečitev kakršnega koli prekomernega nadomestila ter ali je ta storitev v skladu s točkama 17 in 18 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2012.

(95) Komisija je ocenila združljivost ukrepa s smernicami za letalski sektor iz leta 2014 in v tej fazi menila, da popolna skladnost z zahtevami smernic ni bila zagotovljena, in sicer niti v zvezi s pomočjo za naložbe niti v zvezi s pomočjo za tekoče poslovanje.

5.5 **Ukrep 5 – letališke pristojbine za letalske prevoznike, ki so na letališču TMA delovali od 21. marca 2013 do 16. februarja 2019**

(96) V zvezi z višino letaliških pristojbin, uvedenih na podlagi ukrepa 5, je Komisija v sklepu o začetku postopka iz leta 2015 zavzela predhodno stališče, da načelo udeleženca v tržnem gospodarstvu ni bilo upoštevano, zato je bila dodeljena gospodarska prednost.

(97) Komisija je sprejela predhodno stališče, da je bila gospodarska prednost, dodeljena na podlagi regionalnega sklepa iz leta 2012, selektivna, ker je bila dodeljena le družbam v enem delu sektorja zračnega prevoza, in sicer tistim letalskim prevoznikom, ki so opravljali lete z letališča TMA. Takega pristopa nista upravičevala narava in splošna logika sistema letaliških pristojbin. Komisija je izrazila pomisleke glede tega, da je bila potniška pristojbina v višini 1 EUR na potnika še posebej nizka. Poleg tega je predhodno menila, da se zdi, da se je s popusti, ki so temeljili na številu pristankov na mesec, dajala prednost letalskim prevoznikom z več rutami ali zelo pogostimi leti. Predhodna ugotovitev Komisije, predstavljena v sklepu o začetku postopka iz leta 2015, je temeljila na razlagi v skladu s takratno ustaljeno sodno prakso.

([55]) Uvodna izjava 218 sklepa o začetku postopka iz leta 2015.
([56]) Točka 137 smernic za letalski sektor iz leta 2014.

6. **PRIPOMBE ROMUNIJE**

6.1 **Pripombe Romunije k sklepu o začetku postopka iz leta 2011 *(ukrep 1)***

(98) Pripombe Romunije k sklepu o začetku postopka so se večinoma nanašale na pomisleke Komisije o shemi državne pomoči za financiranje infrastrukture letališč z letnim prometom manj kot 1 milijon potnikov, katere priglasitev je bila umaknjena.

(99) Glede javnega financiranja romunskih regionalnih letališč je Romunija v odgovor na mnenje Komisije, v skladu s katerim lahko navidezno preveliko število letališč v določenih regijah ovira razvoj zadevnih letališč, trdila, da je bilo stanje regionalnih letališč (z majhnim prometom, zaradi katerega ne morejo doseči določene ravni dobičkonosnosti) predvsem posledica stopnje razvitosti regij, v katerih so navedena letališča, ne pa oddaljenosti od sosednjih letališč.

(100) Romunija je tudi pojasnila, da so bili zneski v času izvajanja dejavnosti dodeljeni na podlagi dokazil in v mejah odobrenega proračuna.

6.2 **Pripombe Romunije k sklepu o začetku postopka iz leta 2015**

6.2.1 *Financiranje infrastrukture za zemeljsko oskrbo v letu 2011 (ukrep 2)*

(101) Romunski organi trdijo, da stroški infrastrukture za zemeljsko oskrbo neposredno izpolnjujejo pogoje za nadomestilo za storitve splošnega gospodarskega pomena. Romunija navaja, da mora vsako letališče za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena zagotoviti minimalno infrastrukturo za zemeljsko oskrbo zrakoplovov, ki so po zakonu oproščeni letaliških taks. Letališča, ki tega ne bodo storila, ne bodo mogla varno in zanesljivo opravljati svojih dejavnosti.

(102) Romunski organi so med formalno preiskavo pojasnili, da se je infrastruktura uporabljala za komercialne dejavnosti letališča, vendar cilj take uporabe ni bil povečati gospodarske dejavnosti, temveč ohraniti obstoječe na zadovoljivi ravni v skladu s posebnimi zahtevami v zvezi z letalstvom.

6.2.2 *Akti o pooblastitvi za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena (ukrepa 3 in 4)*

(103) Romunski organi trdijo, da storitev splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 in storitev splošnega gospodarskega pomena iz leta 2014 izpolnjujeta vse pogoje iz sodbe v zadevi Altmark in letališču TMA verjetno ne bosta prinesli nobene prednosti. Po navedbah Romunije so bile obveznosti javne službe v obeh primerih jasno predhodno opredeljene v dokumentih o pooblastilih za opravljanje javne storitve, mehanizmi za izračun nadomestila za preprečitev prekomernega nadomestila pa so bili določeni vnaprej.

(104) V zvezi s storitvijo splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 je Romunija pojasnila, da mora letališče TMA voditi ločene račune za prihodke in odhodke, povezane s storitvijo splošnega gospodarskega pomena, ter zahtevano nadomestilo utemeljiti. Poleg tega se po navedbah romunskih organov dejavnosti letališča TMA redno pregledujejo, da se preverita osnova stroškov in izpolnjevanje obveznosti.

(105) V zvezi s storitvijo splošnega gospodarskega pomena iz leta 2014 je Romunija trdila, da se z aktom o pooblastitvi zahteva priprava večletnega poslovnega načrta, ki kaže postopno znižanje nadomestila.

(106) V zvezi z bližino letališča TMA letališču CNIA je Romunija navedla, da se zdi razdalja med letališčema razmeroma majhna (103 km), vendar sta zaradi starih cest in povečanega obsega prometa za to razdaljo potrebni dve uri vožnje. Železniški promet ni dobro razvit in ni hitrih povezav.

6.2.3 *Višina letaliških pristojbin (ukrep 5)*

(107) Po navedbah romunskih organov je bila višina pristojbin določena na podlagi predhodne analize dobičkonosnosti, pri kateri so bili upoštevani številni hipotetični scenariji, kot bi to storil preudaren zasebni vlagatelj.

(108) Romunski organi so pojasnili, da se je višina pristojbin nediskriminatorno uporabljala za vse letalske prevoznike, da je bila objavljena v romunskem letalskem listu in da je bil v zvezi z njo upoštevan akt o pooblastitvi iz leta 2011.

6.2.4 *Financiranje na podlagi regionalnega sklepa okrožnega sveta Mureșa št. 47/2013*

(109) V sklepu o začetku postopka iz leta 2015 so bili romunski organi pozvani, naj pojasnijo financiranje, zagotovljeno na podlagi regionalnega sklepa okrožnega sveta Mureșa št. 47/2013, in zlasti, ali je bilo vključeno parkirišče za avtomobile ali katera koli druga infrastruktura letališča TMA.

(110) Romunski organi so pojasnili, da dejavnost parkiranja letališča ni vključena v letalske dejavnosti, dodeljene upravljavcu letališča, zato okrožni svet Mureșa nikoli ni dodelil javnih sredstev za financiranje dejavnosti parkiranja, niti za naložbe niti za kritje stroškov poslovanja.

6.3 **Pripombe zainteresiranih strank**

6.3.1 *Pripombe zainteresiranih strani k sklepu o začetku postopka iz leta 2011*

6.3.1.1 Družba Carpatair

(111) Družba Carpatair trdi, da se pomoč za tekoče poslovanje na splošno šteje za nezakonito in je v nasprotju z interesom EU ter da jo je treba dodeliti le v izjemnih okoliščinah. Dodelitev pomoči za tekoče poslovanje letališčem bi bila po mnenju te družbe moteča za industrijo iz naslednjih razlogov ([57]):

(1) ustvarila bi nelojalno konkurenco med letališči EU, letališču, ki je upravičeno do državne pomoči, pa bi omogočila, da privabi letalske prevoznike s ponujanjem popustov na letališke pristojbine. Letališča, ki niso upravičena do pomoči, ne bi mogla učinkovito konkurirati za prevoznike;

(2) zaradi ukrepa bi letališča, ki prejemajo pomoč za tekoče poslovanje, ponujala visoke popuste na letališke pristojbine, taki popusti pa ne bi bili odobreni, če bi letališča delovala pod tržnimi pogoji.

(112) Družba Carpatair opozarja, da ima pomoč za tekoče poslovanje negativen učinek na zračni prevoz in trge letaliških storitev, saj povzroča nelojalno konkurenco med letališči ter nazadnje nelojalno konkurenco med letalskimi prevozniki, ki opravljajo lete z navedenih letališč. Pomoč za tekoče poslovanje kot taka povzroča nelojalno konkurenco med letališči v Romuniji in tudi negativno vpliva na letališča v sosednjih državah, kot je Madžarska ([58]).

6.3.1.2 Romunsko letališko združenje

(113) Romunsko letališko združenje je združenje delodajalcev, tj. nepridobitna pravna oseba, ki zastopa romunska civilna letališča.

(114) Pripombe romunskega letališkega združenja k sklepu o začetku postopka so se nanašale na pomisleke Komisije o shemi državne pomoči za financiranje infrastrukture letališč z letnim prometom manj kot 1 milijon potnikov, katere priglasitev je bila umaknjena.

([57]) Uvodna izjava 57 sklepa o začetku postopka iz leta 2011.
([58]) Uvodna izjava 58 sklepa o začetku postopka iz leta 2011.

6.3.2 *Pripombe zainteresiranih strani k sklepu o začetku postopka iz leta 2015*

6.3.2.1 Letališče Cluj-Napoca

6.3.2.1.1 Višina letaliških pristojbin

(115) Letališče CNIA je navedlo, da je bila letališka pristojbina v višini 1 EUR na potnika prenizka za kritje stroškov poslovanja letališča TMA. Poleg tega se z 0,325 EUR na potnika, ki odleti z letališča, krije varovanje, tega zneska pa upravljavec letališča ne zadrži, zato se na potnika, ki odleti z letališča, dejansko zaračuna le 0,675 EUR. Tako nizke pristojbine letališču Cluj preprečujejo, da bi se učinkovito pogajalo z letalskimi prevozniki, in s tem izkrivljajo konkurenco.

6.3.2.1.2 Akti o pooblastitvi za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena

(116) Letališče CNIA je trdilo, da so se z državno pomočjo, dodeljeno letališču TMA kot nadomestilo za storitev splošnega gospodarskega pomena, dejansko krili stroški zagotavljanja storitev letalskim družbam. Po mnenju letališča CNIA je prekomerno nadomestilo za storitev splošnega gospodarskega pomena, ki ga je prejelo letališče TMA, omogočil okrožni svet Mureșa s prerazporeditvijo proračuna, pri čemer se prihodki in odhodki, povezani s storitvijo splošnega gospodarskega pomena, niso ločili od prihodkov in odhodkov, povezanih s komercialnimi dejavnostmi.

6.3.2.1.3 Financiranje na podlagi regionalnega sklepa okrožnega sveta Mureșa št. 47/2013

(117) Letališče CNIA je trdilo, da obstoj morebitne nezakonito dodeljene državne pomoči na podlagi regionalnega sklepa št. 47/2013 dokazuje dejstvo, da so nacionalna sodišča sklep razglasila za ničen.

6.3.2.1.4 Družba Wizz Air

(118) Družba Wizz Air trdi, da letališke pristojbine niso selektivne, saj so bile na voljo obstoječim ali potencialnim uporabnikom letališča TMA.

7. PRIPOMBE ROMUNIJE K PRIPOMBAM ZAINTERESIRANIH STRANI

7.1 Pripombe Romunije k pripombam zainteresiranih strani k sklepu o začetku postopka iz leta 2011 (ukrep 1)

(119) Romunija je navedla, da letni promet večine romunskih regionalnih letališč ne presega 50 000 potnikov in da do leta 2015 promet nobenega od teh letališč ne bo presegel 300 000 potnikov. Zato meni, da ni verjetno, da bi javna pomoč navedenim letališčem vplivala na konkurenco in izkrivljala trgovino med državami članicami ([59]).

7.2 Pripombe Romunije k pripombam zainteresiranih strani k sklepu o začetku postopka iz leta 2015

7.2.1 *Višina letaliških pristojbin (ukrep 5)*

(120) Romunski organi so trdili, da so bile letališke pristojbine na podlagi regionalnega sklepa št. 83/2012 določene v skladu s takrat veljavno ustrezno nacionalno zakonodajo.

(121) Romunski organi so navedli tudi, da okrožni svet Mureșa in letališče TMA uporabljenih popustov nista posebej uvedla v korist družbe Wizz Air, temveč so se na podlagi načela nediskriminacije in enakih možnosti uporabljali za vse letalske prevoznike na letališču.

([59]) Uvodna izjava 66 končnega sklepa iz leta 2016.

(122) Popusti so bili del strategije za zmanjšanje tveganj in odvisnosti od omejenega števila malih letalskih prevoznikov ter politike trajnostne rasti letaliških prihodkov, vključno z dobički iz letaliških dejavnosti, povezanimi s povečanjem potniškega prometa.

(123) Romunija je nadalje trdila, da letališče TMA ni zaračunavalo zelo nizkih letaliških pristojbin.

7.2.2 *Akti o pooblastitvi za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena (ukrepa 3 in 4)*

(124) Romunija je ponovila, da je bil finančni položaj regionalnih letališč (z majhnim prometom, ki jim ne omogoča doseganja določene ravni dobičkonosnosti) predvsem posledica nizkega gospodarskega razvoja regij, v katerih so bila ta letališča, in ne oddaljenosti od sosednjih letališč.

(125) Poleg tega romunski organi izpodbijajo domnevni zahtevek letališča CNIA za prekomerno nadomestilo in potrjujejo, da so bili računovodski izkazi letališča TMA za leto 2011 pripravljeni v skladu z načeli ločevanja stroškov in prihodkov iz storitve splošnega gospodarskega pomena od drugih poslovnih dejavnosti na podlagi pooblastitve za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011.

8. OCENA UKREPA 1 – FINANCIRANJE LETALIŠČA TMA V OBDOBJU 2007–2009

8.1 Obstoj državne pomoči

(126) V skladu s členom 107(1) PDEU „je vsaka pomoč, ki jo dodeli država članica, ali kakršna koli vrsta pomoči iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, nezdružljiva z notranjim trgom, kolikor prizadene trgovino med državami članicami“.

(127) Za opredelitev ukrepa kot državne pomoči v smislu te določbe morajo biti torej izpolnjeni naslednji kumulativni pogoji:

(a) upravičenec je podjetje;

(b) ukrep se financira iz državnih sredstev in ga je mogoče pripisati državi;

(c) prejemniku zagotavlja gospodarsko prednost;

(d) prednost je selektivna in

(e) ukrep mora izkrivljati ali bi lahko izkrivljal konkurenco in lahko vpliva na trgovino med državami članicami.

8.1.1 *Gospodarska dejavnost in pojem podjetja*

(128) Komisija mora najprej ugotoviti, ali se ukrep 1 uporablja za podjetje v smislu člena 107(1) PDEU. Pojem podjetje zajema vse subjekte, ki opravljajo gospodarsko dejavnost, ne glede na njihov pravni status in način financiranja ([60]). Vsaka dejavnost, ki vključuje ponujanje blaga ali storitev na določenem trgu, je gospodarska dejavnost ([61]).

([60]) Sodba z dne 18. junija 1998, Komisija/Italija, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303; sodba z dne 23. aprila 1991, Höfner in Elser, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161.

([61]) Sodba z dne 16. junija 1987, Komisija/Italija, 118/85, EU:C:1987:283; sodba z dne 18. junija 1998, Komisija/Italija, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303.

(129) V skladu z ustaljeno sodno prakso je treba obratovanje letališke infrastrukture in njeno gradnjo obravnavati kot gospodarsko dejavnost, ki spada na področje nadzora državne pomoči ([62]). Ko začne upravljavec letališča gospodarske dejavnosti opravljati s ponujanjem letaliških storitev za plačilo, se ne glede na njegov pravni status ali način financiranja šteje za podjetje v smislu člena 107(1) PDEU.

(130) Čeprav je treba upravljavce letališč šteti za podjetja v smislu člena 107(1) PDEU, je treba spomniti, da niso nujno vse dejavnosti upravljavca letališča gospodarske ([63]).

(131) Sodišče je menilo, da dejavnosti, ki običajno spadajo v pristojnost države pri izvrševanju njenih uradnih pooblastil kot javnega organa, niso gospodarske narave in ne spadajo na področje uporabe pravil o državni pomoči ([64]).

(132) Zato financiranje dejavnosti, ki spadajo na področje javne politike, ali infrastrukture, neposredno povezane z navedenimi dejavnostmi, na splošno ne pomeni državne pomoči ([65]). Dejavnosti na letališču, kot so kontrola zračnega prometa, policija, carina, gasilci, dejavnosti, potrebne za varovanje civilnega letalstva pred dejanji nezakonitega vmešavanja, in naložbe v zvezi z infrastrukturo in opremo, potrebno za izvajanje teh dejavnosti, se na splošno štejejo za negospodarske ([66]).

(133) Vendar javno financiranje negospodarskih dejavnosti ne sme povzročiti neupravičene diskriminacije med letalskimi prevozniki in upravljavci letališč. V skladu z ustaljeno sodno prakso dejansko pomeni prednost, kadar javni organi prevzamejo breme stroškov, ki jih imajo podjetja pri izvajanju gospodarskih dejavnosti ([67]). Če je torej v nekem pravnem sistemu običajno, da letalski prevozniki ali upravljavci letališča krijejo stroške nekaterih storitev, medtem ko nekaterim letalskim prevoznikom ali upravljavcem letališča, ki zagotavljajo enake storitve po pooblastilu istih javnih organov, teh stroškov ni treba kriti, imajo lahko zadnjenavedeni prednost, čeprav te storitve same po sebi veljajo za negospodarske ([68]).

(134) Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 41, je upravljavec letališča sodeloval in še vedno sodeluje pri gradnji, vzdrževanju in upravljanju letališke infrastrukture. Zagotavlja letališke storitve in zaračunava pristojbine uporabnikom – komercialnim letalskim prevoznikom in uporabnikom nekomercialnega splošnega letalstva – za uporabo letališke infrastrukture, s čimer slednjo izkorišča v komercialne namene. Upravljavec letališča je torej v obdobju, ki se ocenjuje, opravljal gospodarsko dejavnost, zato se šteje za podjetje v smislu člena 107(1) PDEU.

(135) Niti Romunija niti upravljavec letališča nista trdila, da so bili deli financiranja za obdobje 2007–2009 izrecno namenjeni upravljavcu letališča TMA kot nadomestilo za stroške, ki spadajo na področje javne politike. Mehanizem nadomestila, vzpostavljen za financiranje upravljavca letališča med letoma 2007 in 2009, je bil dejansko zasnovan za kritje razlike med prihodki in izgubami upravljavca letališča, ne da bi se razlikovalo med stroški, ki spadajo na področje javne politike, in drugimi vrstami stroškov.

([62]) Sodba z dne 12. decembra 2000, Aéroports de Paris/Komisija, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, potrjena s sodbo z dne 24. oktobra 2002, Aéroports de Paris/Komisija, C-82/01, ECLI:EU:C:2002:617, točke 75–79. To je bilo potrjeno v sodbi z dne 24. marca 2011, Mitteldeutsche Flughafen AG in Flughafen Leipzig Halle GmbH/Komisija (sodba v zadevi letališče Leipzig-Halle), zadevi T-443/08 in T-455/08, ECLI:EU:T:2011:117, zlasti točki 93 in 94; potrjeno s sodbo z dne 19. decembra 2012, Leipzig-Halle, zadeva C-288/11 P, neobjavljena, ECLI:EU:C:2012:821.

([63]) Točka 34 smernic za letalski sektor iz leta 2014. Sodba z dne 19. januarja 1994, SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol, C-364/92, EU:C:1994:7.

([64]) Sodba z dne 16. junija 1987, Komisija/Italija, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283, točki 7 in 8, ter sodba z dne 4. maja 1988, Bodson/Pompes funèbres des régions libérées, C-30/87, ECLI:EU:C:1988:225, točka 1.

([65]) Sklep Komisije št. 309/2002 z dne 19. marca 2003, Letalska varnost – nadomestilo stroškov po napadih 11. septembra 2001, (UL C 148, 25.6.2003, str. 7).

([66]) Glej točko 35 smernic za letalski sektor iz leta 2014. Glej tudi sodbo z dne 19. januarja 1994, SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7, točka 30, in sodbo z dne 26. marca 2009, Selex Sistemi Integrati/Komisija, C-113/07 P, ECLI:EU:C:2009:191, točka 71.

([67]) Glej sodbo z dne 3. marca 2005, Heiser, C-172/03, ECLI:EU:C:2005:130, točka 36, in navedeno sodno prakso.

([68]) Točka 37 smernic za letalski sektor iz leta 2014.

(136) Komisija zato ugotavlja, da ukrep 1 ne pomeni nadomestila za stroške, ki spadajo na področje javne politike, in se zato uporablja za podjetje.

8.1.2 *Državna sredstva in pripisljivost državi*

(137) Da bi se ukrep štel za državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU, mora biti financiran iz državnih sredstev in pripisljiv državi, tj. dodeliti ga mora država ali kateri koli posredniški organ, ki deluje na podlagi dodeljenih pooblastil ([69]). Sredstva lokalnih organov so za namene uporabe člena 107 PDEU državna sredstva ([70]).

(138) Javno financiranje v obdobju 2007–2009 je na podlagi sklepa vlade iz leta 1997 neposredno dodelil okrožni svet Mureș, tj. lokalni organ z lastnimi sredstvi.

(139) Zato Komisija meni, da je bilo javno financiranje v obdobju 2007–2009 dodeljeno iz državnih sredstev in pripisljivo državi.

8.1.3 *Selektivnost*

(140) Da bi državni ukrep spadal na področje uporabe člena 107(1) PDEU, mora dajati prednost „posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga“. Zato se lahko za državno pomoč štejejo le ukrepi v korist podjetij, s katerimi je prednost dodeljena selektivno.

(141) V obravnavanem primeru je finančna podpora na podlagi sklepa iz leta 1997 selektivna, saj je bila pomoč dodeljena le nekaterim podjetjem, zlasti upravljavcu letališča TMA. To je individualni ukrep. Ukrep 1 je zato po definiciji selektiven v smislu člena 107(1) PDEU.

8.1.4 *Gospodarska prednost*

(142) Javno financiranje, dodeljeno upravljavcu letališča, je namenjeno izravnavi izgub, nastalih pri opravljanju njegovih vsakodnevnih dejavnosti. Nič v dejanskih dokazilih, ki so na voljo Komisiji, ali v pripombah, prejetih od Romunije ali tretjih oseb, ne kaže na to, da bi lahko organ, ki dodeli pomoč, zaradi navedenih ukrepov financiranja ob odločitvi o njihovi dodelitvi pričakoval kakršne koli finančne donose. Zato zadevno javno financiranje ni v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu.

(143) Romunija je trdila tudi, da je sporno javno financiranje pomenilo nadomestilo za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena. Da bi lahko Komisija v primeru podjetij, pooblaščenih za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena, ugotovila, ali ukrep, ki se ocenjuje, pomeni prednost v smislu člena 107(1) PDEU, mora proučiti, ali so bili upoštevani štirje kumulativni pogoji, ki jih je Sodišče določilo v sodbi v zadevi Altmark. Te pogoje je mogoče povzeti, kot sledi:

(a) prvič, upravičenec mora biti dejansko pooblaščen za opravljanje obveznosti javne službe, te obveznosti pa morajo biti jasno opredeljene (prvo merilo iz sodbe Altmark);

(b) drugič, merila, na podlagi katerih se izračuna nadomestilo, morajo biti določena vnaprej na objektiven in pregleden način (drugo merilo iz sodbe Altmark);

([69]) Sodba v zadevi Stardust Marine, navedene točke 53–56. Sodba Splošnega sodišča z dne 12. maja 2011, združeni zadevi Région Nord-Pas-de-Calais, T-267/08, ECLI:EU:T:2011:209, in Communauté d'agglomération du Douaisis/Evropska komisija, T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, točka 108. Sodba Sodišča z dne 24. januarja 1978, Van Tiggele, 82/77, ECLI:EU:C:1978:10, točki 25 in 26. Sodba z dne 12. decembra 1996, Air France/Komisija („Air France“), T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, točka 63.

([70]) Sodba z dne 12. maja 2011, Nord-Pas-de-Calais, združeni zadevi T-267/08 in T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, točka 108.

(c) tretjič, nadomestilo ne sme presegati zneska, potrebnega za kritje vseh ali dela stroškov, ki so nastali z izpolnjevanjem obveznosti javne službe, ob upoštevanju zadevnega prejemnika in razumnega dobička zaradi izpolnjevanja teh obveznosti (tretje merilo iz sodbe Altmark);

(d) četrtič, če podjetje, ki je bilo pooblaščeno za izpolnjevanje obveznosti javne službe, v konkretnem primeru ni izbrano s postopkom za oddajo javnega naročila, ki omogoča izbiro ponudnika, ki lahko te storitve skupnosti zagotavlja z najnižjimi stroški, je treba višino potrebnega nadomestila določiti na podlagi analize stroškov, ki bi jih povprečno, dobro vodeno podjetje, ki razpolaga z ustreznimi viri, imelo pri izpolnjevanju teh obveznosti ob upoštevanju realiziranih prihodkov in razumnega dobička zaradi izpolnjevanja teh obveznosti (četrto merilo iz sodbe Altmark).

8.1.4.1 Četrto merilo iz sodbe Altmark

(144) Četrto merilo iz sodbe Altmark določa, da mora biti nadomestilo omejeno na najnižjo raven, ki je potrebna, da se ne bi opredelilo kot državna pomoč. To merilo je izpolnjeno, če je bil prejemnik nadomestila izbran s postopkom za oddajo javnega naročila, ki omogoča izbiro ponudnika, ki lahko zahtevano storitev splošnega gospodarskega pomena opravlja z najnižjimi stroški za skupnost, ali, če to ni mogoče, je bilo nadomestilo izračunano glede na stroške učinkovitega podjetja.

(145) V tem primeru upravičenec ni bil izbran s postopkom za oddajo javnega naročila. Poleg tega ni nobenih dokazov, iz katerih bi bilo razvidno, da je bila višina nadomestila določena na podlagi analize stroškov, ki bi jih povprečno, dobro vodeno podjetje, ki je ustrezno opremljeno s sredstvi za izpolnitev zahtev javne storitve, imelo pri izpolnjevanju teh obveznosti ob upoštevanju realiziranih prihodkov in razumnega dobička zaradi izpolnjevanja teh obveznosti. Komisija zato meni, da ni mogoče ugotoviti, ali je bilo zadevno javno financiranje določeno v skladu s četrtim merilom iz sodbe Altmark.

(146) Zato ukrep v preiskavi ni skladen s četrtim merilom iz sodbe Altmark.

8.1.4.2 Sklepna ugotovitev

(147) Ker četrti pogoj iz sodbe Altmark ni bil izpolnjen, Komisija ugotavlja, da štirje pogoji iz sodbe Altmark v obravnavanem primeru niso bili kumulativno izpolnjeni, pri čemer drugih pogojev iz navedene sodbe ni treba podrobno proučiti. Ker ni izpolnjeno niti načelo udeleženca v tržnem gospodarstvu, je bila z ukrepom 1, ki se ocenjuje, upravljavcu letališča dodeljena gospodarska prednost.

8.1.5 *Izkrivljanje konkurence in vpliv na trgovino med državami članicami*

(148) Za ukrep, ki ga dodeli država, velja, da izkrivlja ali bi lahko izkrivljal konkurenco, kadar lahko izboljša konkurenčni položaj prejemnika pomoči v primerjavi z drugimi podjetji, ki so njegovi konkurenti, kar se na splošno šteje za primer, če se finančna prednost dodeli podjetju v liberaliziranem sektorju, kjer obstaja ali bi lahko obstajala konkurenca.

(149) Če se s pomočjo, ki jo dodeli država članica, okrepi položaj podjetja v primerjavi z drugimi podjetji, ki konkurirajo na notranjem trgu Unije, je treba šteti, da navedena pomoč vpliva na ta trg ([71]).

(150) Ker je upravljanje letališča gospodarska dejavnost, si po eni strani konkurirajo letališča, da bi privabila letalske prevoznike in ustrezen zračni promet (potniški in tovorni), po drugi strani pa upravljavci letališč, ki si lahko konkurirajo, da bi jim bilo zaupano upravljanje zadevnega letališča. Poleg tega si lahko zlasti v zvezi z nizkocenovnimi prevozniki in ponudniki čarterskih poletov konkurirajo letališča z različnimi zaledji in celo v različnih državah članicah, da bi pritegnila navedene letalske prevoznike.

([71]) Sodbi z dne 30. aprila 1998, Het Vlaamse Gewest/Komisija, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77, in z dne 17. septembra 1980, Philip Morris/Komisija, C-730/79, ECLI:EU:C:1980:209, točka 11.

(151) Konkurenco med letališči je mogoče oceniti glede na merila, ki jih izberejo letalski prevozniki, in zlasti s primerjavo dejavnikov, kot so vrsta ponujenih letaliških storitev in zadevne stranke, prebivalstvo ali gospodarska dejavnost, preobremenjenost, možnost dostopa po kopnem ter tudi višina pristojbin za uporabo letališke infrastrukture in storitev ([72]). Iz področja uporabe člena 107(1) PDEU ni mogoče izključiti niti majhnih letališč ([73]).

(152) Ker se z ukrepom 1 podpira regionalno letališče, tj. letališče TMA, je treba šteti, da lahko navedeni ukrep izkrivlja konkurenco in vpliva na trgovino med državami članicami.

8.1.6 *Sklepna ugotovitev o obstoju državne pomoči*

(153) Komisija je glede na navedeno sklenila, da ukrep 1 pomeni državno pomoč upravljavcu letališča v smislu člena 107(1) PDEU.

8.2 **Zakonitost pomoči**

(154) Ukrep 1 se je začel izvajati pred uradno odobritvijo Komisije. Zato pomeni nezakonito pomoč, razen če je takrat izpolnjeval ustrezne pogoje iz akta Unije, ki zagotavlja izjemo od obveznosti priglasitve, določeno v členu 108 PDEU za določene kategorije pomoči.

(155) V tem primeru je Romunija trdila, da je javno financiranje, dodeljeno več letališčem, vključno z letališčem TMA, v obdobju 2007–2009, pomenilo nadomestilo za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena in je bilo v skladu s pogoji iz sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005. Trdila je, da so bili v sklepu vlade iz leta 1997 jasno in pregledno določeni obveznosti javne službe, parametri za izračun nadomestila in dogovori za preprečitev kakršnega koli prekomernega nadomestila.

(156) Vendar je Komisija, kot je navedeno v uvodni izjavi 84, ugotovila, da s sklepom vlade iz leta 1997 nobenemu upravljavcu letališča niso bile naložene jasne obveznosti javne službe.

(157) V skladu s tem je Komisija, kot je navedeno v končnem sklepu iz leta 2016, ugotovila, da Romunija ni dokazala, da so bili upravljavci letališč z javnim financiranjem na podlagi sklepa vlade iz leta 1997 pooblaščeni za izvajanje jasno opredeljenih obveznosti javne službe.

(158) Zato pomoč ni bila v skladu s sklepom o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005 in je bila zato uvedena v nasprotju s členom 108(3) PDEU ([74]). Enaka ugotovitev velja za ukrep 1, ki je predmet tega sklepa, tj. državno pomoč, izvedeno na podlagi sklepa vlade iz leta 1997 v korist letališča TMA, ki prav tako ni bila v skladu s sklepom o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005 in je bila zato uvedena v nasprotju s členom 108(3) PDEU.

8.3 **Združljivost z notranjim trgom**

(159) Iz istega razloga, kot je naveden v uvodni izjavi 157, tj. ker obveznost javne službe ni jasno opredeljena, ukrepa 1 ni mogoče šteti za združljivega niti s sklepom o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2012 niti z okvirom za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2012.

(160) Komisija mora zato preveriti, ali je ukrep združljiv z uredbo o splošnih skupinskih izjemah ([75]), ki vsebuje določbe o pomoči regionalnim letališčem za tekoče poslovanje pod določenimi pogoji.

([72]) Točka 43 smernic za letalski sektor iz leta 2014.
([73]) Točka 45 smernic za letalski sektor iz leta 2014.
([74]) Uvodne izjave 111 do 113 in 121 končnega sklepa iz leta 2016.
([75]) Uredba Komisije (EU) št. 651/2014 z dne 17. junija 2014 o razglasitvi nekaterih vrst pomoči za združljive z notranjim trgom pri uporabi členov 107 in 108 Pogodbe (UL L 187, 26.6.2014, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/oj).

8.3.1 *Uporaba uredbe o splošnih skupinskih izjemah*

(161) Prehodne določbe uredbe o splošnih skupinskih izjemah določajo, da se uredba o splošnih skupinskih izjemah uporablja za vsako individualno pomoč, dodeljeno pred začetkom njene veljavnosti, če taka pomoč izpolnjuje vse pogoje iz uredbe o splošnih skupinskih izjemah, z izjemo člena 9 ([76]).

(162) V skladu s členom 1(1), točka (m), uredbe o splošnih skupinskih izjemah se navedena uredba uporablja za pomoč regionalnim letališčem. Pomoč letališču za tekoče poslovanje je združljiva z notranjim trgom v smislu člena 107(2) ali (3) Pogodbe, če izpolnjuje pogoje iz člena 56(a), odstavki 3, 4, 10 in 15 do 18, ter poglavja I uredbe o splošnih skupinskih izjemah ([77]).

(163) Ukrep, ki se ocenjuje, se nanaša na javno financiranje, dodeljeno letališču TMA v obdobju 2007–2009 za kritje izgub iz poslovanja, zato spada na področje uporabe uredbe o splošnih skupinskih izjemah.

(164) Komisija zato ugotavlja, da se uredba o splošnih skupinskih izjemah zaradi prehodnih določb uporablja za ukrep 1 kot podlaga za ugotavljanje združljivosti. Združljivost ukrepa z ustreznimi določbami uredbe o splošnih skupinskih izjemah

8.3.1.1 Združljivost s poglavjem I uredbe o splošnih skupinskih izjemah

(165) *Zahteva glede preglednosti*. Uredba o splošnih skupinskih izjemah se uporablja le za pomoč, za katero je mogoče bruto ekvivalent nepovratnih sredstev natančno izračunati vnaprej in brez potrebe po oceni tveganja ([78]). Ta pogoj je izpolnjen, saj je, kot je pojasnjeno v uvodnih izjavah 50 do 53, javno financiranje zagotovljeno v obliki letnih nepovratnih sredstev, pri čemer je zgornja meja določena na znesek, ki je potreben za upravljanje letališča brez ustvarjanja dobička. Ta omejitev se vsako leto določi predhodno na podlagi proračunov prihodkov in odhodkov, ki jih predloži upravljavec letališča in ki se odobrijo s sklepi okrožnega sveta Mureș.

(166) *Spodbujevalni učinek*. ([79]) V obdobju 2007–2009 je letališče TMA delovalo v okviru pristojnosti okrožnega sveta Mureș. V skladu z resolucijami okrožnega sveta Mureș, navedenimi v uvodnih izjavah 51 do 53, so bili pri javnem nadzornem organu vloženi zahtevki za javna sredstva za kritje finančnega primanjkljaja letališča TMA v skladu z letnimi proračuni prihodkov in odhodkov.

(167) *Izračun intenzivnosti pomoči in upravičenih stroškov* ([80]). Romunski organi so potrdili, da je bilo javno financiranje iz uvodnih izjav 46 in 47 dodeljeno na podlagi dokazil v javnih računovodskih evidencah, ki se za stroške, povezane z letališko dejavnostjo, upravljajo ločeno. Pri izračunu stroškov poslovanja ni bil upoštevan davek na dodano vrednost.

(168) *Kumulacija* ([81]) Romunski organi so potrdili, da letališče TMA v obdobju 2007–2009 ni prejelo nobene druge vrste pomoči.

(169) *Objave in informacije* ([82]). V skladu s členom 58(1) uredbe o splošnih skupinskih izjemah ni treba, da pomoč, dodeljena pred začetkom veljavnosti navedene uredbe, izpolnjuje zahteve glede objave iz člena 9, da bi se štela za združljivo.

([76]) Člen 58(1) uredbe o splošnih skupinskih izjemah.
([77]) Člen 3 v povezavi s členom 56a(2) uredbe o splošnih skupinskih izjemah.
([78]) Člen 5(1) uredbe o splošnih skupinskih izjemah.
([79]) Člen 6 uredbe o splošnih skupinskih izjemah.
([80]) Člen 7 uredbe o splošnih skupinskih izjemah.
([81]) Člen 8 uredbe o splošnih skupinskih izjemah.
([82]) Člen 9 uredbe o splošnih skupinskih izjemah.

8.3.1.2 Združljivost s pogoji iz člena 56a uredbe o splošnih skupinskih izjemah.

(170) *Letališče je odprto za vse morebitne uporabnike* ([83]). Letališče TMA je bilo odprto za vse morebitne uporabnike, tj. vse letalske prevoznike, ki so zaprosili za uporabo letališke infrastrukture in so navedeni v uvodnih izjavah 30 do 36 ter so sprejeli letališke tarife, ki so bile objavljene v zborniku letalskih informacij in ki so se uporabljale enotno, pregledno in nediskriminatorno.

(171) Romunski organi so potrdili, da lahko lete z letališča v skladu z zgoraj navedenim regulativnim okvirom opravljajo vsi letalski prevozniki, ki to želijo. Zato je v obdobju 2007–2009 na letališču lete opravljalo več letalskih prevoznikov: TAROM, Carpatair, Malev, Wizz Air in Cimberair.

(172) *Pomoč se ne dodeli za premestitev obstoječih letališč ali vzpostavitev novega potniškega letališča* ([84]). V referenčnem obdobju letališče TMA ni bilo premeščeno ali preoblikovano iz obstoječega letališča v potniško letališče; letališka infrastruktura obstaja in deluje na isti lokaciji od leta 1967.

(173) Pomoč se ne dodeli letališču s povprečnim letnim tovornim prometom več kot 200 000 ton v dveh proračunskih letih pred letom, v katerem je pomoč dejansko dodeljena. Ne pričakuje se, da bo letališče z uporabo pomoči povečalo svoj povprečni letni tovorni promet nad 200 000 ton v dveh proračunskih letih po dodelitvi pomoči ([85]). V dveh letih pred obdobjem 2007–2009 in v naslednjih letih 2010–2011 na letališču TMA ni bil opravljen noben tovorni let in tovorni promet ni presegel 200 000 ton (uvodna izjava 37). Zato je ta pogoj izpolnjen.

(174) Pomoč za tekoče poslovanje se ne dodeli letališču s povprečnim letnim potniškim prometom več kot 200 000 potnikov v dveh proračunskih letih pred letom, v katerem je pomoč dejansko dodeljena ([86]). Število potnikov na letališču TMA v letih 2005, 2006, 2007 in 2008 ni preseglo praga (glej preglednico 1), zato je ta pogoj izpolnjen.

(175) Znesek pomoči za tekoče poslovanje ne presega zneska, potrebnega za kritje izgub iz poslovanja, in razumnega dobička v zadevnem obdobju. Pomoč se dodeli bodisi v obliki vnaprej določenih periodičnih obrokov, ki se v obdobju, za katerega je pomoč dodeljena, ne povečajo, bodisi v obliki zneskov, ki so določeni naknadno na podlagi ugotovljene izgube iz poslovanja ([87]). Javno financiranje letališča TMA na podlagi ukrepa 1 v obdobju 2007–2009 je prikazano v preglednici 5. V celotnem obdobju 2007–2009 je obstajala vrzel v financiranju, ki ni bila pokrita z javnimi sredstvi. Zato pomoč ni presegla zneska, potrebnega za kritje izgub iz poslovanja, in razumnega dobička. Romunski organi so potrdili, da so bili zneski dodeljeni v mesečnih obrokih na podlagi letnega proračuna, ki je bil predhodno pripravljen in naknadno urejen na podlagi izvrševanja, kot je prikazano v letnih računovodskih izkazih, da bi se pokrila izguba iz poslovanja brez evidentiranja dobička.

(176) Pomoč za tekoče poslovanje se ne izplača za katero koli koledarsko leto, v katerem letni potniški promet letališča preseže 200 000 potnikov ([88]). Število potnikov na letališču TMA je leta 2007 znašalo 156 929, leta 2008 69 945 in leta 2009 84 062 (glej preglednico 1). Ta pogoj je torej izpolnjen.

(177) Dodelitev pomoči za tekoče poslovanje ni pogojena s sklenitvijo dogovora s posameznimi letalskimi prevozniki o letaliških pristojbinah, plačilih za trženje ali drugih finančnih vidikih delovanja letalskih prevoznikov na zadevnem letališču ([89]). Romunski organi so potrdili, da dodelitev pomoči ni bila pogojena s sklenitvijo posebnih dogovorov s posameznimi letalskimi prevozniki in da so bile letališke pristojbine za vse letalske prevoznike enake. Zato je ta pogoj izpolnjen.

([83]) Člen 56a(3) uredbe o splošnih skupinskih izjemah.
([84]) Člen 56a(4) uredbe o splošnih skupinskih izjemah.
([85]) Člen 56a(10) uredbe o splošnih skupinskih izjemah.
([86]) Člen 56a(15) uredbe o splošnih skupinskih izjemah.
([87]) Člen 56a(16) uredbe o splošnih skupinskih izjemah.
([88]) Člen 56a(17) uredbe o splošnih skupinskih izjemah.
([89]) Člen 56a(18) uredbe o splošnih skupinskih izjemah.

8.3.1.3 Sklepna ugotovitev o združljivosti s pogoji iz uredbe o splošnih skupinskih izjemah

(178) Ukrep 1 izpolnjuje pogoje iz uredbe o splošnih skupinskih izjemah in je zato združljiv z notranjim trgom.

8.3.2 *Sklepna ugotovitev o združljivosti ukrepa 1*

(179) Komisija iz razlogov, navedenih v uvodnih izjavah 165 do 177, meni, da je pomoč za tekoče poslovanje, dodeljena letališču TMA v obdobju 2007–2009, združljiva z notranjim trgom na podlagi člena 107(3), točka (c), PDEU.

9. OCENA UKREPA 2 – FINANCIRANJE INFRASTRUKTURE ZA ZEMELJSKO OSKRBO V LETU 2011

9.1 Obstoj državne pomoči

(180) Načela v zvezi z obstojem pomoči, navedena v uvodnih izjavah 126 do 133, 137, 140, 143 in 148, se uporabljajo tudi za ukrep 2.

9.1.1 *Gospodarska dejavnost in pojem podjetja*

(181) Komisija mora najprej ugotoviti, ali se ukrep 2 uporablja za podjetje v smislu člena 107(1) PDEU.

(182) Kot je navedeno v uvodni izjavi 41, je upravljavec letališča gradil, vzdrževal in upravljal letališko infrastrukturo, ponujal letališke storitve in uporabnikom – komercialnim letalskim prevoznikom in uporabnikom nekomercialnega splošnega letalstva – zaračunaval za uporabo letališke infrastrukture, s čimer je infrastrukturo izkoriščal v komercialne namene. Upravljavec letališča je torej v času naložbe opravljal gospodarsko dejavnost, zato je bil ob dodelitvi pomoči podjetje v smislu člena 107(1) PDEU.

(183) Poleg tega je Romunija med formalno preiskavo, kot je navedeno v uvodni izjavi 102, potrdila, da se je oprema, financirana z ukrepom 2, uporabljala za splošne dejavnosti letališča. Komisija zato ugotavlja, da ukrep 2 ne pomeni nadomestila za stroške, ki spadajo na področje javne politike, in se zato uporablja za podjetje.

9.1.2 *Državna sredstva in pripisljivost državi*

(184) Romunski organi so potrdili, da so bile vse naložbe, navedene v Preglednica 3, plačane iz proračuna okrožnega sveta Mureș, zlasti: z regionalnim sklepom št. 15 z dne 10. februarja 2011 je bil financiran letališki avtobus, z regionalnim sklepom št. 94 z dne 28. julija 2011 prtljažni voziček in napajalna enota, z regionalnim sklepom št. 84 z dne 22. junija 2011 pa stopnice in naprava za razledenitev.

(185) Zato Komisija meni, da je bilo financiranje infrastrukture za zemeljsko oskrbo leta 2011 dodeljeno iz državnih sredstev in ga je bilo mogoče pripisati državi.

9.1.3 *Selektivnost*

(186) Finančna podpora na podlagi regionalnih sklepov iz uvodne izjave 184 je selektivna, saj bo pomoč dodeljena le enemu podjetju, in sicer upravljavcu letališča TMA. To je individualni ukrep. Ukrep 2 je zato po definiciji selektiven v smislu člena 107(1) PDEU.

9.1.4 *Gospodarska prednost*

(187) Romunski organi so med formalnim postopkom preiskave navedli, da tudi če bi letališče delovalo na prostem trgu, storitve zemeljske oskrbe, ki jih opravlja letališče TMA, zaradi nizke ravni dejavnosti ne bi mogle biti dobičkonosne. Zato so romunski organi v času financiranja menili, da je naložba nepovratni strošek, in ni bilo pričakovati finančnega donosa. Zato zadevno javno financiranje ni v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu.

(188) Romunija je trdila tudi, da je javno financiranje pomenilo nadomestilo za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena. V primeru podjetja, pooblaščenega za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena, mora Komisija, da bi ugotovila, ali ukrep, ki se ocenjuje, pomeni gospodarsko prednost v smislu člena 107(1) PDEU, kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 143, kumulativno proučiti, ali so izpolnjeni omenjeni štirje pogoji iz sodbe Altmark.

(189) Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 144, je četrto merilo iz sodbe Altmark izpolnjeno, če je prejemnik nadomestila izbran s postopkom za oddajo javnega naročila, ki omogoča izbiro ponudnika, ki lahko zahtevano storitev splošnega gospodarskega pomena opravlja z najnižjimi stroški za skupnost, ali, če to ni mogoče, je bilo nadomestilo izračunano glede na stroške učinkovitega podjetja.

(190) V tem primeru upravičenec ni bil izbran s postopkom za oddajo javnega naročila. Poleg tega romunski organi niso predložili nobenih dokazov, da je bila višina nadomestila določena na podlagi analize stroškov, ki bi jih povprečno dobro upravljano in ustrezno opremljeno podjetje imelo pri izvajanju potrebnih obveznosti javne službe. Komisija zato ugotavlja, da zadevno javno financiranje ne izpolnjuje četrtega merila iz sodbe Altmark.

(191) Ukrep 2 tako ni v skladu s četrtim merilom iz sodbe Altmark in zato pogoji iz sodbe Altmark v obravnavanem primeru niso kumulativno izpolnjeni, pri čemer drugih pogojev iz sodbe Altmark ni treba podrobno proučiti. Ker ukrep 2, kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 187, ni v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu, se je z njim upravljavcu letališča zagotovila gospodarska prednost.

9.1.5 *Izkrivljanje konkurence in vpliv na trgovino med državami članicami*

(192) Uvodne izjave 148 do 152 se uporabljajo za ukrep 2. Ker se z ukrepom 2 podpira regionalno letališče, tj. letališče TMA, je treba šteti, da lahko navedeni ukrep izkrivlja konkurenco in vpliva na trgovino med državami članicami.

9.1.6 *Sklepna ugotovitev o obstoju državne pomoči*

(193) Komisija je glede na navedeno sklenila, da ukrep 2 pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU.

9.2 **Zakonitost pomoči**

(194) Ukrep 2 se je začel izvajati pred uradno odobritvijo Komisije. Zato pomeni nezakonito pomoč, razen če je takrat izpolnjeval ustrezne pogoje iz akta Unije, ki zagotavlja izjemo od obveznosti priglasitve, določeno v členu 108 PDEU za določene kategorije pomoči.

(195) V tem primeru je Romunija trdila, da je bila naložba izvedena v skladu s sklepom vlade iz leta 1997 in da je bila povezana z nadomestilom za zagotavljanje storitev splošnega gospodarskega pomena. Kot je navedeno v uvodnih izjavah 156(156) in 157, Romunija ni dokazala, da se z javnim financiranjem na podlagi sklepa vlade iz leta 1997 upravljavci letališč pooblaščajo za opravljanje jasno opredeljenih obveznosti javne službe, zato pomoč ni bila v skladu s sklepom o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005 in je bila zato uvedena v nasprotju s členom 108(3) PDEU.

9.3 **Združljivost z notranjim trgom**

(196) Iz razlogov, navedenih v uvodnih izjavah 157 in 159, ukrepa 2 ni mogoče šteti za združljivega na podlagi sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2012 ali okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2012.

(197) Komisija mora zato oceniti, ali je ukrep združljiv z uredbo o splošnih skupinskih izjemah, ki vsebuje določbe o pomoči regionalnim letališčem za naložbe pod določenimi pogoji.

9.3.1 *Uporaba uredbe o splošnih skupinskih izjemah*

(198) Prehodne določbe uredbe o splošnih skupinskih izjemah določajo, da se uredba o splošnih skupinskih izjemah uporablja za vsako individualno pomoč, dodeljeno pred začetkom njene veljavnosti, če taka pomoč izpolnjuje vse pogoje iz uredbe o splošnih skupinskih izjemah, z izjemo člena 9 ([90]).

(199) V skladu s členom 1(1), točka (m), uredbe o splošnih skupinskih izjemah se navedena uredba uporablja za pomoč regionalnim letališčem. Pomoč za naložbe v letališče je združljiva z notranjim trgom v smislu člena 107(3) Pogodbe, če taka pomoč izpolnjuje pogoje iz člena 56(a), odstavki 3 do 14, in poglavja I uredbe o splošnih skupinskih izjemah ([91]).

(200) V členu 2(144) uredbe o splošnih skupinskih izjemah je letališka infrastruktura opredeljena kot „infrastruktur[a] in oprem[a], s katero letališče zagotavlja letališke storitve letalskim prevoznikom in različnim ponudnikom storitev, vključuje pa vzletno-pristajalne steze, terminale, letališke ploščadi, vozne steze, centralizirano infrastrukturo za zemeljsko oskrbo in vse druge objekte, naprave in sredstva, ki neposredno podpirajo letališke storitve, ne vključuje pa infrastrukture in opreme, ki je potrebna predvsem za opravljanje neletalskih dejavnosti“. Ukrep, ki se ocenjuje, se nanaša na javno financiranje infrastrukture za zemeljsko oskrbo v letu 2011, zato spada na področje uporabe uredbe o splošnih skupinskih izjemah.

(201) Komisija zato ugotavlja, da se na podlagi prehodnih določb uredba o splošnih skupinskih izjemah uporablja za ukrep 2 kot podlaga za združljivost.

9.3.2 *Združljivost ukrepa z ustreznimi določbami uredbe o splošnih skupinskih izjemah*

9.3.2.1 Združljivost s poglavjem I uredbe o splošnih skupinskih izjemah

(202) *Zahteva glede preglednosti* ([92]). Ta pogoj je izpolnjen, saj je javno financiranje zagotovljeno v obliki letnih nepovratnih sredstev, pri čemer je zgornja meja določena na znesek, ki je potreben za upravljanje letališča brez ustvarjanja dobička. Ta omejitev se vsako leto določi predhodno na podlagi proračunov prihodkov in odhodkov, ki jih predloži upravljavec letališča in ki se odobrijo s sklepi okrožnega sveta Mureș (glej uvodno izjavo 56).

(203) *Spodbujevalni učinek*. ([93]) Romunski organi so pojasnili, da je bila naložba potrebna za izpolnitev obveznega načrta kriznega upravljanja v skladu s sklepom vlade št. 443/2005 o odobritvi nacionalnega programa varovanja. Romunski organi so pojasnili, da je oprema, ki je bila v času naložbe na voljo na letališču, pomenila tveganje za delovanje letališča in varnost letenja. Ker letališče TMA naložbe ni moglo izvesti samo, brez nje pa ne bi moglo opravljati letov v varnih pogojih, je pogoj spodbujevalnega učinka izpolnjen.

([90]) Člen 58(1) uredbe o splošnih skupinskih izjemah.
([91]) Člen 3 v povezavi s členom 56a(1) uredbe o splošnih skupinskih izjemah.
([92]) Člen 5(1) uredbe o splošnih skupinskih izjemah.
([93]) Člen 6 uredbe o splošnih skupinskih izjemah.

(204) *Izračun intenzivnosti pomoči in upravičenih stroškov* ([94]). Romunski organi so predložili dokazila o plačilu opreme in potrdili, da znesek 588 062 RON, ki predstavlja odbitni DDV, ni bil vključen v stroške infrastrukture za zemeljsko oskrbo, kupljene leta 2011.

(205) *Kumulacija* ([95]) Romunski organi so potrdili, da letališče TMA za nakup zadevnih postavk ni prejelo nobene druge vrste pomoči.

(206) *Objave in informacije* ([96]). V skladu s členom 58(1) ni treba, da pomoč, dodeljena pred začetkom veljavnosti uredbe o splošnih skupinskih izjemah, izpolnjuje zahteve glede objave iz člena 9, da bi se štela za združljivo.

9.3.2.2 Združljivost s pogoji iz člena 56a uredbe o splošnih skupinskih izjemah

(207) *Letališče je odprto za vse morebitne uporabnike* ([97]). Letališče TMA je bilo odprto za vse morebitne uporabnike, tj. vse letalske prevoznike, ki so zaprosili za uporabo letališke infrastrukture in so navedeni v uvodnih izjavah 30 do 36 ter so sprejeli letališke tarife, ki so bile objavljene v zborniku letalskih informacij in ki so se uporabljale enotno, pregledno in nediskriminatorno.

(208) Romunski organi so potrdili, da lahko lete z letališča v skladu z zgoraj navedenim regulativnim okvirom opravljajo vsi letalski prevozniki, ki to želijo. Kot je pojasnjeno v uvodnih izjavah 31, 33 in 34, so ob dodelitvi naložbe redne lete na letališču opravljali letalski prevozniki Wizz Air, Malev in Tarom.

(209) *Pomoč se ne dodeli za premestitev obstoječih letališč ali vzpostavitev novega potniškega letališča* ([98]). V referenčnem obdobju letališče TMA ni bilo premeščeno ali preoblikovano iz obstoječega letališča v potniško letališče; letališka infrastruktura obstaja in deluje na isti lokaciji od leta 1967.

(210) Pomoč se ne dodeli letališčem s povprečnim letnim tovornim prometom več kot 200 000 ton v dveh proračunskih letih pred letom, v katerem je pomoč dejansko dodeljena. Ne pričakuje se, da bo letališče z uporabo pomoči povečalo svoj povprečni letni tovorni promet nad 200 000 ton v dveh proračunskih letih po dodelitvi pomoči ([99]). . V obdobjih 2009–2010 in 2012–2013 na letališču TMA ni bil opravljen noben tovorni let in tovorni promet ni presegel 200 000 ton (uvodna izjava 37). Zato je ta pogoj izpolnjen.

(211) Zadevne naložbe ne presegajo zneska, potrebnega za prilagoditev srednjeročno pričakovanemu prometu na podlagi razumnih napovedi prometa ([100]). Romunski organi so pojasnili, da je bil namen naložbe izpolniti potrebne varnostne standarde, da se omogoči opravljanje letov v optimalnih varnostnih pogojih (uvodna izjava 55). Ta zahteva je s tem ukrepom izpolnjena.

(212) Pomoč za naložbe se ne dodeli letališču, ki je oddaljeno do 100 kilometrov ali 60 minut vožnje z avtomobilom, avtobusom, vlakom ali hitrim vlakom od obstoječega letališča, s katerega se opravljajo redni zračni prevozi v smislu člena 2(16) Uredbe (ES) št. 1008/2008 ([101]). Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 29, je letališču TMA najbližje letališče CNIA, ki je oddaljeno več kot 100 km oziroma 1 uro in 30 minut vožnje z avtomobilom, ter mednarodno letališče Sibiu, ki je oddaljeno približno 120 km oziroma 1 uro in 50 minut vožnje z avtomobilom. Vsa druga večja letališča so oddaljena več kot 2 uri vožnje z avtomobilom. Ta pogoj je torej v obravnavanem primeru izpolnjen.

([94]) Člen 7 uredbe o splošnih skupinskih izjemah.
([95]) Člen 8 uredbe o splošnih skupinskih izjemah.
([96]) Člen 9 uredbe o splošnih skupinskih izjemah.
([97]) Člen 56a(3) uredbe o splošnih skupinskih izjemah.
([98]) Člen 56a(4) uredbe o splošnih skupinskih izjemah.
([99]) Člen 56a(10) uredbe o splošnih skupinskih izjemah.
([100]) Člen 56a(5) uredbe o splošnih skupinskih izjemah.
([101]) Člen 56a(6) uredbe o splošnih skupinskih izjemah.

(213) Odstavka 5 in 6 se ne uporabljata za letališča s povprečnim letnim potniškim prometom do 200 000 potnikov v dveh proračunskih letih pred letom, v katerem je pomoč dejansko dodeljena, če se ne pričakuje, da bo letališče z uporabo pomoči za naložbe povečalo svoj povprečni letni potniški promet nad 200 000 potnikov v dveh proračunskih letih po dodelitvi pomoči. Pomoč za naložbe, dodeljena takim letališčem, mora biti v skladu z odstavkom 11 ali odstavkoma 13 in 14 ([102]). Kot je predstavljeno v Preglednica 1, je potniški promet v obdobju 2009–2010 znašal manj kot 200 000 potnikov. Čeprav je promet v letih 2012 in 2013 presegal 200 000 potnikov, vrsta opreme, ki se je financirala z ukrepom 2, ni bila namenjena povečanju obsega prometa na letališču niti ga ni mogla povečati, temveč je letališču omogočila le delovanje v varnih pogojih, kot je navedeno v uvodni izjavi 203. Komisija zato meni, da bi bila ta zahteva v tem primeru izpolnjena. Ker letališče TMA izpolnjuje pogoje iz te uvodne izjave, bi morala Komisija zdaj dokazati le, da je odstavek 11 navedenega člena v obravnavanem primeru izpolnjen. Zato Komisiji ni treba dokazati, da sta odstavka 13 in 14 v obravnavanem primeru izpolnjena.

(214) Pomoč za naložbe se ne dodeli letališču s povprečnim letnim potniškim prometom več kot tri milijone potnikov v dveh proračunskih letih pred letom, v katerem je pomoč dejansko dodeljena. Ne pričakuje se, da bo letališče z uporabo pomoči za naložbe povečalo svoj povprečni letni promet nad tri milijone potnikov v dveh proračunskih letih po dodelitvi pomoči ([103]). Kot je razvidno iz Preglednica 1, je pretekli obseg potnikov letališča TMA v celotnem obdobju, ki se ocenjuje, precej manjši od treh milijonov. Zato je ta pogoj v obravnavanem primeru izpolnjen.

(215) Pomoč se ne dodeli letališču s povprečnim letnim tovornim prometom več kot 200 000 ton v dveh proračunskih letih pred letom, v katerem je pomoč dejansko dodeljena. Ne pričakuje se, da bo letališče z uporabo pomoči povečalo svoj povprečni letni tovorni promet nad 200 000 ton v dveh proračunskih letih po dodelitvi pomoči ([104]). V obdobju 2009–2010 in v naslednjih dveh letih 2012–2013 na letališču TMA ni bil opravljen noben tovorni let in tovorni promet ni presegel 200 000 ton (uvodna izjava 37). Zato je ta pogoj izpolnjen.

(216) Znesek pomoči za naložbe ne presega razlike med upravičenimi stroški in poslovnim dobičkom naložbe. Poslovni dobiček se predhodno odšteje od upravičenih stroškov na podlagi realnih napovedi ali prek mehanizma za vračilo sredstev ([105]). V členu 2(39) uredbe o splošnih skupinskih izjemah je poslovni dobiček opredeljen kot „razlik[a] med diskontiranimi prihodki in diskontiranimi stroški poslovanja v ekonomski življenjski dobi naložbe, kadar je ta razlika pozitivna. Stroški poslovanja vključujejo stroške, kot so stroški za osebje, materiale, najete storitve, komunikacije, energijo, vzdrževanje, najemnine, administracijo, ne zajemajo pa stroškov amortizacije in stroškov financiranja, če so ti vključeni v pomoč za naložbe. Diskontiranje prihodkov in stroškov poslovanja po ustrezni diskontni stopnji omogoča ustvarjanje razumnega dobička“.

(217) TMA je letališče, ki je v celotnem obdobju, ki se ocenjuje, ustvarjalo izgubo. Kot je razvidno iz Preglednica 9, se je na podlagi napovedi romunskih organov pričakovalo, da bo letališče TMA postalo dobičkonosno šele leta 2023. Zato je bila naložba leta 2011 izvedena brez pričakovanja, da bo kratkoročno do srednjeročno povrnjena. Torej v kratkoročnem do srednjeročnem obdobju po naložbi ni pričakovati poslovnega dobička, zato Komisija meni, da se ta uvodna izjava v obravnavanem primeru ne uporablja.

(218) *Upravičeni stroški so stroški, povezani z naložbami v letališko infrastrukturo, vključno s stroški načrtovanja* ([106]). Ker gre za naložbo v opremo v smislu člena 2(144) uredbe o splošnih skupinskih izjemah, upravičeni stroški ustrezajo skupnemu znesku, ki so ga izplačali romunski organi in je prikazan v Preglednica 3. Komisija meni, da je ta zahteva v obravnavanem primeru izpolnjena.

([102]) Člen 56a(7) uredbe o splošnih skupinskih izjemah.
([103]) Člen 56a(9) uredbe o splošnih skupinskih izjemah.
([104]) Člen 56a(10) uredbe o splošnih skupinskih izjemah.
([105]) Člen 56a(11) uredbe o splošnih skupinskih izjemah.
([106]) Člen 56a(12) uredbe o splošnih skupinskih izjemah.

9.3.2.3 Sklepna ugotovitev o združljivosti s pogoji iz uredbe o splošnih skupinskih izjemah

(219) Glede na zgoraj navedeno ukrep 2 izpolnjuje pogoje iz uredbe o splošnih skupinskih izjemah.

9.3.3 *Sklepna ugotovitev o združljivosti ukrepa 2*

(220) Komisija iz razlogov, navedenih v uvodnih izjavah 198 do 218, meni, da je pomoč za naložbe, ki je bila letališču TMA dodeljena leta 2011, združljiva z notranjim trgom na podlagi člena 107(3), točka (c), PDEU.

10. OCENA UKREPA 3 – FINANCIRANJE LETALIŠČA TMA NA PODLAGI POOBLASTITVE ZA OPRAVLJANJE STORITEV SPLOŠNEGA GOSPODARSKEGA POMENA IZ LETA 2011 OD AVGUSTA 2011 DO OKTOBRA 2014

10.1 Obstoj državne pomoči

(221) Načela iz člena 107(1) PDEU, kakor so navedena v uvodnih izjavah 126 do 133, 137, 140, 143 in 148, se uporabljajo tudi za oceno ukrepa 3.

10.1.1 *Gospodarska dejavnost in pojem podjetja*

(222) Kot je navedeno v uvodni izjavi 41, je upravljavec letališča v obdobju, ki se ocenjuje, opravljal gospodarsko dejavnost, zato se šteje za podjetje v smislu člena 107(1) PDEU.

(223) Romunski organi so trdili, da dejavnosti, ki so povezane z varnostjo in varovanjem zrakoplovov ter oskrbo zrakoplovov, oproščenih plačila letaliških pristojbin iz člena 1(2), točke (d) do (h), pooblastitve za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 (uvodna izjava 58) niso gospodarske narave in spadajo na področje pristojnosti javnega organa.

(224) V zvezi z dejavnostmi, ki so v členu 1(2) pooblastitve za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 (uvodna izjava 58) navedene v točkah (d), (e) in (h), Komisija opozarja, da se dejavnosti kontrole zračnega prometa, dejavnosti v zvezi s policijo, carino in gasilci, dejavnosti, potrebne za varovanje civilnega letalstva pred dejanji nezakonitega vmešavanja, ter naložbe v infrastrukturo in opremo, potrebno za izvajanje navedenih dejavnosti, na splošno štejejo za negospodarske (uvodna izjava 132). Komisija zato meni, da se zagotavljanje služb kontrole zračnega prometa, službe gašenja požarov, služb za ukrepanje ob nesrečah, varnosti, prostorov in javne infrastrukture, potrebnih za javne organe, ki opravljajo posebne nadzorne dejavnosti na letališču, ter zaščite letališke infrastrukture, kot so navedeni v členu 1(2), točke (d), (e) in (h), pooblastitve za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011, šteje za dejavnost negospodarske narave. Kot je bilo že navedeno v uvodni izjavi 39, je bil regulativni okvir, ki ureja dejavnosti upravljavcev letališč v Romuniji, dosleden na vseh letališčih.

(225) Komisija meni, da financiranje dejavnosti, navedenih v členu 1(2), točke (d), (e) in (h), pooblastitve za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011, spada na področje javne politike in zato ne pomeni državne pomoči.

(226) V zvezi s financiranjem dejavnosti iz člena 1(2), točki (f) in (g), pooblastitve za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 (glej uvodno izjavo 58) je Romunija trdila, da sta bili infrastruktura in oprema pridobljeni za obdelavo letov zrakoplovov, ki so zakonsko oproščeni plačila letaliških pristojbin v skladu s členom 31(2) vladnega odloka št. 29/1997 o zakonu o letalstvu. Navedla je na primer, da se je na letališču TMA v času financiranja uporabljal hitri način vkrcavanja in izkrcavanja potnikov, pri katerem potniki potujejo samo z ročno prtljago. Nakup avtobusa je bil potreben za izpolnitev zahtev prevoza potnikov v nujnih primerih ali zrakoplovov v nevarnosti (na primer zaradi terorizma).

(227) Vendar niti obdelava letov, oproščenih plačila letaliških pristojbin, navedenih v členu 1(2), točka (f), pooblastitve za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011, niti nakup in vzdrževanje opreme, potrebne za obdelavo takih letov, navedenih v točki (g), nista nalogi, ki bi bili na splošno rezervirani za državo.

(228) Poleg tega Komisija opozarja, da kadar se infrastruktura uporablja za gospodarske in negospodarske dejavnosti, spada javno financiranje na področje uporabe pravil o državni pomoči, če se s takim financiranjem krijejo stroški, povezani z gospodarskimi dejavnostmi ([107]).

([107]) Točki 34 in 35 smernic za letalski sektor iz leta 2014 in navedena sodna praksa.

(229) Romunija je med formalno preiskavo v obravnavanem primeru potrdila, da se je osnovna infrastruktura uporabljala tudi za gospodarske dejavnosti letališča.

10.1.2 *Državna sredstva in pripisljivost državi*

(230) Nadomestilo, dodeljeno letališču TMA na podlagi pooblastitve za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011, je bilo odobreno z regionalnim sklepom iz avgusta 2011 (uvodna izjava 58) in izplačano iz proračuna okrožnega sveta Mureș. Ta sklep je neposredno sprejel okrožni svet Mureș, tj. lokalnega okrožja v Romuniji, ki je del romunske države.

(231) Zato Komisija meni, da tako financiranje pomeni državna sredstva in ga je tudi mogoče pripisati državi.

10.1.3 *Selektivnost*

(232) V obravnavanem primeru je država finančno pomoč ponudila in dodelila enemu samemu podjetju – upravljavcu letališča. To je individualni ukrep. Ukrep 3 je zato po definiciji selektiven v smislu člena 107(1) PDEU.

10.1.4 *Gospodarska prednost*

(233) Javno financiranje, dodeljeno upravljavcu letališča, je namenjeno izravnavi izgub, nastalih pri opravljanju njegovih vsakodnevnih dejavnosti, ali kritju stroškov naložb. Nič v dokazanih dejstvih, ki so na voljo Komisiji, ali v pripombah, prejetih od Romunije ali tretjih oseb, ne kaže na to, da bi lahko organ, ki dodeli pomoč, zaradi navedenih ukrepov financiranja ob odločitvi o njihovi dodelitvi pričakoval kakršne koli finančne donose.

(234) Komisija ugotavlja tudi, da Romunija ni trdila, da je bilo financiranje v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu. Kot je prikazano v Preglednica 4, je letališče TMA v celotnem obdobju preiskave ustvarjalo izgubo in ni imelo možnosti, da bi srednjeročno postalo dobičkonosno (Preglednica 5). Komisija zato ugotavlja, da financiranje, ki se ocenjuje, ni bilo v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu.

(235) Romunija je med preiskavo trdila tudi, da sporno javno financiranje pomeni nadomestilo za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena, ki je v skladu s pogoji iz sodbe Altmark.

(236) V obravnavanem primeru četrti pogoj iz sodbe Altmark ni bil izpolnjen, saj upravičenec ni bil izbran s postopkom za oddajo javnega naročila. Poleg tega ni nobenih dokazov, iz katerih bi bilo razvidno, da je bila višina nadomestila določena na podlagi analize stroškov, ki bi jih povprečno, dobro vodeno podjetje, ki je ustrezno opremljeno s sredstvi za izpolnitev zahtev javne storitve, imelo pri izpolnjevanju teh obveznosti ob upoštevanju realiziranih prihodkov in razumnega dobička zaradi izpolnjevanja teh obveznosti. Komisija zato meni, da ni mogoče ugotoviti, da je bilo zadevno javno financiranje določeno na podlagi stroškov učinkovitega podjetja. Ker četrti pogoj iz sodbe Altmark ni bil izpolnjen, Komisija ugotavlja, da štirje pogoji iz sodbe Altmark v obravnavanem primeru niso bili kumulativno izpolnjeni.

(237) Ob upoštevanju zgoraj navedenega Komisija ugotavlja, da je bila z ukrepom 3, ki se ocenjuje, upravljavcu letališča dodeljena gospodarska prednost.

10.1.5 *Izkrivljanje konkurence in vpliv na trgovino med državami članicami*

(238) Ocena iz uvodne izjave 152 se uporablja tudi za javno financiranje, zagotovljeno upravljavcu letališča na podlagi pooblastitve za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011, zato je treba šteti, da bi lahko to financiranje izkrivljalo konkurenco in vplivalo na trgovino med državami članicami.

10.1.6 *Sklepna ugotovitev o obstoju državne pomoči*

(239) Komisija je na podlagi navedenega sklenila, da javno financiranje, zagotovljeno upravljavcu letališča na podlagi pooblastitve za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011, pomeni državno pomoč upravljavcu letališča v smislu člena 107(1) PDEU, z izjemo financiranja dejavnosti, ki spadajo na področje javne politike, kot je navedeno v uvodni izjavi 225.

10.2 **Zakonitost pomoči**

(240) Ukrep 3 se je začel izvajati pred uradno odobritvijo Komisije. Zato pomeni nezakonito pomoč, razen če je takrat izpolnjeval ustrezne pogoje iz akta Unije, ki zagotavlja izjemo od obveznosti priglasitve, določeno v členu 108 PDEU za določene kategorije pomoči.

(241) Romunija je v obravnavanem primeru trdila, da ukrep 2 izpolnjuje pogoje iz sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005.

10.2.1 *Skladnost pooblastitve za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 s sklepom o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005*

(242) S sklepom o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005 se najprej zahteva obstoj resnične storitve splošnega gospodarskega pomena. V zvezi s tem Komisija opozarja, da imajo države članice široko diskrecijsko pravico pri opredeljevanju storitev splošnega gospodarskega pomena. Pregled Komisije je omejen na oceno, ali je bila pri opredelitvi obsega obveznosti javne službe storjena očitna napaka ([108]).

(243) V zvezi s tem, ali splošno upravljanje letališča pomeni storitev splošnega gospodarskega pomena, kot so v obravnavanem primeru trdili romunski organi, Komisija običajno oceni, ali bi bilo območje, ki bi ga letališče lahko oskrbovalo, brez letališča izolirano od preostale Unije v tolikšni meri, da bi to škodovalo njegovemu socialnemu in gospodarskemu razvoju. To bi bilo treba analizirati za vsak primer posebej ([109]).

(244) Komisija v obravnavanem primeru upošteva naslednje:

(a) letališče TMA je od letališča CNIA oddaljeno 103 km. Romunski organi so pojasnili, da je bil v času objave regionalnega sklepa iz avgusta 2011 zaradi okoliščin, pojasnjenih v uvodnih izjavah 23 do 26, čas potovanja med letališčema več kot dve uri zaradi slabega stanja ceste, na kateri je bila največja možna povprečna hitrost 65 km/h, in gostega prometa. Ta čas potovanja bi bil v primeru avtobusnega prevoza še daljši, pri čemer bi bil najkrajši čas potovanja 3 ure in 10 minut (vključno s potovanjem od avtobusne postaje v Cluju Napoci do letališča CNIA);

(b) romunski organi so še pojasnili, da bi bila ob sprejetju regionalnega sklepa iz avgusta 2011 brez letališča TMA okrožja severno, vzhodno in južno od okrožja Târgu Mureş (to so okrožja Harghita, Covasna, del Bistrite, Sibiu, Neamt in Brasov) izolirana od preostale Unije, saj ni bilo avtoceste, ki bi povezovala okrožja Mureş, Harghita, Covasna, Bistrita, Neamt, Brasov in Sibiu ter letališče CNIA (glej uvodne izjave 23 do 26);

(c) romunski organi so pojasnili tudi, da je zaradi Karpatov, ki obkrožajo okrožje Harghita (približno 300 000 prebivalcev), edini enostaven cestni dostop na zahodu (proti okrožju Mureş) in da je letališče TMA edini prehod po zraku, prek katerega imajo prebivalci tega okrožja dostop do drugih regij Evrope. Romunski organi so med preiskavo opozorili tudi na vpliv vremenskih razmer na trajanje cestnega prometa med okrožjem Mureş in sosednjimi okrožji. Obdobje sneženja v mestu Târgu Mureş lahko traja do 190 dni/leto. Dnevi s snežno odejo (dnevi, ko je oviran cestni promet) so najpogosteje v decembru (14,4 dneva), januarju (23,2 dneva) in februarju (17,5 dneva), kar skupaj znaša 55,1 dneva/leto. V nekaterih primerih je lahko snežna odeja v zimskih mesecih prisotna cel mesec, tj. 31 dni v decembru in januarju ter 28–29 dni v februarju. Drug vzrok za zastoje na cestah je zmrzal. Prva jesenska zmrzal v mestu Târgu Mureş se v povprečju pojavi 13. oktobra, zadnja spomladanska pa 21. aprila. To pomeni, da je povprečno letno obdobje brez zmrzali 174 dni;

(d) poleg tega je bil železniški promet takrat premalo razvit in brez hitrih povezav;

([108]) Sodba Splošnega sodišča z dne 1. marca 2017, SNCM/Komisija, T-454/13, točka 111; sodbi z dne 15. junija 2005, Olsen/Komisija, T-17/02, ECLI:EU:T:2005:218, točka 216 in navedena sodna praksa, ter z dne 22. oktobra 2008, TV2/Danmark in drugi/Komisija, T-309/04, T-317/04, T-329/04 in T-336/04, ECLI:EU:T:2008:457, točka 101 in navedena sodna praksa.

([109]) Točka 72 smernic za letalski sektor iz leta 2014.

(e) med preiskavo so se romunski organi sklicevali na splošni osrednji načrt Romunije za promet iz leta 2015 ([110]), da bi dokazali, da niti letališče CNIA niti letališče Sibiu srednjeročno ne bi mogla obvladati lastnega prometa brez dodatnih znatnih naložb (da bi zadovoljili svoje potrebe, bi moralo letališče CNIA zgraditi dodatnih 23 265 kvadratnih metrov na ploščadih za zrakoplove in 29 066 kvadratnih metrov potniških terminalov, letališče Sibiu pa 460 kvadratnih metrov potniških terminalov). Zato navedeni letališči ne bi mogli prevzeti prometa letališča TMA, če to ne bi več obstajalo;

(f) kot je navedeno v uvodni izjavi 21, se je število prebivalcev v okrožju Mureș v zadnjih desetletjih znatno zmanjšalo, ta trend pa naj bi se nadaljeval tudi v prihodnjih letih. Poleg tega je imelo okrožje Mureș, kot je navedeno v uvodni izjavi 22, manj koristi od širitve EU kot sosednja okrožja, predvsem metropolitansko območje Bukarešte. Ob priznavanju pomena infrastrukture za regionalni razvoj so romunski organi letališče opredelili kot ključni element. Zato je bila njegova prenova vključena v operativni program za veliko infrastrukturo za obdobje 2014–2020. Okrožni svet je v okviru razvojne strategije okrožja Mureș načrtoval vzpostavitev industrijskega parka v bližini letališča, znanega kot industrijski park Mureș. ([111]) Romunski organi so potrdili, da je park uspešno privabil proizvodna podjetja in tuje naložbe, kar je prispevalo k regionalni gospodarski rasti. Končni cilj je razviti intermodalno prometno vozlišče za nadaljnjo podporo povezljivosti in razvoju območja;

(g) romunski organi so poudarili pomen turizma kot gospodarske dejavnosti za pospeševanje razvoja okrožja. Turizem v okrožju se je v obdobju 2010–2015 znatno povečal, pri čemer se je okrožje Mureș po številu turistov uvrstilo na četrto mesto v Romuniji, skupno število obiskovalcev pa je znašalo 492 181 ([112]). Turistične znamenitosti, ki so jih v letu 2015 tuji turisti najpogosteje obiskali, so bile Sighișoara, Târgu Mureș in zdravilišče Sovata. Tuji turisti prihajajo predvsem iz držav EU, pa tudi iz držav zunaj Evropske unije (npr. Izraela). Romunski organi so navedli, da je imelo letališče Târgu Mureș z neposrednimi povezavami z več večjimi mesti EU odločilno vlogo pri povečanju števila turistov;

(h) nazadnje so romunski organi navedli, da je Târgu Mureș vodilni center za presaditev srca in urgentno medicino. Hiter prevoz organov med nacionalnimi centri je ključni vidik presajanja organov. Cilj urgentne klinične bolnišnice okrožja Mureș je svoj vodilni položaj na področju presaditve srca razširiti na področje presaditve srca in pljuč, ledvic ali katerih koli drugih organov in tkiv. To je v skladu s strategijo romunskega ministrstva za zdravje, ki vključuje ustanovitev banke tkiv v Târgu Mureșu. Bolnišnica je poudarila, da stalen helikopterski prevoz pacientov z drugega letališča, ki je bolj oddaljeno, v bolnišnico ni mogoč zaradi meteoroloških ali tehničnih omejitev, ki tak prevoz pogosto preprečujejo, kar ima za pacienta spremljevalne posledice.

(245) Glede na navedeno Komisija meni, da Romunija ni storila očitne napake pri presoji, ko je ugotovila, da bi bila brez letališča TMA nekatera območja osrednje regije Romunije izolirana od preostale Unije v tolikšni meri, da bi to škodilo njenemu socialnemu in gospodarskemu razvoju.

(246) V teh okoliščinah Komisija meni, da elementi, ki so jih sporočili romunski organi, zadostujejo za podporo njihovi odločitvi, da letališče TMA pooblastijo za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena, in da Romunija ni storila očitne napake.

(247) Sklep o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005 (člen 2(1), točka (d)) se prav tako uporablja samo za letališča z manj kot 1 000 000 potniki v dveh proračunskih letih pred letom, v katerem je bila storitev splošnega gospodarskega pomena dodeljena.

(248) Letališče TMA je imelo v letih 2009 in 2010, tj. v letih pred pooblastitvijo za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011, manj kot 1 000 000 potnikov na leto (glej preglednico 1). Zato se je sklep o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005 uporabljal za ukrep 2.

([110]) master-planul-general-de-transport_iulie_2015_vol-i.pdf.

([111]) Razvojni načrt okrožja Mureș za obdobje 2014–2020.
Na voljo na naslovu: anexa_hot107_2014.pdf.

([112]) https://mures.insse.ro/wp-content/uploads/2023/03/Mures_Anuar_statistic_2015.pdf.

(249) Nazadnje, v sklepu o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005 je določenih več pogojev združljivosti za nadomestilo za storitev splošnega gospodarskega pomena regionalnim letališčem, kot je navedeno v nadaljevanju.

(250) *Pooblastitev*. Za uporabo sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005 se za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena pooblasti podjetje z enim ali več uradnimi akti ([113]). V obravnavanem primeru je pooblastitev za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena temeljila na regionalnem sklepu iz avgusta 2011.

(251) Člen 4 sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005 vsebuje tudi več elementov, ki bi morali biti v aktu o pooblastitvi upoštevani, in sicer:

(1) *narava in trajanje obveznosti javne službe*. Narava obveznosti javne službe je določena v členu 1(2) regionalnega sklepa iz avgusta 2011. Dejavnosti v okviru obveznosti javne službe se lahko opravljajo do 1. januarja v letu, ki sledi letu, v katerem letališče TMA preseže prag 1 000 000 potnikov, in najpozneje do 31. decembra 2016 ([114]). Poleg tega se v skladu z regionalnim sklepom iz avgusta 2011 pooblastitev za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena po tem datumu revidira ([115]);

(2) *zadevno podjetje in ozemlje*. Za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena je bil pooblaščen upravljavec letališča, ozemlje pooblastitve pa je opredeljeno kot geografsko območje, ki obsega 24 000 km^2, s približno 1,5 milijona prebivalcev in štirimi okrožji: Mureș, Bistrita, Harghita, Covasna ([116]);

(3) *vrsta vseh izjemnih ali posebnih pravic, odobrenih podjetju*. Upravljavcu letališča je dodeljena izključna pravica do opravljanja storitve splošnega gospodarskega pomena ([117]);

(4) parametri za izračun, nadzor in pregled nadomestila.

(i) Izračun nadomestila. Stroški, ki jih je treba upoštevati pri določitvi višine nadomestila, zajemajo vse fiksne in spremenljive stroške, tekoče stroške in stroške kapitala, ki nastanejo pri opravljanju dejavnosti, povezanih s storitvijo splošnega gospodarskega pomena, ter delež teh dejavnosti v skupnih stroških upravljavca letališča. Stroški naložb se upoštevajo, če so strogo povezani z opravljanjem dejavnosti, povezanih s storitvijo splošnega gospodarskega pomena ([118]). Prihodki, ki se upoštevajo pri določitvi nadomestila, vključujejo vse prihodke iz dejavnosti v okviru storitve splošnega gospodarskega pomena in ves dobiček iz drugih dejavnosti, ki jih izvaja upravljavec in niso povezane s storitvijo splošnega gospodarskega pomena ([119]).

(ii) *Nadzor nadomestila*. Upravljavec letališča utemelji znesek zahtevanega nadomestila ter pripravi poročilo o utemeljitvi in upravičenosti do zneskov, prejetih iz lokalnega proračuna. Gospodarski oddelek okrožnega sveta Mureșa je odgovoren, da preveri informacije iz takega poročila in računovodske izkaze, ki jih predloži upravljavec letališča. Ta nadzor se izvaja vsaj enkrat letno, po potrebi pa tudi pogosteje ([120]).

(iii) Pregled nadomestila in dogovorov za preprečitev in vračilo prekomernega nadomestila. Gospodarski oddelek okrožnega sveta Mureș na podlagi rednih pregledov od upravljavca letališča zahteva povračilo morebitnega prekomernega nadomestila in po potrebi predloži utemeljen predlog za revizijo dejavnosti, povezanih s storitvijo splošnega gospodarskega pomena ([121]).

(252) Komisija zato ugotavlja, da regionalni sklep iz avgusta 2011 izpolnjuje pogoje iz člena 4 sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005.

([113]) Člen 4 sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005.
([114]) Člen 2(2) regionalnega sklepa iz avgusta 2011.
([115]) Člen 2(3) regionalnega sklepa iz avgusta 2011.
([116]) Člen 1(1) regionalnega sklepa iz avgusta 2011.
([117]) Člen 3 regionalnega sklepa iz avgusta 2011.
([118]) Člen 4(4) regionalnega sklepa iz avgusta 2011.
([119]) Člen 4(5) regionalnega sklepa iz avgusta 2011.
([120]) Člen 5 regionalnega sklepa iz avgusta 2011.
([121]) Člen 5(4) regionalnega sklepa iz avgusta 2011.

(253) *Nadomestilo* ([122]) Člen 5 sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005 določa parametre, ki jih mora izpolnjevati nadomestilo, da se šteje za združljivo z navedenim sklepom.

(254) Znesek nadomestila ne sme presegati zneska, potrebnega za kritje stroškov, nastalih zaradi izpolnjevanja obveznosti javne službe, in razumnega dobička iz lastnega kapitala, potrebnega za izvajanje teh obveznosti. Kot je razvidno iz Preglednica 3, je letališče imelo izgube v celotnem obdobju pooblastitve (2011–2014). Nadomestilo, ki ga je prejel upravljavec letališča, ni zadostovalo za kritje stroškov izvajanja obveznosti v okviru storitve splošnega gospodarskega pomena. Glede na zgoraj navedeno je treba razumeti, da je ta pogoj v obravnavanem primeru izpolnjen.

(255) Stroški in prihodki, ki jih je treba upoštevati, zajemajo vse stroške, ki so nastali pri opravljanju storitve splošnega gospodarskega pomena in so izračunani na podlagi splošno sprejetih načel stroškovnega računovodstva. Komisija razume, da so bili iz razlogov, pojasnjenih v uvodni izjavi 251, stroški in prihodki izračunani v skladu s členom 4(4) in (5) regionalnega sklepa iz avgusta 2011, zato je to merilo izpolnjeno.

(256) *Ločevanje računov stroškov in prejemkov, povezanih s storitvijo splošnega gospodarskega pomena, od drugih storitev*. Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 62, se s pooblastitvijo iz leta 2011 nalaga jasno ločevanje računov. Med trajanjem pooblastitve se je tako ločevanje izvajalo.

(257) Komisija zato ugotavlja, da so pogoji iz člena 5 sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005 v obravnavanem primeru izpolnjeni.

(258) *Nadzor prekomernega nadomestila*. Člen 6 sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005 določa več mehanizmov za zagotovitev, da upravljavec letališča ne prejme prekomernega nadomestila, in sicer obstoj rednih pregledov, obstoj mehanizmov za zagotovitev vračila morebitnega prekomernega nadomestila in določbe za preprečitev prihodnjega prekomernega nadomestila.

(259) Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 251(4), točki (ii) in (iii), je okrožni svet Mureșa vzpostavil mehanizme za preprečevanje prekomernega nadomestila. Poleg tega je v sklopu pravil določil, da se bo prihodnje nadomestilo izračunalo v skladu z izidi prejšnjih let. Povedano drugače, če bi upravljavec letališča leta 2012 prejel prekomerno nadomestilo, bi se s presežkom krilo nadomestilo v letu 2013 ([123]).

(260) Komisija zato ugotavlja, da so pogoji iz člena 6 sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005 v obravnavanem primeru izpolnjeni.

10.2.2 *Sklepna ugotovitev*

(261) Komisija je sklenila, da je pomoč, dodeljena na podlagi pooblastitve za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011, združljiva z notranjim trgom na podlagi člena 106(2) PDEU in je bila izvzeta iz obveznosti predhodne priglasitve iz člena 108(3) PDEU.

11. **OCENA UKREPA 4 – FINANCIRANJE LETALIŠČA TMA NA PODLAGI POOBLASTITVE ZA OPRAVLJANJE STORITVE SPLOŠNEGA GOSPODARSKEGA POMENA IZ LETA 2014 OD 30. OKTOBRA 2014 DO 9. MAJA 2019**

11.1 **Obstoj državne pomoči**

(262) Načela člena 107(1) PDEU, kot so navedena v uvodnih izjavah 126 do 133, 137, 140, 143, 148 in 149, se uporabljajo tudi za oceno ukrepa 4.

([122]) Upravljavec letališča je v obdobju, ki se ocenjuje, prejel nadomestilo v znesku, ki je bil nižji od njegovih dejanskih stroškov (Preglednica 4). Komisija zato ne bo analizirala določb člena 6 sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena v zvezi z razumnim dobičkom.

([123]) Glej na primer regionalni sklep okrožnega sveta Mureșa št. 158 z dne 20. decembra 2012, v katerem je navedeno, da ocena nadomestila za leti 2013 in 2014 v predlogu proračuna temelji na izidih za leto 2012.

11.1.1 *Gospodarska dejavnost in pojem podjetja*

(263) Kot je navedeno v uvodni izjavi 41, je upravljavec letališča v obdobju, ki se ocenjuje, opravljal gospodarsko dejavnost, zato se šteje za podjetje v smislu člena 107(1) PDEU.

(264) Romunski organi so trdili, da je upravljavec letališča v okviru pooblastitve za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2014 izvajal nekatere dejavnosti, ki spadajo na področje javne politike. Romunija je zlasti trdila, da je treba za stroške, ki jih ima upravljavec letališča v imenu državnih subjektov, ki delujejo na območju letališča, in stroške, ki nastanejo pri oskrbi letov, oproščenih plačila letaliških pristojbin, šteti, da spadajo na področje javne politike.

(265) Komisija opozarja, da kadar se infrastruktura uporablja za gospodarske in negospodarske dejavnosti, spada javno financiranje na področje uporabe pravil o državni pomoči le, če se s takim financiranjem krijejo stroški, povezani z gospodarskimi dejavnostmi.

(266) V zvezi z javno podporo, ki se uporablja za dejavnosti iz člena 1(2), točke (d) do (g), pooblastitve za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2014 (uvodna izjava 66), Komisija opozarja, da se dejavnosti v zvezi s policijo, carino in gasilci, dejavnosti, potrebne za varovanje civilnega letalstva pred dejanji nezakonitega vmešavanja, ter naložbe in vzdrževanje v zvezi z infrastrukturo in opremo, potrebno za izvajanje navedenih dejavnosti, na splošno štejejo za negospodarske.

(267) Komisija zato zaščito letališke infrastrukture iz člena 1(2), točka (d), pooblastitve za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2014, operacije iskanja in reševanja na območju letališča iz točke (e) navedenega člena, objekte za varovanje in varnost v izrednih razmerah ter preprečevanje in obvladovanje požarov iz točke (f) navedenega člena ter zagotavljanje potrebnih območij, objektov in infrastrukture, ki jih potrebujejo carinska uprava, mejna policija, policija za zračni promet, ministrstvo za notranje zadeve in romunska obveščevalna služba za izvajanje svojih posebnih dejavnosti iz točke (g) navedenega člena, šteje za ukrepe v okviru običajnega izvajanja državnih funkcij, če te spadajo v kategorije iz uvodne izjave 132 ([124]). Kot je bilo že navedeno v uvodni izjavi 39, je bil regulativni okvir, ki ureja dejavnosti upravljavcev letališč v Romuniji, dosleden na vseh letališčih.

(268) Zato javna podpora za navedene dejavnosti iz člena 1(2), točke (d) do (g), pooblastitve za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2014 spada na področje javne politike in ne pomeni pomoči v smislu člena 107(1) PDEU.

(269) Vendar niti zagotavljanje brezplačnega opravljanja državnih letov, vojaških letov v okviru nekaterih ministrstev in vladnih služb, nujnih letov in letov v drugih pravno urejenih okoliščinah iz člena 1(2), točka (h), pooblastitve za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2014, niti storitve zemeljske oskrbe, ki se zagotavljajo zrakoplovom v državni lasti, vključno z nabavo povezane opreme iz točke (c), niso naloge, ki bi bile na splošno rezervirane za državo.

11.1.2 *Državna sredstva in pripisljivost državi*

(270) Nadomestilo, dodeljeno letališču TMA na podlagi pooblastitve za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2014, je bilo odobreno z regionalnim sklepom iz oktobra 2014 (uvodna izjava 43) in izplačano iz proračuna okrožnega sveta Mureșa. Ta sklep je neposredno sprejel okrožni svet Mureșa, tj. lokalnega okrožja v Romuniji, ki je del romunske države.

(271) Zato Komisija meni, da financiranje, zagotovljeno na podlagi regionalnega sklepa iz oktobra 2014, pomeni državna sredstva in ga je tudi mogoče pripisati državi.

([124]) Sklep Komisije (EU) 2015/1226 z dne 23. julija 2014 o državni pomoči SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN), ki jo je Francija izvedla za gospodarsko zbornico v Angoulêmu, skupino SNC-Lavalin, družbo Ryanair in družbo Airport Marketing Services (UL L 201, 30.7.2015, str. 48, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2015/1226/oj).

11.1.3 *Selektivnost*

(272) V obravnavanem primeru je država finančno pomoč ponudila in dodelila enemu samemu podjetju – upravljavcu letališča. To je individualni ukrep. Ukrep 4 je zato po definiciji selektiven v smislu člena 107(1) PDEU.

11.1.4 *Gospodarska prednost*

(273) Javno financiranje, dodeljeno upravljavcu letališča, je namenjeno izravnavi izgub, nastalih pri opravljanju njegovih vsakodnevnih dejavnosti, ali kritju stroškov naložb. Nič v dokazanih dejstvih, ki so na voljo Komisiji, ali v pripombah, prejetih od Romunije ali tretjih oseb, ne kaže na to, da bi lahko organ, ki dodeli pomoč, zaradi navedenih ukrepov financiranja ob odločitvi o njihovi dodelitvi pričakoval kakršne koli finančne donose.

(274) Komisija ugotavlja tudi, da Romunija ni trdila, da je bilo financiranje v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu. Kot je prikazano v Preglednica 6, je letališče TMA v celotnem obdobju preiskave ustvarjalo izgubo in ni imelo možnosti, da bi srednjeročno postalo dobičkonosno (Preglednica 5). Komisija zato ugotavlja, da financiranje, ki se ocenjuje, ni bilo v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu.

(275) Romunija je med preiskavo trdila tudi, da je ukrep 4 pomenil nadomestilo za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena, ki je v skladu s pogoji iz sodbe Altmark.

(276) V obravnavanem primeru četrti pogoj iz sodbe Altmark ni bil izpolnjen, saj upravičenec ni bil izbran s postopkom za oddajo javnega naročila. Poleg tega ni nobenih dokazov, iz katerih bi bilo razvidno, da je bila višina nadomestila določena na podlagi analize stroškov, ki bi jih povprečno, dobro vodeno podjetje, ki je ustrezno opremljeno s sredstvi za izpolnitev zahtev javne storitve, imelo pri izpolnjevanju teh obveznosti ob upoštevanju realiziranih prihodkov in razumnega dobička zaradi izpolnjevanja teh obveznosti. Komisija zato meni, da ni mogoče ugotoviti, da je bilo zadevno javno financiranje določeno na podlagi stroškov učinkovitega podjetja. Ker četrti pogoj iz sodbe Altmark ni bil izpolnjen, Komisija ugotavlja, da štirje pogoji iz sodbe Altmark v obravnavanem primeru niso bili kumulativno izpolnjeni.

(277) Ob upoštevanju zgoraj navedenega Komisija ugotavlja, da je bila z ukrepom 4 upravljavcu letališča dodeljena gospodarska prednost.

11.1.5 *Izkrivljanje konkurence in vpliv na trgovino med državami članicami*

(278) Ocena iz uvodne izjave 152 se uporablja tudi za javno financiranje, zagotovljeno upravljavcu letališča na podlagi pooblastitve za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2014, zato je treba šteti, da bi lahko to financiranje izkrivljalo konkurenco in vplivalo na trgovino med državami članicami.

11.1.6 *Sklepna ugotovitev o obstoju državne pomoči*

(279) Komisija je na podlagi navedenega sklenila, da javno financiranje, zagotovljeno upravljavcu letališča na podlagi pooblastitve za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2014, pomeni državno pomoč upravljavcu letališča v smislu člena 107(1) PDEU, z izjemo financiranja dejavnosti, ki spadajo na področje javne politike, kot je navedeno v uvodni izjavi 268.

11.2 **Zakonitost pomoči**

(280) Ukrep 4 se je začel izvajati pred uradno odobritvijo Komisije. Zato pomeni nezakonito pomoč, razen če je takrat izpolnjeval ustrezne pogoje iz akta Unije, ki zagotavlja izjemo od obveznosti priglasitve, določeno v členu 108 PDEU za določene kategorije pomoči.

(281) Romunija je trdila, da ukrep 4 izpolnjuje pogoje iz sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2012.

(282) Sklep o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2012 se uporablja za nadomestilo za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena v zvezi z letališči, katerih povprečni letni promet v dveh proračunskih letih pred letom, v katerem je bila dodeljena storitev splošnega gospodarskega pomena, ne presega 200 000 potnikov. Kot je navedeno v sklepu o začetku postopka iz leta 2015, je imelo letališče TMA v letih 2012 in 2013, tj. v letih pred pooblastitvijo za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2014, več kot 200 000 potnikov na leto (glej preglednico 1). Zato se sklep o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2012 ni uporabljal za ukrep 4.

(283) Ukrep 4 se je torej izvajal v nasprotju s členom 108(3) PDEU.

11.3 **Združljivost z notranjim trgom**

(284) V skladu s smernicami za letalski sektor iz leta 2014 se lahko nadomestilo za upravljanje letališča v okviru storitve splošnega gospodarskega pomena šteje za združljivo na podlagi člena 106(2) PDEU, če so izpolnjena merila iz oddelka 4 smernic za letalski sektor iz leta 2014, zlasti če se upravljanje šteje za resnično storitev splošnega gospodarskega pomena v smislu točk 69 in 72 smernic za letalski sektor iz leta 2014 ter če izpolnjuje merila združljivosti iz oddelka 4.2 smernic za letalski sektor iz leta 2014 v povezavi z ustreznimi pravili iz okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2012.

(285) V točki 75(a) smernic za letalski sektor iz leta 2014 je določeno, da se okvir za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2012 uporablja za oceno združljivosti pomoči letališčem, katerih povprečni letni promet v obdobju pooblastitve za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena presega 200 000 potnikov, kar je veljalo za letališče TMA (Preglednica 1). Komisija bo zato združljivost ukrepa 4 ocenila na podlagi meril iz okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2012 in smernic za letalski sektor iz leta 2014.

(286) V okviru za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2012 je za storitve splošnega gospodarskega pomena, med drugim v zvezi z letališči, določenih več pogojev združljivosti, med drugim zlasti obstoj akta o pooblastitvi, izračun nadomestila in obstoj mehanizmov za nadzor prekomernega nadomestila.

11.3.1 *Resnična storitev splošnega gospodarskega pomena iz člena 106 PDEU*

(287) Prvi pogoj za združljivost nadomestila za storitve upravljanja letališč s pravili o državni pomoči je, da je ponudnik storitev pooblaščen za opravljanje resnične in pravilno opredeljene storitve splošnega gospodarskega pomena. Ta zahteva je določena v točki 69 smernic za letalski sektor iz leta 2014 v povezavi z oddelkom 2.2 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2012.

(288) V skladu s točko 69 smernic za letalski sektor iz leta 2014 bi morala imeti storitev splošnega gospodarskega pomena „posebne značilnosti, ki jih navadne gospodarske dejavnosti nimajo“ in „cilj splošnega pomena, ki ga želijo doseči javni organi, ne more biti zgolj razvoj nekaterih gospodarskih dejavnosti ali gospodarskih območij, kakor je določeno v členu 107(3)(c) Pogodbe“.

(289) Komisija je v točki 72 smernic za letalski sektor iz leta 2014 določila, da splošno upravljanje letališča v upravičenih primerih pomeni storitev splošnega gospodarskega pomena, če bi bil del območja, ki ima morebitno korist od letališča, brez tega letališča izoliran od ostalega območja Unije v tolikšni meri, da bi to poseglo v njegov družbeni in gospodarski razvoj. Taka ocena bi morala ustrezno upoštevati druge načine prevoza in zlasti železniških storitev za visoke hitrosti ali pomorskih povezav s trajekti. V takih primerih lahko javni organi letališču naložijo obveznost javne službe in tako zagotovijo, da letališče ostane odprto za komercialni promet.

(290) Enaka utemeljitev, kot je navedena v uvodnih izjavah 243 do 245 v zvezi s storitvijo splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011, se smiselno uporablja tudi za storitev splošnega gospodarskega pomena iz leta 2014, saj se razmere glede prevoznih sredstev na tem območju od leta 2011 niso bistveno spremenile. Zato Komisija meni, da je letališče TMA na podlagi pooblastitve za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2014 pooblaščeno tudi za opravljanje resnične storitve splošnega gospodarskega pomena.

(291) Komisija iz vseh zgoraj navedenih razlogov meni, da je treba pomoč, dodeljeno na podlagi pooblastitve za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2014, dodeliti za resnično in pravilno opredeljeno storitev splošnega gospodarskega pomena v skladu z oddelkom 2.2 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2012 ter točkama 69 in 72 smernic za letalski sektor iz leta 2014.

11.3.2 *Potreba po aktu o pooblastitvi, v katerem so določene obveznosti javne službe in metode za izračun nadomestila*

(292) V skladu s točkama 15 in 16 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2012 je treba odgovornost za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena poveriti z enim ali več akti, katerih obliko lahko določi država članica. Akt ali niz aktov mora vključevati: (a) vsebino in trajanje obveznosti javne službe; (b) zadevno podjetje in, če je primerno, ozemlje; (c) vrsto vseh izključnih ali posebnih pravic, ki jih podjetju dodeli organ, ki dodeli pomoč; (d) opis mehanizma nadomestila ter parametrov za izračun, spremljanje in pregled nadomestila ter (e) dogovore za preprečitev kakršnega koli prekomernega nadomestila in njegovo izterjavo.

(293) Podobno bi morale biti v skladu s točko 69 smernic za letalski sektor iz leta 2014 storitve splošnega gospodarskega pomena v letališkem sektorju jasno opredeljene in dodeljene z aktom javnega organa.

(294) Storitev splošnega gospodarskega pomena iz leta 2014 je bila dodeljena z regionalnim sklepom iz oktobra 2014, ki je bil pripravljen v skladu z določbami okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2012 in smernicami za letalski sektor iz leta 2014. Kot je navedeno v uvodni izjavi 66, so v členu 1(2) regionalnega sklepa iz oktobra 2014 določene dejavnosti, ki za letališče TMA pomenijo storitev splošnega gospodarskega pomena. Kot je navedeno v uvodni izjavi 268, nekatere dejavnosti spadajo na področje javne politike in zato niso predmet nadzora državne pomoči. Preostale predvsem gospodarske dejavnosti so jasno navedene v členu 1(2), točke (a), (b), (c) in (h), regionalnega sklepa iz oktobra 2014 in opredeljene kot dejavnosti v okviru storitve splošnega gospodarskega pomena. Kot je navedeno v uvodni izjavi 68, je bilo jasno navedeno tudi trajanje obveznosti javne službe. Poleg tega je bilo v pooblastitvi za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2014, kot izhaja iz uvodne izjave 43, navedeno tudi zadevno podjetje, in sicer upravljavec letališča. Nazadnje je bila upravljavcu letališča dodeljena izključna pravica za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena ([125]). Glede na navedeno Komisija meni, da je bila storitev splošnega gospodarskega pomena iz leta 2014 skladna s točko 16(a) in (b) okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2012 ter točko 69 smernic za letalski sektor iz leta 2014.

(295) Poleg tega, kot je navedeno v uvodni izjavi 67, člen 4(2) do (11) regionalnega sklepa iz oktobra 2014 podrobno določa izračun nadomestila za storitev splošnega gospodarskega pomena iz leta 2014. Te določbe določajo: omejitve upravičenih stroškov poslovanja in naložb, povezanih s storitvijo splošnega gospodarskega pomena, ki se krijejo z nadomestilom; vključitev samo stroškov, povezanih s storitvijo splošnega gospodarskega pomena, in sorazmernega zneska skupnih stroškov; omejitev, da nadomestilo ne sme presegati stroškov, potrebnih za izpolnjevanje obveznosti javne službe. Pomembno je, da določajo tudi, da nadomestilo ne sme presegati razlike med temi stroški na eni strani ter prihodki, povezanimi s storitvijo splošnega gospodarskega pomena, in dobički letališča, ki niso povezani s storitvijo splošnega gospodarskega pomena, na drugi strani. Povedano drugače, zaradi prihodkov iz storitve splošnega gospodarskega pomena in celo dobičkov iz dejavnosti, ki niso storitev splošnega gospodarskega pomena, je znesek nadomestila, dodeljenega v okviru storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2014, manjši, da bi se izognili morebitnemu prekomernemu nadomestilu. Poleg tega, kot je navedeno v uvodni izjavi 62, so se za storitev splošnega gospodarskega pomena in dejavnosti, ki niso storitev splošnega gospodarskega pomena, letališča TMA vodili ločeni računi. Glede na navedeno Komisija meni, da je storitev splošnega gospodarskega pomena iz leta 2014 v skladu s točkama 16(d) in (e) okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2012.

11.3.3 *Trajanje obdobja pooblastitve*

(296) V skladu s točko 17 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2012 mora biti trajanje pooblastitve za opravljanje obveznosti javne službe utemeljeno z objektivnimi merili, kot je amortizacija. Komisija ugotavlja, da doba amortiziranja najpomembnejših osnovnih sredstev, kot so stavbe in oprema za letališke dejavnosti, povezane z določenimi dejavnostmi v okviru storitve splošnega gospodarskega pomena, običajno traja več kot deset let ([126]). Vsekakor, kot je bilo navedeno, se je storitev splošnega gospodarskega pomena iz leta 2014 prenehala opravljati leta 2019, tj. veliko prej, kot je bilo predvideno.

(297) Komisija iz navedenih razlogov meni, da je pogoj iz točke 17 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2012 izpolnjen.

([125]) Člen 2 regionalnega sklepa iz oktobra 2014.

([126]) Glej uvodno izjavo 73 Sklepa Komisije z dne 24. novembra 2023 v zadevi SA.106193 (2023/N) – Sweden Skellefteå Airport – Entrustment of a Service of General Economic Interest (Švedsko letališče Skellefteå – Pooblastitev za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena).

11.3.4 *Skladnost z Direktivo 2006/111/ES*

(298) V točki 18 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2012 je določeno, da mora zadevno podjetje, če je primerno, spoštovati Direktivo Komisije 2006/111/ES ([127]). Vendar se v skladu s členom 5 navedene direktive ustrezne zahteve glede preglednosti iz člena 1 iste direktive ne uporabljajo za javna podjetja, katerih skupni letni čisti prihodek znaša manj kot 40 milijonov EUR v obdobju dveh proračunskih let pred dodelitvijo javnih sredstev ali pooblastitvijo za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena. Glede na zelo omejene letne prihodke letališča TMA v letih 2012 in 2013, kot je prikazano v Preglednica 4, se Direktiva 2006/111/ES v tem primeru ne uporablja, zato ocena točke 18 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2012 v tem primeru ni relevantna.

11.3.5 *Skladnost s pravili Unije o javnem naročanju*

(299) V točki 19 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2012 je določeno, da mora podjetje spoštovati veljavna pravila Unije na področju javnih naročil, vključno z zahtevami glede preglednosti, enakega obravnavanja in nediskriminacije, ki izhajajo neposredno iz Pogodbe in iz sekundarnega prava, če se uporablja.

(300) V skladu s členom 32(2), točka (b), Direktive 2014/24/EU Evropskega parlamenta in Sveta ([128]) je uporaba postopka s pogajanji brez predhodne objave dovoljena za storitve, ki jih lahko opravlja določeni gospodarski subjekt, in sicer le, če konkurence ni iz tehničnih razlogov.

(301) Komisija ugotavlja, da je letališče TMA edini gospodarski subjekt, ki lahko opravlja storitev splošnega gospodarskega pomena, zajeto v aktu o pooblastitvi. Kot je navedeno zgoraj (uvodne izjave 244(a) do 245), pri dostopu do okrožja Târgu Mureș in sosednjih okrožij ni nobenega drugega letališča, ki bi lahko bilo ustrezna alternativa letališču TMA. Ker je letališče TMA edino, ki lahko opravlja storitev splošnega gospodarskega pomena, za katero je bilo pooblaščeno s koncesijo za storitve, objava obvestila o koncesiji za zagotovitev konkurence med letališči v tem primeru ni potrebna.

(302) Glede na navedeno Komisija meni, da je pogoj iz odstavka 19 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2012 v tem primeru izpolnjen.

11.3.6 *Nediskriminatorna obravnava*

(303) Kot je določeno v točki 20 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2012, kadar organ dodeli eno storitev splošnega gospodarskega pomena v izvajanje več podjetjem, se nadomestilo izračuna po enaki metodi za vsako podjetje.

(304) Ker je bilo za splošno upravljanje letališča pooblaščeno eno samo podjetje, se točka 20 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2012 v tem primeru ne uporablja.

11.3.7 *Znesek nadomestila*

(305) Točke 21 do 50 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2012 se nanašajo na znesek nadomestila.

(306) V skladu s točko 24 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2012 bi bilo treba neto stroške izpolnjevanja obveznosti javne službe izračunati na podlagi metodologije NAC ([129]). Komisija v točki 27 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2012 omogoča uporabo drugih metod za izračun neto stroškov, potrebnih za izpolnjevanje obveznosti javne službe, kadar je uporaba metodologije NAC neizvedljiva ali neprimerna.

([127]) Direktiva Komisije 2006/111/ES z dne 16. novembra 2006 o preglednosti finančnih odnosov med državami članicami in javnimi podjetji ter o finančni preglednosti znotraj določenih podjetij (UL L 318, 17.11.2006, str. 17, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/111/oj).

([128]) Direktiva 2014/24/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2014 o javnem naročanju in razveljavitvi Direktive 2004/18/ES (UL L 94, 28.3.2014, str. 65, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/24/oj).

([129]) Metodologija NAC je povzeta v točkah 25 in 26 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2012.

(307) V skladu z metodologijo NAC je treba stroške in prihodke družbe določiti v hipotetičnem scenariju, v katerem se storitev splošnega gospodarskega pomena ne bi opravljala. V obravnavanem primeru so vse storitve, ki niso zajete v aktu o pooblastitvi, odvisne od obstoja storitve splošnega gospodarskega pomena. Zato ni mogoče uporabiti nobenega ustreznega hipotetičnega scenarija, v katerem se opravljajo samo druge dejavnosti, kar pomeni, da metodo NAC ni mogoče uporabiti.

(308) Zato mora letališče TMA v skladu z aktom o pooblastitvi poročati o svojih neto stroških iz obveznosti javne službe, pri čemer uporabi metodologijo razporeditve stroškov, tj. drugo metodologijo, opredeljeno v točkah 28–31 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2012. To je izraženo v pooblastitvi za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2014, v kateri se zahteva skladnost z metodologijo na podlagi razporeditve stroškov, kot je opredeljena v okviru za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2012. V nadaljevanju je preverjeno, ali je izpolnjena zahteva glede odsotnosti prekomernega nadomestila iz točke 21 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2012.

(309) Znesek nadomestila se lahko določi na podlagi pričakovanih stroškov in prihodkov ali dejansko nastalih stroškov in prihodkov oziroma kombinacije obojega ([130]). Stroški, ki jih je treba upoštevati, zajemajo vse stroške, nastale pri opravljanju storitve splošnega gospodarskega pomena, ki se izračunajo na podlagi splošno sprejetih načel stroškovnega računovodstva. Upravljavec letališča upošteva samo stroške, povezane s storitvijo splošnega gospodarskega pomena, ki lahko vključujejo vse neposredne stroške, nastale pri opravljanju storitve splošnega gospodarskega pomena, in sorazmeren prispevek k stroškom, ki so skupni storitvi splošnega gospodarskega pomena in drugim dejavnostim. Stroški naložb se bodo upoštevali, če so strogo povezani z opravljanjem dejavnosti, povezanih s storitvijo splošnega gospodarskega pomena ([131]). Stroški, povezani z dejavnostmi, ki ne spadajo na področje storitve splošnega gospodarskega pomena, niso upravičeni do nadomestila, s katerim bi se pokrili vsi neposredni stroški, ustrezen prispevek k skupnim stroškom in ustrezna donosnost lastniškega kapitala ([132]). Glede na navedeno je mogoče skleniti, da se točka 22 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2012 upošteva.

(310) Prihodek, ki se upošteva, mora vključevati vsaj celotni prihodek, ustvarjen v okviru storitve splošnega gospodarskega pomena, kakor je določen v aktu o pooblastitvi, in prekomerne dobičke, ustvarjene iz naslova posebnih ali izključnih pravic, tudi če so povezane z drugimi dejavnostmi, kakor je opisano v odstavku 45, ne glede na to, ali so ti prekomerni dobički uvrščeni med državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe ([133]). Prihodki, ki se upoštevajo pri določitvi nadomestila, zajemajo vse prihodke iz dejavnosti v okviru storitve splošnega gospodarskega pomena, ne glede na to, ali so ti prihodki opredeljeni kot državna pomoč v smislu člena 107 Pogodbe, in ves dobiček iz drugih dejavnosti upravljavca letališča, ki niso povezane s storitvijo splošnega gospodarskega pomena ([134]). Te zahteve so izpolnjene.

(311) *Razumni dobiček* ([135]). Z regionalnim sklepom iz oktobra 2014 se upravljavcu letališča ne omogoča prejemanje razumnega dobička. Poleg tega se v skladu z dokumentom o gospodarski napovedi iz uvodne izjave 77 ni pričakovalo, da bo letališče srednjeročno dobičkonosno, kaj šele v obdobju 2014–2019. Zato so pogoji iz točk 33 do 38 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2012 izpolnjeni.

(312) *Spodbude za učinkovitost* ([136]). Regionalni sklep iz oktobra 2014 vsebuje določbe za zagotovitev srednjeročnega zmanjšanja javnega financiranja, ki ga potrebuje letališče TMA. V tem smislu je navedeno, da mora letališče TMA predložiti večletni poslovni načrt, na podlagi katerega bi bilo mogoče nadomestilo postopoma zmanjševati ([137]). Kot je razvidno iz Preglednica 5, je bilo v poslovnem načrtu predvideno postopno zmanjšanje nadomestila. Poleg tega je v regionalnem sklepu iz oktobra 2014 določeno zmanjšanje financiranja, zagotovljenega letališču. Ta zahteva je torej izpolnjena.

([130]) Točka 22 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2012.
([131]) Člen 4(9) regionalnega sklepa iz oktobra 2014.
([132]) Člen 4(11) regionalnega sklepa iz oktobra 2014.
([133]) Točka 32 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2012.
([134]) Člen 4(10) regionalnega sklepa iz oktobra 2014.
([135]) Točke 33 do 38 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2012.
([136]) Točke 39 do 43 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2012.
([137]) Člen 5(14) regionalnega sklepa iz oktobra 2014.

11.3.8 *Ločevanje računov*

(313) V skladu s točko 44 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2012 bi moral upravljavec letališča voditi ločene račune za stroške in prihodke, povezane s storitvijo splošnega gospodarskega pomena, ter za stroške in prihodke v zvezi z drugimi storitvami. V regionalnem sklepu iz oktobra 2014 je navedeno, da upravljavec letališča vodi ločene račune za dejavnosti v okviru storitve splošnega gospodarskega pomena ([138]). Romunski organi so med preiskavo potrdili učinkovito ločevanje računov. Zato je ta zahteva izpolnjena.

11.3.9 *Prekomerno nadomestilo*

(314) V odstavkih 47 do 50 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2012 so navedene določbe za preprečevanje prekomernega nadomestila. V skladu s členom 6 regionalnega sklepa iz oktobra 2014 mora upravljavec letališča utemeljiti znesek zahtevanega nadomestila in pripraviti pojasnilo. Poleg tega je za redno preverjanje nadomestila odgovoren direktorat za gospodarske zadeve okrožnega sveta Mureș. V primeru prekomernega nadomestila lahko okrožni svet zahteva povračilo ali revizijo dejavnosti, povezanih s storitvijo splošnega gospodarskega pomena ([139]). Opozoriti je treba, da je letališče poleg izpolnjevanja formalnih pogojev v celotnem analiziranem obdobju ustvarjalo izgubo, tako da dejansko prekomerno nadomestilo ni bilo mogoče. Zato so zahteve glede prekomernega nadomestila iz okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2012 izpolnjene.

11.3.10 *Preglednost*

(315) V skladu s točko 60 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2012 mora zadevna država članica na internetu ali na drug primeren način objaviti naslednje informacije: rezultate javnega posvetovanja ali drugih ustreznih instrumentov iz točke 14 okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena, vsebino in trajanje obveznosti javne službe, zadevno podjetje in ozemlje ter letne zneske pomoči, dodeljene zadevnemu podjetju.

(316) Regionalni sklep iz oktobra 2014 ([140]) in sklepi o odobritvi letnega proračuna letališča TMA so akti sveta Târgu Mureș in so javno dostopni na njegovem spletišču. Členi 1, 2 in 3 regionalnega sklepa iz oktobra 2014 določajo obseg in trajanje obveznosti javne službe, zadevne subjekte in zadevno geografsko območje. Javno dostopni so tudi regionalni sklepi, v katerih so določeni proračuni letališča za leta 2014 ([141]), 2015 ([142]), 2016 ([143]), 2017 ([144]), 2018 ([145]) in 2019 ([146]) in navedeni zneski dodeljene pomoči.

(317) Zato Komisija meni, da so zahteve glede preglednosti iz okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2012 izpolnjene.

11.3.11 *Sklepna ugotovitev o združljivosti ukrepa 4*

(318) Komisija iz razlogov, navedenih v uvodnih izjavah 286 do 298 oddelka 11.3.4, meni, da je pomoč letališču TMA na podlagi pooblastitve za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2014 združljiva z notranjim trgom na podlagi člena 106(2) PDEU.

12. OCENA UKREPA 5 – LETALIŠKE PRISTOJBINE ZA LETALSKE PREVOZNIKE, KI SO NA LETALIŠČU TMA DELOVALI OD 21. MARCA 2013 DO 16. FEBRUARJA 2019

12.1 Obstoj državne pomoči

(319) Načela člena 107(1) PDEU, kot so navedena v uvodnih izjavah 126 do 133, 137, 140, 143, 148 in 149, se uporabljajo tudi za oceno ukrepa 5.

([138]) Člen 4(11) regionalnega sklepa iz oktobra 2014.
([139]) Člen 6 regionalnega sklepa iz oktobra 2014.
([140]) Na voljo na povezavi: PROIECT (cjmures.ro).
([141]) Na voljo na povezavi: hot016_2014.pdf (cjmures.ro).
([142]) Na voljo na povezavi: PROIECT (cjmures.ro).
([143]) Na voljo na povezavi: HOTĂRÂREA NR (cjmures.ro).
([144]) Na voljo na povezavi: cjmures.ro/Hotariri/Hot2017/hot033_2017.pdf.
([145]) Na voljo na povezavi: HOTĂRÂREA NR (cjmures.ro).
([146]) Na voljo na povezavi: cjmures.ro/Hotariri/Hot2019/hot049_2019.pdf.

12.2 **Selektivnost**

(320) Da bi državni ukrep spadal na področje uporabe člena 107(1) PDEU, mora dajati prednost „posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga“. Zato se lahko za državno pomoč štejejo le ukrepi v korist podjetij, s katerimi je prednost dodeljena selektivno.

(321) V skladu z ustaljeno sodno prakso je treba pri oceni pogoja glede selektivnosti ugotoviti, ali je nacionalni ukrep v okviru določene pravne ureditve take vrste, da daje prednost posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga v primerjavi z drugimi podjetji in proizvodnjo drugega blaga, ki so glede na cilj, ki si ga prizadeva doseči zadevna ureditev, v primerljivem dejanskem in pravnem položaju. Proučitev selektivnosti vključuje predhodno opredelitev referenčnega okvira zadevnega ukrepa ([147]). Ukrep je selektiven „le, če v okviru danega pravnega reda učinkuje tako, da daje prednost posameznim podjetjem v primerjavi z drugimi podjetji, ki spadajo v druge sektorje ali v isti sektor in so glede na cilj, ki se uresničuje s to ureditvijo, v primerljivem dejanskem in pravnem položaju“ ([148]). Pojem državne pomoči ne vključuje državnih ukrepov, ki uvajajo razlikovanje med podjetji, če to razlikovanje izvira iz narave ali sistematike ureditve, v katero spadajo ([149]).

(322) Ukrep, s katerim javno podjetje določi pogoje za uporabo svojega blaga ali storitev, ni nujno vedno in torej že po svoji naravi selektiven ukrep v smislu člena 107(1) PDEU ([150]). Člen 107(1) PDEU med ukrepi državnega posredovanja ne razlikuje glede na njihove vzroke ali cilje, ampak jih opredeljuje glede na njihove učinke in torej ne glede na uporabljene tehnike ([151]).

(323) V regionalnem sklepu iz julija 2012 je določen sistem osnovnih stopenj za letališke pristojbine letališča TMA (Preglednica 7). Vključuje tudi popuste na pristojbine glede na število iztovarjanj v določenem obdobju (Preglednica 8).

(324) Letališke pristojbine in popuste iz regionalnega sklepa iz julija 2012 so predlagali, ocenili in določili vodstveni delavci upravljavca letališča TMA, odobril pa jih je njegov upravni odbor (uvodna izjava 73). Pristojbine in popuste je nato odobril okrožni svet Mureş.

(325) Glede na navedeno Komisija meni, da je zadevni seznam letaliških pristojbin pripravil upravljavec letališča TMA, ki je za to pristojen, in se je uporabljal samo za navedeno letališče ([152]). Upoštevni referenčni okvir za oceno, ali je bila letalskim prevoznikom dodeljena selektivna prednost v smislu prednosti pred drugimi letalskimi prevozniki v primerljivem pravnem in dejanskem položaju, je bil torej letališki seznam pristojbin in popustov, ki se uporabljajo na letališču TMA, določen z regionalnim sklepom iz julija 2012.

(326) Sistem letaliških pristojbin je bil odprt za vse letalske prevoznike, ki so ali verjetno bi uporabljali letališče TMA in so izpolnjevali pogoje, opisane v regionalnem sklepu iz julija 2012. Zato se zdi, da ta sistem ni niti pravno niti dejansko selektiven.

(327) Sistem letaliških pristojbin je bil odprt za vse letalske prevoznike, ki so ali verjetno bi uporabljali letališče TMA in so izpolnjevali pogoje, opisane v regionalnem sklepu iz julija 2012. Zato se zdi, da popusti pravno niso selektivni.

(328) Komisija je nadalje proučila, ali so bili popusti, določeni v regionalnem sklepu iz julija 2012, dejansko selektivni, ker se je z njimi vnaprej dajala prednost nekaterim letalskim prevoznikom na letališču TMA v škodo drugih letalskih prevoznikov na istem letališču.

(329) Romunski organi so ocenili učinek višine letaliških pristojbin in popustov na prihodke letališča TMA v okviru gospodarske napovedi, ki je bila pripravljena za obdobje 2011–2015 (glej uvodno izjavo 77).

([147]) Sodba Sodišča (veliki senat) z dne 21. decembra 2016, Komisija/Hansestadt Lübeck, C-524/14 P, ECLI:EU:C:2016:971, točke 40–67.
([148]) Sodba v zadevi Lübeck, točka 58.
([149]) Sodba v zadevi Lübeck, točke 40–67 in navedena sodna praksa.
([150]) Glej prejšnjo opombo.
([151]) Glej prejšnjo opombo. Sodba z dne 15. novembra 2011, Komisija in Španija/Government of Gibraltar in Združeno kraljestvo, C-106/09 P in C-107/09 P, ECLI:EU:C:2011:732, točka 87 in navedena sodna praksa.
([152]) Sodba v zadevi Lübeck, točka 62.

(330) V tej oceni, opravljeni pred sprejetjem regionalnega sklepa iz julija 2012, je bilo upoštevano dejstvo, da so trije letalski prevozniki izrazili pripravljenost za opravljanje rednih zračnih prevozov z letališča TMA. Ocena prometa, predvidena v tržni analizi rednih zračnih prevozov, je pokazala naslednje:

Preglednica 10

Pričakovano število opravljenih serij letov na mesec v obdobju 2013 –2016

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

Vir: romunski organi.

(331) Komisija ugotavlja, da so ob sprejetju regionalnega sklepa iz julija 2012 vsi letalski prevozniki, za katere se je pričakovalo, da bodo uporabljali letališče TMA, imeli znatne koristi od uvedenih popustov (najnižji popust je znašal 25 %), dva od treh letalskih prevoznikov pa sta imela korist od najvišjega, 45-odstotnega popusta. Dejstvo, da se popusti po le nekaj pristankih (treh) linearno povečujejo in se začnejo na nizki ravni (5 %), zagotavlja tudi, da ni znatnih učinkov praga: struktura ukrepa ni taka, da bi njegovi učinki pomenili znatno prednost za določeno skupino podjetij. Tudi merilo, na katerem temeljijo popusti (število pristankov), samo po sebi ne more privesti do izključitve nekaterih letalskih prevoznikov iz ugodnosti (v primerjavi z drugimi merili, kot je velikost zrakoplova).

(332) Komisija ugotavlja tudi, da je merilo, na podlagi katerega je mogoče pridobiti določeno stopnjo popusta, splošno in se uporablja na osnovi *erga omnes*, saj se nanaša le na število opravljenih serij letov na mesec in ne na merila, na podlagi katerih bi se lahko dajala prednost nekaterim družbam (npr. zadostna pogostost, ki se meri z doseganjem določenega števila potnikov na mesec, ali to, da ima družba floto zrakoplovov ustrezne velikosti, ki se meri z opravljanjem letov z zrakoplovi nad določeno maso).

(333) Na podlagi tega Komisija meni, da se je sistem letaliških pristojbin in popustov tudi dejansko uporabljal neselektivno.

12.2.1 *Sklepna ugotovitev o selektivnosti*

(334) Komisija meni, da ni pravne selektivnosti, saj v regionalnem sklepu iz julija 2012 niso določene nobene omejitve glede uporabe popustov, niti z vidika velikosti zrakoplovov, ki naj bi se uporabljali, niti z vidika najmanjšega števila potnikov.

(335) Poleg tega ukrep ni niti dejansko selektiven, saj bi lahko, kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 331, popust v precejšnji meri koristili skupno največ trije letalski prevozniki, tj. vsi letalski prevozniki, ki bi v prihodnjih letih opravljali linijske prevoze na letališču, edino merilo za upravičenost do določene stopnje popusta pa ne daje prednosti nobeni posamezni družbi.

(336) Iz navedenega sledi, da ukrep 5 ne izpolnjuje pogoja glede selektivnosti iz člena 107(1) PDEU.

12.2.2 *Sklepna ugotovitev o obstoju državne pomoči*

(337) Pogoji iz člena 107(1) PDEU so kumulativni. Če ukrep, ki se ocenjuje, enega od njih ne izpolnjuje, tak ukrep ne pomeni državne pomoči.

(338) Komisija je zato sklenila, da ukrep 5 ne pomeni državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

1. Javno financiranje, ki ga je Romunija dodelila upravljavcu letališča Târgu Mureș za obdobja 2007–2009, 2011–2014 in 2014–2019, pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije.

(a) Javno financiranje v obdobju 2007–2009 je Romunija dodelila nezakonito v nasprotju s členom 108(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije. Državna pomoč je združljiva z notranjim trgom na podlagi člena 107(3), točka (c), Pogodbe o delovanju Evropske unije.

(b) Javno financiranje v obdobju 2011–2014 na podlagi pooblastitve za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 je združljivo z notranjim trgom na podlagi člena 106(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije in je bilo izvzeto iz obveznosti predhodne priglasitve iz člena 108(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije.

(c) Javno financiranje v obdobju 2014–2019 na podlagi pooblastitve za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2014 je Romunija dodelila nezakonito v nasprotju s členom 108(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije. Državna pomoč je združljiva z notranjim trgom na podlagi člena 106(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije.

2. Javno financiranje, ki ga je Romunija leta 2011 izvedla za infrastrukturo za zemeljsko oskrbo na letališču Târgu Mureș, pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije in ga je Romunija dodelila nezakonito v nasprotju s členom 108(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije. Navedena pomoč je združljiva z notranjim trgom v smislu člena 107(3), točka (c), Pogodbe o delovanju Evropske unije.

3. Letališke pristojbine, ki so se na letališču Târgu Mureș uporabljale od 21. marca 2013 do 16. februarja 2019, ne pomenijo državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije.

Člen 2

Ta sklep je naslovljen na Romunijo.

V Bruslju, 21. februarja 2025

Za Komisijo
Teresa RIBERA
izvršna podpredsednica