



2025/1191

25.6.2025

DECYZJA KOMISJI (UE) 2025/1191

z dnia 21 lutego 2025 r.

**w sprawie pomocy państwa SA. 33769 – C/2015 (ex NN/2015) (ex CP/2011) wdrożonej przez
Rumunię na rzecz portu lotniczego Târgu Mureș Transylwania**

(notyfikowana jako dokument nr C(2025) 1127)

(Jedynie tekst w języku rumuńskim jest autentyczny)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 108 ust. 2 akapit pierwszy,

uwzględniając Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w szczególności jego art. 62 ust. 1 lit. a),

po wezwaniu zainteresowanych stron do przedstawienia uwag zgodnie z przywołanymi artykułami ⁽¹⁾ i uwzględniając otrzymane odpowiedzi,

a także mając na uwadze, co następuje:

1. PROCEDURA

1.1. Postępowanie w sprawie domniemanego finansowania publicznego na rzecz portu lotniczego Târgu Mureș Transylwania w latach 2007–2009

- (1) W dniu 17 maja 2010 r. Rumunia zgłosiła Komisji, zgodnie z art. 108 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE), program pomocy przewidujący wsparcie publiczne na rzecz małych regionalnych portów lotniczych, w tym portu lotniczego Târgu Mureș Transylwania („port lotniczy Târgu Mureș”, „TMA” lub „port lotniczy”). Zgłoszenie to zostało zarejestrowane pod numerem sprawy N 185/2010.
- (2) Pismem z dnia 24 maja 2011 r. Komisja poinformowała Rumunię o podjęciu decyzji w sprawie wszczęcia formalnego postępowania wyjaśniającego, określonego w art. 108 ust. 2 TFUE, pod numerem sprawy SA.30931 (2011/C) („decyzja o wszczęciu postępowania z 2011 r.”) ⁽²⁾, w odniesieniu do zgłoszonego programu finansowania publicznego na wsparcie rozwoju infrastruktury w małych regionalnych portach lotniczych, a także do finansowania publicznego na pokrycie strat z działalności operacyjnej, przyznanego regionalnym portom lotniczym w latach 2007–2009, na które Rumunia zwróciła uwagę Komisji na etapie wstępnej oceny zgłoszenia. Następnie w dniu 23 czerwca 2011 r. Komisja przyjęła sprostowanie do wspomnianej decyzji.
- (3) Pismem z dnia 25 lipca 2011 r. Rumunia wycofała zgłoszenie. W związku z tym w dniu 31 października 2011 r. Komisja zamknęła postępowanie wyjaśniające w sprawie zgłoszonego środka. Formalne postępowanie wyjaśniające pozostało otwarte w odniesieniu do finansowania publicznego przyznanego rumuńskim regionalnym portom lotniczym w latach 2007–2009, aby pokryć straty z działalności operacyjnej.

⁽¹⁾ Decyzja Komisji SA.33769 (2015/C) (ex 2015/NN) (ex 2011/CP) – Rumunia – Domniemana pomoc na rzecz portu lotniczego Târgu Mureș Transylwania, Wizz Air, Ryanair i innych przedsiębiorstw lotniczych (Dz.U. C 104 z 18.3.2016, s. 45) (poprawiona przez Komisję sprostowaniem przyjętym w dniu 23 czerwca 2011 r.) oraz decyzja Komisji (UE) w sprawie pomocy państwa SA.30931 (11/C) (ex N 185/10) wdrożonej przez Rumunię na rzecz rumuńskich regionalnych portów lotniczych (Dz.U. C 207 z 13.7.2011, s. 3).

⁽²⁾ Dz.U. C 207 z 13.7.2011, s. 3.

- (4) Komisja zamknęła postępowanie wyjaśniające w sprawie SA.30931 ostateczną pozytywną decyzją z dnia 27 września 2016 r. („ostateczna decyzja z 2016 r.”)⁽³⁾ w odniesieniu do wszystkich przedmiotowych portów lotniczych, z wyjątkiem portu lotniczego „Avram Iancu” w Klużu („port lotniczy w Klużu” lub „CNIA”) oraz TMA.
- (5) W związku z tym postępowanie wyjaśniające w sprawie finansowania publicznego na pokrycie strat z działalności operacyjnej TMA w latach 2007–2009 pozostało otwarte i zostanie ocenione w niniejszej decyzji.

1.2. Postępowanie w sprawie domniemanych środków pomocy na rzecz linii lotniczych prowadzących działalność w porcie lotniczym Târgu Mureș Transylwania, a także na rzecz samego portu lotniczego i jego operatora

- (6) W dniu 13 października 2011 r. Komisja otrzymała skargę zgodnie z art. 108 ust. 3 TFUE dotyczącą domniemanej niezgodnej z prawem pomocy państwa dotyczącej TMA. Skargę tę zarejestrowano pod numerem sprawy SA. 33769. Skargę uzupełniono o dalsze informacje przekazane Komisji w dniach 14 października 2011 r., 18 października 2011 r., 3 listopada 2011 r., 24 listopada 2011 r., 10 stycznia 2012 r. i 8 listopada 2012 r.
- (7) W dniu 1 marca 2012 r. Komisja otrzymała drugą skargę dotyczącą domniemanej niezgodnej z prawem pomocy państwa na rzecz przedsiębiorstwa lotniczego Wizz Air i TMA. Drugi skarżący przekazał Komisji dodatkowe informacje w dniach 2 kwietnia 2012 r., 20 kwietnia 2012 r. i 15 października 2012 r. Przedmiotową skargę oraz informacje uzupełniające zarejestrowano również pod numerem sprawy SA. 33769.
- (8) W dniu 15 października 2012 r. Komisja otrzymała trzecią skargę dotyczącą domniemanej niezgodnej z prawem pomocy państwa na rzecz TMA. Skargę uzupełniono o dalsze informacje w dniach 7 grudnia 2012 r., 26 lutego 2013 r., 27 lutego 2013 r., 18 września, 5 grudnia 2013 r., 12 lutego 2015 r. i 18 lutego 2015 r. Przedmiotową skargę oraz informacje uzupełniające zarejestrowano również pod numerem sprawy SA. 33769.
- (9) W latach 2011–2015 doszło do szeregu kontaktów między Komisją, władzami rumuńskim i każdym ze skarżących.
- (10) Pismem z dnia 31 lipca 2015 r. Komisja poinformowała Rumunię o decyzji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego na podstawie art. 108 ust. 2 TFUE w odniesieniu do opłat lotniskowych nakładanych na przedsiębiorstwa lotnicze prowadzące działalność w TMA, finansowania publicznego UOIG przyznanego operatorowi portu lotniczego w latach 2011–2014 i 2014–2019 oraz finansowania publicznego zakupu infrastruktury obsługi naziemnej w 2011 r. i parkingów w TMA („decyzja o wszczęciu postępowania z 2015 r.”)⁽⁴⁾.
- (11) Pismem z dnia 26 sierpnia 2015 r. władze rumuńskie złożyły wniosek o przedłużenie terminu na przekazanie uwag.
- (12) W dniu 2 października 2015 r. Komisja ostatecznie otrzymała uwagi od Rumunii.
- (13) Decyzję o wszczęciu postępowania z 2015 r. opublikowano w dniu 18 marca 2016 r. w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*. Komisja wezwała zainteresowane strony do przedstawiania uwag na temat przedmiotowych środków w terminie jednego miesiąca od daty publikacji.
- (14) Komisja otrzymała uwagi od przedsiębiorstwa Carpatair i władz rumuńskich w dniu 15 kwietnia 2016 r., od przedsiębiorstwa Wizz Air w dniu 2 maja 2016 r. oraz od portu lotniczego w Klużu w dniu 3 maja 2016 r.
- (15) W dniu 22 sierpnia 2016 r. Komisja przekazała Rumunii uwagi osób trzecich. W dniu 22 września 2016 r. Rumunia odpowiedziała na uwagi.
- (16) Pismem z dnia 24 października 2017 r. Komisja zwróciła się do władz rumuńskich o udzielenie dodatkowych informacji. Władze rumuńskie odpowiedziały w dniu 19 lutego 2018 r.

⁽³⁾ Decyzja Komisji (UE) 2017/1149 z dnia 27 września 2016 r. w sprawie pomocy państwa SA.30931 (11/C) (ex N 185/10) wdrożonej przez Rumunię na rzecz rumuńskich regionalnych portów lotniczych (Dz.U. L 166 z 29.6.2017, s. 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2017/1149/oj>).

⁽⁴⁾ Pomoc państwa – Rumunia — Pomoc państwa nr SA.32963 (2015/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/CP) — Pomoc państwa na rzecz przedsiębiorstwa Wizz Air oraz portu lotniczego Kluż-Napoka — Zaproszenie do zgłaszania uwag zgodnie z art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz.U. C 104 z 18.3.2016, s. 77).

1.3. Etapy procedury wspólne dla decyzji o wszczęciu postępowania z 2011 r. i 2015 r.

- (17) W dniu 26 lutego 2020 r. Komisja otrzymała dodatkowe informacje do władz rumuńskich. W dniu 13 marca 2020 r. służby Komisji zorganizowały telekonferencję z władzami rumuńskimi. W dniu 5 maja 2020 r. służby Komisji zwróciły się do władz rumuńskich o dodatkowe informacje. Władze rumuńskie odpowiedziały w dniu 5 czerwca 2020 r.
- (18) Komisja wezwała władze rumuńskie do udzielenia dodatkowych informacji pismami z dnia 14 lutego, 4 marca, 30 lipca i 25 września 2024 r. Władze rumuńskie odpowiedziały w dniach 24 marca, 12 kwietnia, 30 sierpnia i 22 października 2024 r.

2. TÂRGU MUREȘ I OKRĘG MARUSZA

2.1. Informacje ogólne

- (19) Târgu Mureș to miasto w okręgu Marusza, które zamieszkuje 116 000 osób⁽⁷⁾. Pełni ono funkcję ośrodka administracyjnego okręgu i jest uznawane za ponadregionalne centrum gospodarcze.
- (20) Okręg Marusza leży w regionie centralnym Rumunii (zwanym również *Centru* w języku rumuńskim). Region ten obejmuje również okręgi Alba, Braszów, Covasna, Harghita i Sybin. Region ten, z uwagi na położenie w środku Rumunii, jest jednakowo oddalony od szeregu przejść granicznych.

2.2. Tendencje dotyczące liczby ludności i wynik gospodarczy

- (21) W ostatnich dziesięcioleciach okręg Marusza doświadcza postępującego spadku ludności. W 1990 r. okręg liczył około 621 445 mieszkańców. Do 2010 r. liczba mieszkańców okręgu spadła do 580 672. Do 2020 r. liczba mieszkańców spadła jeszcze bardziej, do 557 200, a według prognoz w 2050 r. wyniesie 436 600. Przewiduje się również drastyczny spadek liczby osób w wieku produkcyjnym (15–61 lat) z 397 400 w 2010 r. do 255 300 do 2050 r., co oznacza spadek o 35,8 %⁽⁸⁾.
- (22) W pierwszym dziesięcioleciu XXI wieku wzrost PKB okręgu Marusza był drugim najniższym spośród wszystkich okręgów w regionie centralnym. Okręg był znacznie opóźniony w rozwoju względem Bukaresztu⁽⁹⁾.

2.3. Infrastruktura drogowa

- (23) Według stanu na grudzień 2009 r. w okręgu Marusza istniało 2 098 km dróg, w tym 414 km dróg krajowych i 1 684 km dróg okręgowych. Jednak jedynie 425 km zostało zaklasyfikowanych jako infrastruktura „współczesna”⁽⁸⁾.
- (24) W czasie postępowania wyjaśniającego infrastruktura drogowa w okręgu Marusza nie zapewniała szybkich połączeń z resztą kraju. Najważniejszą trasą europejską przebiegającą przez Târgu Mureș była trasa E60, który łączy granicę węgierską w Borș z takimi miastami jak Oradea, Kluż-Napoka, Târgu Mureș, Braszów, Ploeszti, Bukareszt i Konstancja. Okręg Marusza miał również dostęp do szeregu innych kluczowych korytarzy transportowych: do trasy E68 (łączącej granicę Węgier z Sybinem, Braszowem i innymi dużymi miastami), E81 (łączącej Bułgarię z Rumunią, przez Bukareszt, Pitesti i Kluż-Napokę) oraz E574 i E58, które łączą główne miasta i granice w regionie⁽⁹⁾.

⁽⁷⁾ Dane za 2021 r.

⁽⁸⁾ Agencja Rozwoju Regionu Centralnego. Analiza demograficzna regionu centralnego. Różnice geodemograficzne. Tendencje i prognozy (2010 r.). Publikacja dostępna pod adresem: 31ycx_Analiza si prognoza demografica.pdf.

⁽⁹⁾ PKB wzrósł jedynie o 39,2 % w latach 1999–2007 w porównaniu z 102 % w okręgu Alba i 84,7 % w okręgu Sybin. Był to wzrost poniżej średniej dla regionu wynoszącej 59,9 %.

Informacje przekazane przez Agencję Rozwoju Regionu Centralnego. Bezrobocie w regionie centralnym – przyczyny i tendencje (2010 r.).

Publikacja dostępna pod adresem: pqn30_somaj.pdf.

⁽⁸⁾ Agencja Rozwoju Regionu Centralnego. Infrastruktura transportowa. Kluczowe czynniki zrównoważonego rozwoju regionu centralnego (2011 r.).

Publikacja dostępna pod adresem: Microsoft Word - Coperta studiu Infrastructura de transport.

⁽⁹⁾ Plan zrównoważonej mobilności miejskiej gminy Târgu Mureș

Publikacja dostępna pod adresem: PMUD Târgu Mureș.

- (25) Przyszły rozwój infrastruktury obejmował w tym czasie planowaną autostradę A3 Transylwania (w języku rumuńskim: *Autostrada A3*), która miała połączyć Bukareszt z granicą węgierską przez Braşów, Târgu Mureş i Kluż-Napokę, przecinając okręg Marusza. Planowana autostrada do Mołdawii poprawiłaby ponadto połączenia między Târgu Mureş a miastami takimi jak Roman, Jassy, a także granicą mołdawską ⁽¹⁰⁾.
- (26) W czasie postępowania wyjaśniającego przepływy ruchu generowane przez port lotniczy Târgu Mureş Transylwania (TMA) nie mogły ominąć centrum miasta Târgu Mureş, co wraz ze złą jakością usług kolejowych miało negatywny wpływ na mobilność okręgu. Ponadto w grudniu 2018 r. TMA był połączony jedynie ze zjazdem z autostrady A3.

3. PORT LOTNICZY TÂRGU MUREŞ

3.1. Port lotniczy

- (27) Port lotniczy Târgu Mureş Transylwania znajduje się 14 km na południowy zachód od Târgu Mureş. Jest to ważny element infrastruktury dla łączności regionalnej w regionie Transylwanii i odpowiada za liczne miejsca pracy związane z sektorem usług lotniczych.
- (28) TMA znajduje się w jednakowej odległości, wynoszącej 450 km, od najważniejszych stolic szerszego regionu – 450 km do Belgradu, Budapesztu, Bukaresztu i Kiszyniowa. Port lotniczy obsługuje region składający się z kilku okręgów, takich jak Marusza, Harghita, Covasna, części okręgu Bistriţa, Braşów, Suczawa i Sybin, liczący łącznie około 2,7 mln osób.
- (29) Do najbliższych portów lotniczych należy port lotniczy w Klużu, oddalony o około 103 km lub około 1 godz. i 30 minut jazdy samochodem, oraz międzynarodowy port lotniczy w Sybinie, oddalony o około 120 km lub około 1 godz. i 50 minut jazdy samochodem. Wszystkie pozostałe najważniejsze porty lotnicze są oddalone o ponad 2 godziny jazdy samochodem. W poniższej tabeli przedstawiono liczbę pasażerów w TMA w latach 2005–2019.

Tabela 1

Liczba pasażerów w TMA w latach 2005–2019 ⁽¹¹⁾

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

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

- (30) W latach 2005–2019 kilka przedsiębiorstw lotniczych obsługiwało regularne loty z przedmiotowego portu lotniczego. Działalność głównych linii lotniczych oferujących regularne połączenia w TMA opisano w poniższych punktach.
- (31) Wizz Air rozpoczął działalność w porcie lotniczym w czerwcu 2006 r. na trasie do Budapesztu, a w 2007 r. rozszerzył działalność na pięć innych połączeń. W listopadzie 2007 r. Wizz Air zaprzestał działalności w porcie lotniczym. W 2008 r. Wizz Air wznowił działalność w porcie lotniczym na pięciu nowych połączeniach. W 2009 r. i 2010 r. Wizz Air obsługiwał jedynie połączenie do Budapesztu. W 2011 r. Wizz Air zwiększył liczbę połączeń, ponownie uruchamiając niektóre trasy i dodając nowe, co dało łączną liczbę ośmiu połączeń. Od tego czasu Wizz Air prowadził działalność w porcie lotniczym i obsługiwał przeciętnie osiem do dziesięciu połączeń do momentu zamknięcia portu lotniczego z przyczyn technicznych w 2017 r. Po tym, jak TMA wznowił świadczenie usług komercyjnych, Wizz Air obsługiwał cztery połączenia z TMA w latach 2018 i 2019.

⁽¹⁰⁾ Plan zrównoważonej mobilności miejskiej gminy Târgu Mureş
Publikacja dostępna pod adresem: PMUD Târgu Mureş.

⁽¹¹⁾ Ostateczne dane za lata 2007–2009 różnią się nieznacznie od danych z ostatecznej decyzji z 2016 r. na podstawie wyjaśnień przedstawionych przez Rumunię. Spadek liczby pasażerów w listopadzie 2016 r. wiąże się z tymczasowym zamknięciem portu lotniczego w celu odnowienia drogi startowej i płyty postojowej oraz odwołaniem lub przeniesieniem wszystkich lotów do portu lotniczego w Klużu. Prace zakończono w czerwcu 2018 r.
Źródło: <https://www.aeroportultransilvania.ro/wp-content/uploads/2014/05/Raportul-anual-al-administratorilor-cu-privire-la-bilantul-31-12-2016.pdf>.

- (32) W 2013 r. Ryanair obsługiwał dwa połączenia do Charleroi i Pizy i utrzymywał jedynie połączenie do Charleroi do połowy 2014 r., kiedy to zaprzestał działalności w porcie lotniczym i nie obsługiwał żadnych połączeń od 2014 r.
- (33) W latach 2005–2012 Malev obsługiwał połączenie do Budapesztu.
- (34) TAROM obsługiwał połączenie do Bukaresztu w latach 2005–2014 oraz w latach 2018 i 2019.
- (35) W latach 2005–2008 Carpatair obsługiwał połączenie z Timisoarą.
- (36) Szereg przedsiębiorstw lotniczych oferował ponadto loty czarterowe w latach 2005–2019 do Danii (Cimber Air i Wideroe), Egiptu (Air Arabia, TAROM i Air Bucharest), Izraela (Sun D'Or) i Turcji (Corendon i TAROM).
- (37) W badanym okresie w porcie lotniczym nie obsługiwano żadnych lotów towarowych. Transport towarowy odbywał się głównie w formie tranzytowego ruchu drogowego.

3.2. Operator portu lotniczego.

- (38) W latach 1990–2019 operatorem TMA było przedsiębiorstwo Regia Autonomă „Aeroportul Transilvania” Târgu-Mureș⁽¹²⁾. TMA, podobnie jak większość portów lotniczych w Rumunii, należał do spółki zrzeszającej regionalne porty lotnicze w Rumunii („RAATR”) pod nadzorem rumuńskiego Ministerstwa Transportu do 1997 r.
- (39) Na podstawie decyzji rządu Rumunii nr 398/1997 („decyzja rządu z 1997 r.”)⁽¹³⁾ 13 portów lotniczych wchodzących w skład do struktury RAATR było podporządkowanych lokalnym organom publicznym, tj. *Consilii Județene* lub radom okręgów. Struktura ta obejmowała TMA, który podlegał Radzie Okręgu Marusza. W związku z tym w okresie od 6 sierpnia 1997 r. do 2019 r. operator portu lotniczego działał pod zwierzchnictwem Rady Okręgu Marusza⁽¹⁴⁾. W decyzji rządu z 1997 r. przewidziano, że finansowanie operatorów portów lotniczych będzie zapewnione z ich zasobów własnych oraz, dodatkowo, ze środków przydzielonych z lokalnego budżetu rad okręgów, w granicach kwot zatwierdzonych w tym celu.⁽¹⁵⁾ Zasady finansowania, zakres zadań i przydziały wszystkich operatorów portów lotniczych były takie same dla wszystkich portów lotniczych⁽¹⁶⁾.
- (40) Zgodnie z decyzją rządu z 1997 r.⁽¹⁷⁾ w dniu 30 czerwca 1997 r. aktywa i zobowiązania portu lotniczego przejął okręg Marusza⁽¹⁸⁾. Przeniesione aktywa obejmowały terminal, drogę startową, drogi kołowania i platformy przeznaczone do wsiadania. Ujęto je następnie jako aktywa okręgu Marusza.
- (41) Zadaniem operatora portu lotniczego jest utrzymanie i eksploatacja infrastruktury portu lotniczego. Oferuje on usługi portu lotniczego i pobiera opłaty od użytkowników (operatorów prowadzących operacje zarobkowego transportu lotniczego i użytkowników niekomercyjnego „lotnictwa ogólnego”) za korzystanie z takiej infrastruktury.
- (42) W 2011 r. TMA powierzono wykonywanie UOIG („UOIG z 2011 r.”) na podstawie decyzji regionalnej Rady Okręgu Marusza nr 107/2011 z dnia 18 sierpnia 2011 r. („decyzja regionalna z sierpnia 2011 r.” lub „decyzja w sprawie powierzenia UOIG z 2011 r.”). Decyzja ta obowiązywała od dnia 18 sierpnia 2011 r. do dnia 30 października 2014 r.

⁽¹²⁾ Jest to samorządowa osoba prawna zgodnie z art. 2 i 3 rumuńskiej ustawy nr 15/1990 dotyczącej reorganizacji państwowych jednostek gospodarczych jako przedsiębiorstw samorządowych i spółek handlowych.

⁽¹³⁾ Decyzja rządu Rumunii nr 398/1997 w sprawie przejścia niektórych autonomicznych administracji portów lotniczych spod zwierzchnictwa Ministerstwa Transportu pod zwierzchnictwo rad okręgów.

⁽¹⁴⁾ Decyzja nr 37/11.09.1997 Rady Okręgu Marusza.

⁽¹⁵⁾ Art. 3 decyzji rządu z 1997 r.

⁽¹⁶⁾ Art. 3 decyzji rządu z 1997 r. i załącznik II do tej decyzji (rozporządzenie ramowe w sprawie organizacji i zasad funkcjonowania operatorów portów lotniczych).

⁽¹⁷⁾ Art. 1 ust. 2 decyzji rządu z 1997 r.

⁽¹⁸⁾ Załącznik 3 do decyzji rządu z 1997 r.

- (43) Na podstawie decyzji Rady Okręgu Marusza nr 161/2014 z dnia 30 października 2014 r. zmienionej decyzją Rady Okręgu Marusza nr 67/2015 z dnia 18 czerwca 2015 r. („decyzja regionalna z października 2014 r.” lub „decyzja w sprawie powierzenia UOIG z 2014 r.”) operatorowi portu lotniczego powierzono świadczenie drugiej UOIG („UOIG z 2014 r.”). Decyzja ta pozostawała w mocy do dnia 9 maja 2019 r.

4. SZCZEGÓŁOWY OPIS ŚRODKÓW

- (44) W zakres niniejszej decyzji wchodzi pięć środków ⁽¹⁹⁾:

- Środek 1 – Finansowanie TMA w latach 2007–2009
- Środek 2 – Finansowanie infrastruktury obsługi naziemnej TMA w 2011 r.
- Środek 3 – Finansowanie TMA w ramach decyzji w sprawie powierzenia UOIG z 2011 r. w okresie od sierpnia 2011 r. do października 2014 r.
- Środek 4 – Finansowanie TMA w ramach decyzji w sprawie powierzenia UOIG z 2014 r. w okresie od października 2014 r. do 31 lipca 2019 r.
- Środek 5 – Opłaty lotniskowe nakładane na przedsiębiorstwa lotnicze, które prowadziły działalność w TMA w okresie od 21 marca 2013 r. do 16 lutego 2019 r.

4.1. Środek 1 – Finansowanie TMA w latach 2007–2009

- (45) Władze rumuńskie wyjaśniły, że wszystkie małe rumuńskie regionalne porty lotnicze zasadniczo przynosiły straty w latach 2007–2009 oraz że państwo pokrywało ich straty z działalności operacyjnej w ujęciu rocznym ⁽²⁰⁾.
- (46) W szczególności w przypadku TMA w poniższej tabeli przedstawiono zysk z działalności operacyjnej za okres referencyjny, jak również przyznane finansowanie publiczne.

Tabela 2

Zysk z działalności operacyjnej TMA i finansowanie publiczne w latach 2007–2009 (RON)

Rok	2007	2008	2009	Ogółem
Koszty operacyjne	4 855 746	6 143 528	7 135 784	18 135 058
Przychody operacyjne	2 979 561	2 016 657	2 018 773	7 014 991
Wyniki operacyjne deficyt/strata	(1 876 185)	(4 126 871)	(5 117 011)	(11 120 067)
Kwota rekompensaty wypłaconej ze środków publicznych	1 838 540	4 305 247	4 722 536	10 866 323
Niedopasowanie poziomu płynności niepokryte ze środków publicznych/nadmierna rekompensata	(37 645)	178 376	(394 475)	(253 744)
Niedopasowanie poziomu płynności niepokryte ze środków publicznych/nadmierna rekompensata (EUR)	(11 286)	48 440	(93 056)	(152 783)

⁽¹⁹⁾ Ponieważ niniejsza decyzja dotyczy dwóch decyzji o wszczęciu postępowania, Komisja zmieniła numerację środków zawartych w decyzji o wszczęciu postępowania z 2015 r. w celu poprawy czytelności.

⁽²⁰⁾ Zob. motyw 29 decyzji o wszczęciu postępowania z 2011 r.

- (47) Łącznie TMA otrzymał 10 866 323 RON (2 834 420 EUR ⁽²¹⁾) ze środka 1 w latach 2007–2009. Chociaż wynik za 2008 r. został zamknięty z nadmierną rekompensatą, całkowita rekompensata za te trzy lata była niższa niż wynik operacyjny, co oznacza, że niedopasowanie poziomu płynności wyniosło 253 744 RON (152 783 EUR).
- (48) Według Rumunii finansowanie publiczne przyznawane corocznie w latach 2007–2009 stanowiło rekompensatę z tytułu wykonywania UOIG, polegającej na ogólnym zarządzaniu TMA, i spełniało warunki określone w decyzji Komisji 2005/842/WE z dnia 28 listopada 2005 r. w sprawie stosowania art. 86 ust. 2 Traktatu WE [obecnie art. 106 ust. 2 TFUE] do pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, przyznawanej określonym przedsiębiorstwom zobowiązanym do wykonywania usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym („decyzja w sprawie UOIG z 2005 r.”) ⁽²²⁾.
- (49) W szczególności:
- a) wykonywanie UOIG powierzono operatorowi portu lotniczego decyzją rządu z 1997 r. ustanawiającą zobowiązania z tytułu świadczenia usługi publicznej, parametry obliczania rekompensaty oraz ustalenia dotyczące unikania nadmiernej rekompensaty;
 - b) nie obsłużono więcej niż 1 000 000 pasażerów rocznie.
- (50) Decyzja rządu z 1997 r. stanowi, że koszty operacyjne i koszty inwestycji przedmiotowych portów lotniczych zostaną pokryte z zasobów własnych uzupełnionych w niezbędnym zakresie finansowaniem publicznym. Rumunia uważa, że mechanizm ten zapobiega nadmiernej rekompensacie w zakresie, w jakim porty lotnicze mogą otrzymywać jedynie kwotę niezbędną do pokrycia wszystkich kosztów. Kwoty te wypłaca się portom lotniczym na początku roku na podstawie prognoz kosztów, a wszelkie nadwyżki zwraca się państwu na koniec roku obrotowego. Budżet portu lotniczego na ten okres został zatwierdzony decyzją Rady Okręgu Marusza.
- (51) Budżet portu lotniczego na rok 2007 zatwierdzono decyzją nr 3 Rady Okręgu Marusza z dnia 25 stycznia 2007 r., w której zatwierdzono budżet Rady Okręgu Marusza oraz kwoty przeznaczone na współfinansowanie programów rozwoju terytorialnych jednostek administracyjnych okręgu Marusza na 2007 r.
- (52) Budżet portu lotniczego na 2008 r. został zatwierdzony uchwałą nr 56 z dnia 27 marca 2008 r. Rady Okręgu Marusza w sprawie budżetu dochodów i wydatków autonomicznej administracji regionu portu lotniczego „Transylvania-Târgu Mureș” na 2008 r., a także celów i kryteriów efektywności dyrektora regionu.
- (53) Budżet portu lotniczego na 2009 r. zatwierdzono decyzją nr 37 Rady Okręgu Marusza z dnia 29 kwietnia 2009 r. w sprawie zatwierdzenia budżetu dochodów i wydatków administracji Regia Autonomă Aeroportul „Transylvania Mureș” na 2009 r.

4.2. Środek 2 – Finansowanie infrastruktury obsługi naziemnej w 2011 r.

- (54) W decyzji o wszczęciu postępowania z 2015 r. stwierdzono, że operator portu lotniczego otrzymał wsparcie publiczne na finansowanie infrastruktury obsługi naziemnej w łącznej kwocie 3 038 362 RON (716 747 EUR). Według Rumunii Rada Okręgu Marusza zatwierdziła te płatności przed przyjęciem decyzji regionalnej Rady Okręgu Marusza nr 107/2011 z dnia 18 sierpnia 2011 r., w ramach której, jak wyjaśniono w motywie 42, powierzono TMA wykonywanie UOIG.
- (55) Rumunia wyjaśniła, że każdy port lotniczy jest zobowiązany do zapewnienia minimalnego poziomu infrastruktury obsługi naziemnej niezbędnego do obsługi ruchu statków powietrznych zwolnionych z opłat lotniskowych na podstawie przepisów prawa, aby wypełnić zobowiązania ciążące na nim jako na podmiocie wykonującym usługi świadczone w ogólnym interesie gospodarczym ⁽²³⁾. Władze rumuńskie wyjaśniły ponadto, że finansowanie infrastruktury obsługi naziemnej było ograniczone do rzeczywistego kosztu wyposażenia, jak pokazano w poniższej tabeli.

⁽²¹⁾ Kurs wymiany w niniejszej decyzji oblicza się jako średni roczny oficjalny kurs wymiany EUR/RON zgodnie z danymi udostępnianymi przez Europejski Bank Centralny (EBC). W tym względzie stosuje się następujące kursy wymiany: 3,34 (2007 r.), 3,68 (2008 r.) i 4,24 (2009 r.).

⁽²²⁾ Dz.U. L 312 z 29.11.2005, s. 67, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2005/842/oj>.

⁽²³⁾ Zob. motyw 143 decyzji o wszczęciu postępowania z 2015 r.

Tabela 3

Finansowanie publiczne infrastruktury obsługi naziemnej w 2011 r. (RON)

	Szacunkowy koszt wraz z VAT	Szacunkowy koszt bez VAT	Wartość podatku VAT (stawka 24 %)	Wartość oferowanego wsparcia publicznego wraz z VAT
Autobusy na płycie postojowej	205 823	165 986	39 836	205 823
Wózek bagażowy dla pasażerów	59 163	47 712	11 451	59 163
Naziemne źródło zasilania (500 kVA)	179 676	144 900	34 776	179 676
Schody samobieżne	919 823	741 800	178 023	919 823
Urządzenie do odladzania	1 673 876	1 349 900	323 976	1 673 876
OGÓŁEM	3 038 362	2 450 299	588 062	3 038 362
OGÓŁEM EUR	716 747	578 023	138 723	716 747

(56) Ogółem TMA otrzymał w 2011 r. 2 450 299 RON (578 023 EUR) ⁽²⁴⁾ w ramach środka 2.

(57) Rumunia wyjaśniła, że zgodnie z danymi z ksiąg rachunkowych administracji kwota 588 062 RON stanowiąca podlegający odliczeniu podatek VAT nie została uwzględniona w kosztach infrastruktury obsługi naziemnej zakupionej w 2011 r. Kwotę tę odliczono od podatku od wartości dodanej należnego budżetowi państwa, a następnie przywrócił ją organ publiczny Rady Okręgu Marusza.

4.3. Środek 3 – Finansowanie TMA w ramach decyzji w sprawie powierzenia UOIG z 2011 r. w okresie od sierpnia 2011 r. do października 2014 r.

(58) Zgodnie z art. 1 ust. 2 decyzji regionalnej z sierpnia 2011 r. następujące rodzaje działalności wykonywane przez port lotniczy stanowią UOIG:

- a) budowa infrastruktury i wyposażenia portu lotniczego: pasy startowe, terminale, pochylnie, wieże kontroli ruchu lotniczego lub instalacje, które zapewniają bezpośrednie wsparcie tych elementów infrastruktury i urządzeń systemy gaśnicze, wyposażenie bezpieczeństwa i ochrony;
- b) eksploatacja infrastruktury, wyposażenia i instalacji, które zapewniają ich bezpośrednie wsparcie, w tym utrzymanie, naprawa, modernizacja lub administrowanie infrastrukturą portu lotniczego;
- c) świadczenie usług pomocniczych dla transportu lotniczego, z wyjątkiem obsługi naziemnej;
- d) zapewnianie pracy służb kontroli ruchu lotniczego, służb pożarniczych, służb ratunkowych, bezpieczeństwa;
- e) zapewnianie, zgodnie z prawem, przestrzeni i usług użyteczności publicznej niezbędnych organom publicznym, które wykonują określone działania kontrolne w porcie lotniczym;

⁽²⁴⁾ Kurs wymiany w niniejszej decyzji oblicza się jako średni roczny oficjalny kurs wymiany EUR/RON zgodnie z danymi udostępnianymi przez EBC. W związku z tym kursy wymiany stosowane w odniesieniu do 2011 r. wynoszą 4,2391.

- f) obsługa lotów statkami powietrznymi prawnie zwolnionymi z obowiązku uiszczania opłat lotniskowych ⁽²⁵⁾, w tym obsługa pasażerów tych lotów;
 - g) zakup i utrzymanie niezbędnego wyposażenia do obsługi naziemnej dla statków powietrznych prawnie zwolnionych z obowiązku uiszczania opłat lotniskowych; oraz
 - h) ochrona infrastruktury portu lotniczego.
- (59) Według władz rumuńskich działalność, o której mowa w lit. d)–h) powyżej, nie ma charakteru gospodarczego i wchodzi w zakres prerogatyw władzy publicznej.
- (60) W odniesieniu do lit. f) i g) władze rumuńskie stwierdzają, że niektóre kategorie statków powietrznych są prawnie zwolnione ze wszystkich podatków i opłat lotniskowych, w tym z opłat za obsługę naziemną, we wszystkich rumuńskich portach lotniczych.
- (61) Zgodnie z art. 1 ust. 3 decyzji regionalnej z sierpnia 2011 r. działalność handlowa, która nie jest bezpośrednio związana z działalnością portu lotniczego, nie może być objęta wsparciem ⁽²⁶⁾. Art. 4 decyzji regionalnej z sierpnia 2011 r. zawiera ponadto mechanizm przeglądu kwot rekompensaty, aby wywiązać się ze zobowiązania z tytułu świadczenia usługi publicznej i uniknąć nadmiernej rekompensaty. Przy obliczaniu rekompensaty uwzględnia się wszystkie koszty poniesione w związku z prowadzeniem działalności związanej z UOIG oraz odpowiednią część kosztów wspólnych. Przychody, które należy uwzględnić przy obliczaniu rekompensaty, obejmują wszystkie przychody z działalności objętej UOIG oraz wszelkie zyski z działalności innej niż działalność związana z UOIG.
- (62) Władze rumuńskie podkreśliły, że operator portu lotniczego był zobowiązany do prowadzenia rozdzielnej księgowości w odniesieniu do działalności związanej z UOIG i działalności handlowej oraz do zwrotu wszelkich potencjalnych kwot nadmiernej rekompensaty stwierdzonych przez jakiegokolwiek organ kontrolny, w tym przez wyspecjalizowany dział państwowego organu publicznego. Operator portu lotniczego potwierdza, że sprawozdanie finansowe za 2011 r. i późniejsze sprawozdania finansowe sporządzono zgodnie z zasadami rozdzielania kosztów i przychodów związanych z UOIG od kosztów i przychodów związanych z działalnością handlową.
- (63) Ponadto, zgodnie z decyzją Rady Okręgu nr 158/2012 dotyczącą zatwierdzenia budżet przychodów i wydatków operatora portu lotniczego, Radzie Okręgu Marusza powierzono przeprowadzanie kontroli i zatwierdzanie sprawozdania finansowego, które przedłożył operator portu lotniczego, aby uniknąć nadmiernej rekompensaty oraz sprawdzenie, czy operator portu lotniczego wywiązał się ze zobowiązania z tytułu świadczenia usługi publicznej. W świetle ustaleń wynikających z tych kontroli Rada Okręgu Marusza zwraca się do operatora portu lotniczego o zwrot nadmiernej rekompensaty lub, w razie potrzeby, o dokonanie przeglądu działalności związanej z UOIG.
- (64) Zgodnie z rocznym sprawozdaniem finansowym sporządzonym przez TMA i zweryfikowanym przez władze rumuńskie, w tabeli 4 poniżej przedstawiono zysk z działalności operacyjnej TMA za okres, w którym obowiązywała decyzja w sprawie powierzenia UOIG z 2011 r. Jak widać w poniższej tabeli, pomimo iż w pierwszym roku rekompensata była dodatnia, nie równoważyła ona poziomu całkowitych strat za lata, w których obowiązywała decyzja w sprawie powierzenia UOIG.

⁽²⁵⁾ Zgodnie z art. 3 ust. 2 rumuńskiego kodeksu lotniczego w portach lotniczych otwartych dla ruchu zarobkowego następujące rodzaje statków powietrznych są zwolnione z opłaty pasażerskiej, opłaty za lądowanie, opłaty postojowej i oświetleniowej oraz opłaty za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej: a) rumuńskie samoloty wojskowe; b) zagraniczne samoloty wojskowe, na podstawie umów dwustronnych zawartych na wniosek Ministerstwa Obrony; c) statki powietrzne przewożące przedstawicieli państwa w ramach czynności służbowych; d) statki powietrzne wykonujące loty w interesie ONZ, Czerwonego Krzyża lub Czerwonego Półksiężyca; e) statki powietrzne realizujące misje poszukiwawczo-ratownicze; f) statki powietrzne realizujące misje pomocy humanitarnej; g) statki powietrzne zmuszone do lądowania z powodu trudności technicznych, warunków meteorologicznych lub innych sytuacji awaryjnych; h) statki powietrzne lądujące na polecenie Ministerstwa Transportu lub Ministerstwa Obrony; i) inne rodzaje statków powietrznych zgodnie z przepisami prawa. Zgodnie z art. 31 ust. 4 zwolnienia określone w lit. a)–c) mają zastosowanie wyłącznie w portach lotniczych, w których państwo rumuńskie jest akcjonariuszem większościowym.

⁽²⁶⁾ Pomimo faktu, że w decyzji w sprawie powierzenia UOIG z 2011 r. dopuszczono również pomoc inwestycyjną, zakres niniejszej decyzji ogranicza się do oceny pomocy operacyjnej do poziomów określonych w tabeli 4.

Tabela 4

Zysk z działalności operacyjnej TMA i finansowanie publiczne w ramach decyzji w sprawie powierzenia UOIG z 2011 r. (RON)

Okres	2011	2012	2013	Styczeń–październik 2014	Ogółem
Koszty operacyjne	7 924 410	10 517 504	11 605 800	9 115 644	39 163 358
Przychody operacyjne	3 064 460	5 012 189	5 939 214	5 030 556	19 046 419
Wynik operacyjny/ Straty	(4 859 950)	(5 505 315)	(5 666 586)	(4 085 088)	(20 116 939)
Wysokość rekompensaty	4 951 625	5 367 648	5 606 274	3 592 570	19 518 117
Niedopasowanie poziomu płynności, którego nie pokrywa rekompensata	91 675	(137 667)	(60 312)	(492 518)	(598 822)
Niedopasowanie poziomu płynności, którego nie pokrywa rekompensata (EUR)	21 626	(30 871)	(13 648)	(110 977)	(134 699)

(65) Łącznie TMA otrzymał 19 518 117 RON (4 449 930 EUR) ⁽²⁷⁾ w ramach środka 3 w okresie od 2011 r. do października 2014 r.

4.4. Środek 4 – Finansowanie TMA w ramach decyzji w sprawie powierzenia UOIG z 2014 r. w okresie od 30 października 2014 r. do 9 maja 2019 r.

(66) Zgodnie z art. 1 ust. 2 decyzji regionalnej z października 2014 r. następujące rodzaje działalności stanowią UOIG w TMA:

- a) zarządzanie, regularna konserwacja, naprawa, modernizacja, rozbudowa i budowa stref ruchu lotniczego (drogi startowej, płyt postojowych, platform), wieży kontroli, terminali, instalacji elektrycznej administrowanej przez rząd i powiązanego wyposażenia: systemów i urządzeń bezpieczeństwa i ochrony, systemów elektrycznych, oświetlenia drogi startowej, sieci użyteczności publicznej, systemów przeciwpożarowych, systemu kontroli i monitorowania;
- b) organizacja, wyposażenie, utrzymanie i obsługa przepływów pasażerów w terminalach portów lotniczych, świadczenie usług w zakresie bezpieczeństwa i ochrony;
- c) obsługa naziemna na rzecz państwowych statków powietrznych, w tym zakup powiązanego wyposażenia ⁽²⁸⁾;
- d) ochrona infrastruktury portu lotniczego;
- e) operacje poszukiwawczo-ratownicze na terenie portu lotniczego;
- f) obiekty i urządzenia ochrony i bezpieczeństwa na wypadek awarii, zapobieganie pożarom i ich kontrola;
- g) zapewnienie obszarów, obiektów i urządzeń oraz infrastruktury wymaganych przez administrację celną, policję graniczną, służby zajmujące się transportem lotniczym, Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Rumuńską Służbę Bezpieczeństwa Wewnętrznego do wykonywania ich szczególnych działań; oraz
- h) nieodpłatna obsługa lotów państwowych, lotów służby wojskowej w niektórych ministerstwach i służbach rządowych, lotów awaryjnych oraz w innych sytuacjach regulowanych prawem.

⁽²⁷⁾ Kurs wymiany w niniejszej decyzji oblicza się jako średni roczny oficjalny kurs wymiany EUR/RON zgodnie z danymi udostępnianymi przez EBC. W tym względzie stosuje się następujące kursy wymiany: 4,24 (2011 r.), 4,46 (2012 r.), 4,42 (2013 r.) i 4,44 (2014 r.).

⁽²⁸⁾ Jeżeli chodzi o obsługę naziemną, Rumunia argumentowała, że nie istnieje przepis prawny, który wyraźnie zakazuje włączenia obsługi naziemnej do kategorii usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym. Działalność w zakresie obsługi naziemnej stanowi pomocniczą usługę portu lotniczego w stosunku do przewozu lotniczego, a w przypadku braku tej usługi port lotniczy Târgu Mureș nie byłby w stanie wywiązać się ze zobowiązań z tytułu świadczenia usługi publicznej powierzonych przez Radę Okręgu Marusza.

- (67) Według władz rumuńskich UOIG z 2014 r. sporządzono zgodnie z komunikatem Komisji w sprawie stosowania reguł Unii Europejskiej w dziedzinie pomocy państwa w odniesieniu do rekompensaty z tytułu usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym ⁽²⁹⁾ oraz z zasadami ramowymi UE dotyczącymi pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych („zasady ramowe UOIG z 2012 r.”) ⁽³⁰⁾ z uwzględnieniem również wytycznych z 2014 r. dotyczących pomocy państwa na rzecz portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych („wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.”) ⁽³¹⁾. Decyzja regionalna z października 2014 r. dopuszcza dotacje zarówno na pokrycie kosztów inwestycji, jak i kosztów operacyjnych, jako rekompensatę za wykonywanie UOIG.
- a) Zgodnie z art. 4 ust. 2 decyzji regionalnej z października 2014 r. koszty inwestycji związane z UOIG rekompensuje się w oparciu o niedopasowanie poziomu płynności zgodnie z biznesplanem operatora portu lotniczego do maksymalnej wysokości 75 % kosztów kwalifikowalnych.
- b) Zgodnie z art. 4 ust. 4 decyzji regionalnej z października 2014 r. finansowanie publiczne kosztów operacyjnych ustala się co roku na podstawie niedopasowania poziomu płynności do kosztów operacyjnych działalności związanej z UOIG, w oparciu o biznesplan operatora portu lotniczego. Zgodnie z art. 4 ust. 5 rekompensata z tytułu kosztów operacyjnych w pierwszych pięciu latach nie może przekroczyć 80 % straty operacyjnej z pięciu poprzednich lat, a w kolejnych pięciu latach – 50 % tej straty operacyjnej.
- c) Zgodnie z art. 4 ust. 7 decyzji regionalnej z października 2014 r. kwota rekompensaty (zarówno w odniesieniu do kosztów operacyjnych, jak i kosztów inwestycji) nie może przekraczać kwoty niezbędnej do pokrycia kosztów poniesionych w związku z wykonywaniem zobowiązań z tytułu świadczenia usługi publicznej. Zgodnie z art. 4 ust. 9 uwzględnia się jedynie koszty związane z UOIG oraz proporcjonalny udział kosztów wspólnych. Z kolei zgodnie z art. 4 ust. 10 przychody, które należy uwzględnić do obliczenia rekompensaty, obejmują wszystkie przychody związane z UOIG, ale również wszelkie zyski z innej niepowiązanej działalności portu lotniczego. Co więcej, zgodnie z art. 4 ust. 11 rekompensata nie może przekraczać różnicy między wyżej wymienionymi kosztami a przychodami, aby uniknąć ewentualnej nadmiernej rekompensaty.
- (68) Zgodnie z art. 2 ust. 2 i art. 2 ust. 3 UOIG z 2014 r. początkowo obejmowałyby okres dziesięciu lat, tj. do dnia 4 kwietnia 2024 r., aby pokrywać się z tzw. „okresem przejściowym” w odniesieniu do pomocy operacyjnej na podstawie wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r., i przewidywała potencjalny przegląd w następujących scenariuszach: (i) po czterech latach od początkowego powierzenia, (ii) jeśli natężenie ruchu w porcie lotniczym przekracza 700 000 pasażerów rocznie; lub (iii) w każdym przypadku, gdy wymagają tego odpowiednie przepisy. Jak wspomniano, decyzja regionalna z października 2014 r. obowiązywała jednak tylko do dnia 9 maja 2019 r.
- (69) Władze rumuńskie przedstawiły informacje na temat biznesplanu dotyczącego TMA obejmującego lata 2014–2024 („biznesplan”).

Tabela 5

Oczekiwane wskaźniki ekonomiczne *ex ante* przewidziane w biznesplanie (RON)

	Listopad – grudzień 2014 r.	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Oczekiwane przychody w oparciu o informacje dostępne przed 30 października 2014 r.	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
Oczekiwane koszty w oparciu o informacje dostępne przed 30 października 2014 r.	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⁾ Komunikat Komisji w sprawie stosowania reguł Unii Europejskiej w dziedzinie pomocy państwa w odniesieniu do rekompensaty z tytułu usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym (Dz.U. C 8 z 11.1.2012, s. 4).

⁽³⁰⁾ Komunikat Komisji w sprawie zasad ramowych Unii Europejskiej dotyczących pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych (Dz.U. C 8 z 11.1.2012, s. 15).

⁽³¹⁾ Komunikat Komisji – Wytyczne dotyczące pomocy państwa na rzecz portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych z 2014 r. (Dz.U. C 99 z 4.4.2014, s. 3).

	Listopad – grudzień 2014 r.	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Przewidywane niedopasowanie poziomu płynności do kosztów operacyjnych w oparciu o informacje dostępne przed 30 października 2014 r.	(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
Szacunkowa rekompensata	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
Szacunkowa rekompensata (EUR)	547 818	1 281 859	849 025	618 862	495 105	338 450	256 266	194 335	88 120	0	0

- (70) Kwoty faktycznie przyznane przez władze rumuńskie w ramach powierzenia z 2014 r. przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 6

Finansowanie w ramach decyzji w sprawie powierzenia UOIG z 2014 r.

Odszkodowanie	Listopad – grudzień 2014	2015	2016	2017	2018	Styczeń – kwiecień 2019	Ogółem
RON	2 550 353	5 448 221	3 619 000	5 038 198	4 687 908	375 981	21 719 661
EUR	574 662	1 225 531	805 905	1 102 740	1 007 286	79 237	4 795 362

- (71) Łącznie TMA otrzymał 21 719 661 RON (4 795 362 EUR) ⁽³²⁾ w okresie od listopada 2014 r. do kwietnia 2019 r. w ramach środka 4.
- (72) Władze rumuńskie wyjaśniły, że głównym powodem, dla którego rzeczywista rekompensata była wyższa niż szacunkowa rekompensata *ex ante* w latach 2017–2018, były ograniczenia lotów i całkowite zawieszenie lotów między listopadem 2016 r. a czerwcem 2018 r., kiedy droga startowa znajdowała się w stanie niezgodności z wymogami technicznymi, po czym nastąpiła jej rekonstrukcja. W dniu 25 czerwca 2018 r. wznowiono działanie operacyjne portu lotniczego po okresie 12 miesięcy ograniczonych operacji lotniczych (17 listopada 2016 r. – 4 października 2017 r.) oraz ośmiomiesięcznym zawieszeniu lotów (4 października 2017 r. – 25 czerwca 2018 r.).

4.5. Środek 5 – Opłaty lotniskowe nakładane na przedsiębiorstwa lotnicze, które prowadziły działalność w TMA w okresie od 21 marca 2013 r. do 16 lutego 2019 r.

- (73) Władze rumuńskie wskazują, że:

- a) na podstawie decyzji rządu nr 455 z dnia 4 maja 2011 r. państwo rumuńskie ustanowiło wspólne zasady pobierania opłat lotniskowych w portach lotniczych w Rumunii. Zgodnie z przedmiotowym aktem prawnym opłaty lotniskowe stosuje się w sposób niedyskryminacyjny wobec wszystkich użytkowników portu lotniczego. Co więcej, operatorzy portów lotniczych mają prawo do dostosowania opłat lotniskowych do niektórych aspektów interesu publicznego i ogólnego, w tym przesłanek środowiskowych, na podstawie odpowiednich, obiektywnych i przejrzystych kryteriów ⁽³³⁾. W decyzji rządu wyznaczono ponadto *Regia Autonomă „Autoritatea Aeronautică Civilă Română”* (tj. Rumuńskie Władze Lotnictwa Cywilnego) jako niezależny organ nadzorczy odpowiedzialny za nadzór nad stosowaniem przepisów zawartych w decyzji rządu nr 455 ⁽³⁴⁾;

⁽³²⁾ Kurs wymiany w niniejszej decyzji oblicza się jako średni roczny oficjalny kurs wymiany EUR/RON zgodnie z danymi udostępnianymi przez EBC. W tym względzie stosuje się następujące kursy wymiany: 4,44 (2014 r.), 4,46 (2015 r.), 4,49 (2016 r.), 4,57 (2017 r.), 4,65 (2018 r.), 4,75 (2019 r.), 4,84 (2020 r.), 4,92 (2021 r.) i 4,93 (2022 r.).

⁽³³⁾ Art. 5 decyzji rządu nr 455 z dnia 4 maja 2011 r.

⁽³⁴⁾ Art. 14 decyzji rządu nr 455 z dnia 4 maja 2011 r.

- b) zarządzenie nr 744/2011 Ministerstwa Transportu i Infrastruktury Rumunii z dnia 23 września 2011 r. („zarządzenie Ministerstwa Transportu z 2011 r.”) ma zastosowanie do następujących opłat lotniskowych: (i) opłaty za lądowanie ⁽³⁵⁾; (ii) opłaty za oświetlenie ⁽³⁶⁾, (iii) opłaty za postój ⁽³⁷⁾, (iv) opłaty za obsługę pasażerską ⁽³⁸⁾, (v) opłaty rozwojowej ⁽³⁹⁾, (vi) opłaty tranzytowej ⁽⁴⁰⁾ oraz (vii) opłaty transferowej ⁽⁴¹⁾. W zarządzeniu wyjaśniono, że decyzja o zastosowaniu którejkolwiek z wyżej wymienionych opłat lotniskowych należy do operatora portu lotniczego ⁽⁴²⁾. W zarządzeniu stwierdza się ponadto, że operator portu lotniczego może wprowadzić opłaty lotniskowe na określonych warunkach ⁽⁴³⁾ i że należy je stosować w niedyskryminacyjny sposób i bez zakłócania konkurencji między użytkownikami;
- c) zarządzenie Ministerstwa Transportu z 2011 r. wdrożono w odniesieniu do TMA decyzją Rady Okręgu Marusza nr 25/2012 z dnia 29 lutego 2012 r. („decyzja regionalna z lutego 2012 r.”). Zgodnie z tą decyzją opłaty lotniskowe stosuje się w sposób przejrzysty i niedyskryminacyjny wobec wszystkich użytkowników infrastruktury portu lotniczego. Opłaty lotniskowe zatwierdza Rada Okręgu Marusza ⁽⁴⁴⁾;
- d) wysokość opłat lotniskowych ustalono decyzją Rady Okręgu Marusza nr 83/2012 z dnia 6 lipca 2012 r. („decyzja regionalna z lipca 2012 r.”) zatwierdzającą decyzję rady dyrektorów TMA nr 7/26 z czerwca 2012 r. Miała ona zastosowanie wyłącznie do przedsiębiorstw lotniczych prowadzących działalność w TMA. Decyzja ta zastąpiła poprzednią decyzję Rady Okręgu Marusza nr 26/2011 z dnia 24 marca („decyzja regionalna z marca 2011 r.”);

⁽³⁵⁾ Załącznik 1 do zarządzenia Ministerstwa Transportu z 2011 r. określa następujące warunki w odniesieniu do opłaty za lądowanie:

- a) opłatę oblicza się na podstawie maksymalnej certyfikowanej masy startowej danego statku powietrznego;
- b) nie uwzględnia się części tony ważących mniej niż 500 kg, a te, które ważą więcej niż 500 kg, uważa się za jedną tonę; za statki powietrzne o maksymalnej masie startowej mniejszej niż 500 kg pobiera się opłatę za jedną tonę;
- c) opłatę pobiera się za jedno lądowanie i jeden start. Uprawnia ona posiadacza do:
 - korzystania z urządzeń i instalacji portu lotniczego, z wyjątkiem oświetlenia;
 - korzystania z terminali i urządzeń, z wyjątkiem tych, które są ładowane oddzielnie;
 - parkowania statków powietrznych, jednak nie dłużej niż dwie godziny po lądowaniu;
- d) w stosownych przypadkach opłata obejmuje również koszty portu lotniczego związane z inwestycjami kapitałowymi i pracami konserwacyjnymi nawierzchni wykorzystywanych do ruchu statków powietrznych;
- e) aby zachęcić do zwiększenia częstotliwości operacji, zarządzający portem lotniczym może stosować rabaty w wysokości do 50 % od opłaty za lądowanie, w zależności od liczby operacji, przyznawane stopniowo w przyrostach do 5 %.

⁽³⁶⁾ Załącznik 1 do zarządzenia Ministerstwa Transportu z 2011 r. określa następujące warunki w odniesieniu do opłaty za oświetlenie:

- a) opłatę oblicza się na podstawie maksymalnej certyfikowanej masy startowej danego statku powietrznego;
- b) nie uwzględnia się części tony ważących mniej niż 500 kg, a te, które ważą więcej niż 500 kg, uważa się za jedną tonę; za statki powietrzne o maksymalnej masie startowej mniejszej niż 500 kg pobiera się opłatę za jedną tonę.
- c) opłatę pobiera się za każde lądowanie i za każdy start przy użyciu instalacji oświetleniowej portu lotniczego lub urządzeń oświetleniowych.

⁽³⁷⁾ Załącznik 1 do zarządzenia Ministerstwa Transportu z 2011 r. określa następujące warunki w odniesieniu do opłaty za postój:

- a) opłatę oblicza się na podstawie maksymalnej certyfikowanej masy startowej danego statku powietrznego oraz czasu wymaganego między odlotem jednego statku powietrznego z określonego stanowiska a przylotem innego statku powietrznego na to samo stanowisko;
- b) nie uwzględnia się części tony ważących mniej niż 500 kg, a te, które ważą więcej niż 500 kg, uważa się za jedną tonę; za statki powietrzne o maksymalnej masie startowej mniejszej niż 500 kg pobiera się opłatę za jedną tonę.

⁽³⁸⁾ Załącznik 1 do zarządzenia Ministerstwa Transportu z 2011 r. określa następujące warunki w odniesieniu do opłaty za obsługę pasażerską:

- a) opłatę pobiera się za każdego pasażera wchodzącego na pokład w porcie lotniczym i odlatującego z tego portu lotniczego;
- b) opłata nie ma zastosowania do pasażerów tranzytowych, pasażerów transferowych i dzieci poniżej 2. roku życia.

⁽³⁹⁾ Załącznik 1 do zarządzenia Ministerstwa Transportu z 2011 r. określa następujące warunki w odniesieniu do opłaty rozwojowej:

- a) opłatę pobiera się za każdego pasażera wchodzącego na pokład w porcie lotniczym i odlatującego z portu lotniczego i publikuje się ją wraz z okresem stosowania;
- b) opłatę pobiera się przez okres realizacji celów dotyczących inwestycji, do sfinansowania których się ją wykorzystuje;
- c) opłatę ustala się w sposób przejrzysty, informując użytkowników portu lotniczego o celach dotyczących inwestycji, które mają być finansowane z opłaty, oraz o okresie jej obowiązywania.

⁽⁴⁰⁾ Załącznik 1 do zarządzenia Ministerstwa Transportu z 2011 r. określa następujące warunki w odniesieniu do opłaty tranzytowej:

- a) opłatę pobiera się za każdego pasażera wchodzącego na pokład w porcie lotniczym i przesiadającego się w tym porcie lotniczym;
- b) opłata nie ma zastosowania do dzieci poniżej 2. roku życia;
- c) opłata obejmuje również, w stosownych przypadkach, koszty inwestycji portu lotniczego związanych z operacjami transferu, a także koszty ochrony portu lotniczego związane z pasażerami transferowymi.

⁽⁴¹⁾ Załącznik 1 do zarządzenia Ministerstwa Transportu z 2011 r. określa następujące warunki w odniesieniu do opłaty transferowej:

- a) opłatę pobiera się za każdego pasażera wchodzącego na pokład w porcie lotniczym i przesiadającego się w tym porcie lotniczym;
- b) opłata nie ma zastosowania do dzieci poniżej 2. roku życia;
- c) opłata obejmuje również, w stosownych przypadkach, koszty inwestycji portu lotniczego związanych z operacjami transferu, zgodnie z wymogami określonymi w pkt 5 lit. b) i c), a także koszty ochrony portu lotniczego związane z pasażerami transferowymi.

⁽⁴²⁾ Art. 1 ust. 3 zarządzenia Ministerstwa Transportu z 2011 r.

⁽⁴³⁾ Art. 4 ust. 1 zarządzenia Ministerstwa Transportu z 2011 r. wraz z załącznikiem 1.

⁽⁴⁴⁾ Art. 10 ust. 8 decyzji regionalnej z lutego 2012 r.

- e) decyzję regionalną z lipca 2012 r. przedłożono Ministerstwu Spraw Wewnętrznych do kontroli legalności, zgodnie z wymogami prawa. Ministerstwo nie podniosło żadnych kwestii dotyczących niezgodności z prawem. Opłaty lotniskowe określone w decyzji regionalnej z lipca 2012 r. opublikowano w rumuńskim zbiorze informacji lotniczych („ZIL”) w dniu 20 września 2012 r. Weszły one w życie 6 miesięcy po publikacji, tj. w dniu 21 marca 2013 r., zgodnie z obowiązującymi przepisami.

- (74) Zgodnie z decyzją regionalną z lipca 2012 r. wysokość opłat lotniskowych to wartości przedstawione w tabeli 7.

Tabela 7

Opłaty lotniskowe w TMA na podstawie decyzji regionalnej z lipca 2012 r.

Opłata	Koszt (w EUR)
Wyładunek	1,25 na tonę
Oświetlenie	0,40 na tonę
Postój	0,15 na tonę na godzinę
Opłata za obsługę pasażerską	1,00 na jednego pasażera

- (75) Władze rumuńskie stwierdziły, że operator portu lotniczego nie otrzymał całej opłaty za obsługę pasażerską w wysokości 1 EUR na jednego pasażera. Z tej kwoty 0,275 EUR na jednego pasażera przesunięto do Centrum Badań i Analiz Bezpieczeństwa Lotnictwa Cywilnego, a 0,05 EUR na jednego pasażera, który wszedł na pokład, do Rumuńskiego Urzędu Lotnictwa Cywilnego (tj. operator portu lotniczego przekazuje tym organizacjom łącznie 0,325 EUR na jednego pasażera, który wszedł na pokład).
- (76) Zgodnie z decyzją regionalną z lipca 2012 r. opłata za lądowanie, którą przedstawiono w tabeli 7, może zostać obniżona, jeżeli przedsiębiorstwo lotnicze dokonuje więcej niż trzech lądowań miesięcznie w porcie lotniczym. Rabaty oferowano niezależnie od typu statku powietrznego zgodnie z następującą skalą:

Tabela 8

Zniżki od opłat za lądowanie w TMA na podstawie decyzji regionalnej z lipca 2012 r.

Liczba lądowań/miesiąc	Rabat
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 %
Ponad 46	50 %

- (77) Rumunia przedstawiła dokument dotyczący prognozy gospodarczej, w którym wyszczególniono przychody z tytułu opłat lotniskowych w latach 2011–2015 na podstawie rzeczywistych danych *ex post* za 2011 r. i prognoz *ex ante* na lata 2012–2015 ⁽⁴⁵⁾. Prognozy te sporządzono przed przyjęciem decyzji regionalnej z lipca 2012 r. W momencie sporządzania prognozy gospodarczej główną międzynarodową linią lotniczą był Wizz Air, który obsługiwał statki powietrzne Airbus 320 i oferował osiem połączeń lotniczych: do Madrytu, Barcelony, Mediolanu (Bergamo), Rzymu, Paryża, Budapesztu, Dortmundu i Londynu. TAROM obsługiwał regularne połączenia do Bukaresztu.
- (78) W planie zarządzania zawartym w dokumencie dotyczącym prognozy gospodarczej przewidziano zwiększenie liczby połączeń Wizz Air poprzez dodanie tras do Monachium, Frankfurtu i Bolonii (Forli) oraz utworzenie czterech połączeń obsługiwanych przez Ryanair. Inne przedsiębiorstwo lotnicze, Air Patriot, ogłosiło ponadto zamiar uruchomienia połączenia z TMA do Bukaresztu, Wiednia i Stambułu od stycznia 2013 r. ⁽⁴⁶⁾

Tabela 9

Średnie oczekiwane przychody na podstawie decyzji regionalnej z lipca 2012 r. ⁽⁴⁷⁾

Rok	Rotacje Wizz Air	Rotacje pozostałych przedsiębiorstw lotniczych	Ogółem Przychody Wizz Air (EUR)	Ogółem Pozostałe przychody przedsiębiorstw lotniczych (EUR)	Ogółem Przychody Wizz Air (RON)	Przychody ogółem pozostałych przedsiębiorstw lotnicze (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. POWODY WSZCZĘCIA FORMALNEGO POSTĘPOWANIA WYJAŚNIAJĄCEGO

- (79) W decyzji o wszczęciu postępowania z 2011 r. Komisja wyraziła wątpliwości co do tego, czy środek 1 (motywy 45–50 powyżej) można uznać za zgodny z rynkiem wewnętrznym.
- (80) W decyzji o wszczęciu postępowania z 2015 r. Komisja wyraziła wątpliwości co do tego, czy środki 2–5 (motywy 54–78 powyżej) można uznać za zgodne z rynkiem wewnętrznym.

5.1. Środek 1 – Finansowanie TMA w latach 2007–2009

- (81) W decyzji o wszczęciu postępowania z 2011 r. wyrażono wątpliwości co do zakwalifikowania działalności gospodarczej rumuńskich regionalnych portów lotniczych, w tym TMA, jako UOIG w latach 2007–2009.
- (82) Komisja wyraziła wątpliwości co do tego, czy spełniono kryteria zgodności określone w decyzji w sprawie UOIG z 2005 r. W szczególności Komisja była zaniepokojona ewentualnym oczywistym błędem w definicji UOIG, ponieważ nie było jasne, czy bez tych portów lotniczych regiony, o których mowa, byłyby niewystarczająco połączone z resztą kraju i UE, gdyby ograniczyć się wyłącznie do działania mechanizmów rynkowych ⁽⁴⁸⁾.

⁽⁴⁵⁾ Władze rumuńskie wyjaśniły, że dokument ten obejmował jedynie 4 lata, ponieważ był związany z kadencją rady dyrektorów. Rumunia wyjaśniła, że jest to zgodne z art. 8 ust. 1 rządowego dekretu nadzwyczajnego nr 109/2011, który ograniczył kadencję rady dyrektorów do czterech lat.

⁽⁴⁶⁾ Air Patriot podjął jednostronną decyzję o nieprzewodzeniu działalności z TMA. Powody takiej decyzji nie są znane władzom rumuńskim.

⁽⁴⁷⁾ Tabela zawiera rzeczywiste dane za 2011 r. oraz prognozę na lata 2012–2015.

⁽⁴⁸⁾ Motywy 107 i 108 decyzji o wszczęciu postępowania z 2011 r.

- (83) Postępowanie wszczęte decyzją o wszczęciu postępowania z 2011 r. zamknięto ostateczną decyzją z 2016 r. dotyczącą finansowania przyznanego przez władze rumuńskie w latach 2007–2009 portom lotniczym Arad, Bacău, Baia Mare, Craiova, Jassy, Oradea, Satu Mare, Sybin, Suczawa, Tulcza i Konstanca.
- (84) W ostatecznej decyzji z 2016 r. stwierdzono, że finansowanie publiczne na rzecz wymienionych portów lotniczych stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, a także że wdrożono je z naruszeniem art. 108 ust. 3 TFUE. W toku postępowania wyjaśniającego Komisja ustaliła, że finansowanie publiczne na rzecz rumuńskich portów lotniczych nie było zgodne z decyzją w sprawie UOIG z 2005 r. ani z decyzją w sprawie UOIG z 2012 r.⁽⁴⁹⁾ ani z zasadami ramowymi UOIG z 2012 r., ponieważ Rumunia nie wykazała, że operatorom portów lotniczych powierzono jasno zdefiniowane zobowiązania z tytułu świadczenia usługi publicznej na podstawie rzekomych aktów powierzenia, na których się opierała.⁽⁵⁰⁾ Finansowanie uznano natomiast za zgodne w świetle wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.⁽⁵¹⁾ Pomoc uznano zatem za zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE.
- (85) Postępowanie w sprawie finansowania publicznego na rzecz CNIA i TMA w latach 2007–2009 pozostało otwarte, ponieważ Komisja uznała, że przedmiotowy środek zostanie lepiej oceniony w odrębnych ostatecznych decyzjach, które obejmowałyby również środki badane na podstawie decyzji o wszczęciu postępowania z 2015 r.⁽⁵²⁾

5.2. Środek 2 – Finansowanie infrastruktury obsługi naziemnej w 2011 r.

- (86) Rumunia uznała, że finansowanie usług obsługi naziemnej było powiązane z zadaniami TMA w zakresie UOIG. W tym względzie wydaje się, że przedmiotową infrastrukturę obsługi naziemnej wykorzystywano podczas każdego lotu do i z TMA, i że była ona związana z ogólną eksploatacją portu lotniczego.
- (87) W decyzji o wszczęciu postępowania z 2015 r. Komisja wyraziła wątpliwości co do tego, czy TMA powierzono faktyczną usługę publiczną, i wstępnie stwierdziła, że finansowanie publiczne obsługi naziemnej może wówczas nie stanowić rekompensaty z tytułu UOIG.
- (88) Komisja oceniła ponadto finansowanie obsługi naziemnej na podstawie wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. Komisja przyjęła wstępne stanowisko, że finansowanie infrastruktury obsługi naziemnej nie stanowi kosztu kwalifikowalnego do celów oceny zgodności pomocy inwestycyjnej, i stwierdziła⁽⁵³⁾, że finansowanie to jest na pierwszy rzut oka niezgodne z wytycznymi w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r.

5.3. Środek 3 – Finansowanie TMA w ramach decyzji w sprawie powierzenia UOIG z 2011 r. w okresie od sierpnia 2011 r. do października 2014 r.

- (89) W decyzji o wszczęciu postępowania z 2015 r. wyrażono wątpliwości co do zgodności UOIG z 2011 r. z wyrokiem w sprawie Altmark⁽⁵⁴⁾, ponieważ operatora portu lotniczego nie wybrano ramach postępowania o udzielenie zamówienia i nie ma dowodów na to, że rekompensata opierała się na kosztach typowego prawidłowo zarządzanego operatora portu lotniczego.
- (90) W związku z powyższym Komisja uznała, że cztery kryteria Altmark nie zostały spełnione łącznie, i wstępnie stwierdziła, że nie można wykluczyć istnienia korzyści.

⁽⁴⁹⁾ Decyzja Komisji 2012/21/UE z dnia 20 grudnia 2011 r. w sprawie stosowania art. 106 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, przyznawanej przedsiębiorstwom zobowiązanym do wykonywania usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym (Dz.U. L 7 z 11.1.2012, s. 3, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2012/21\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2012/21(1)/oj)).

⁽⁵⁰⁾ Zob. motywy 111–113 i 121 ostatecznej decyzji z 2016 r.

⁽⁵¹⁾ Środki uznano za zgodne z rynkiem wewnętrznym w świetle pkt 113, 129, 137 i 172 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.

⁽⁵²⁾ Motyw 69 ostatecznej decyzji z 2016 r.

⁽⁵³⁾ Pkt 53 ppkt (iii) i pkt 55 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r.

⁽⁵⁴⁾ Wyrok z dnia 24 lipca 2003 r., Altmark Trans i Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

- (91) Co więcej, mimo że Rumunia twierdziła, iż finansowanie publiczne na rzecz TMA w latach 2011–2014 stanowiło rekompensatę z tytułu wykonywania UOIG objętych decyzją w sprawie UOIG z 2005 r., Komisja wyraziła wątpliwości co do tego, czy rekompensatę jasno określono z góry w przejrzysty i obiektywny sposób oraz czy jest ona proporcjonalna do kosztów UOIG. Z tych samych powodów Komisja wyraziła wątpliwości, czy środek spełnia kryteria określone w zasadach ramowych UOIG z 2012 r., i przyjęła wstępnie, że pomocy nie można uznać za zgodną w świetle zasad ramowych UOIG z 2012 r. ⁽⁵³⁾
- (92) Komisja oceniła również zgodność środka z zawartymi w wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. ⁽⁵⁶⁾ przepisami dotyczącymi pomocy operacyjnej, którą przyznano przed wejściem w życie tych wytycznych. Komisja wyraziła wątpliwości co do tego, czy pomoc operacyjna przyznana TMA była odpowiednia do osiągnięcia celu leżącego we wspólnym interesie, biorąc pod uwagę fakt, że CNIA i TMA są położone w bliskiej odległości od siebie. Komisja wyraziła również wątpliwości co do tego, czy przedmiotowa pomoc operacyjna była ograniczona do niezbędnego minimum i wstępnie uznała, że środek nie spełnia warunków zgodności określonych w wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.

5.4. Środek 4 – Finansowanie TMA w ramach decyzji w sprawie powierzenia UOIG z 2014 r. w okresie od 30 października 2014 r. do 9 maja 2019 r.

- (93) Komisja zauważyła, że liczba pasażerów TMA przekroczyła 200 000 w latach poprzedzających wejście w życie UOIG z 2014 r., a zatem była poza zakresem decyzji w sprawie UOIG z 2012 r. zgodnie z jej art. 2 ust. 1.
- (94) Komisja uznała, że jej stanowisko dotyczące rekompensaty z tytułu UOIG z 2011 r. stosuje się odpowiednio również do rekompensaty z tytułu UOIG z 2014 r. W szczególności, na podstawie informacji dostępnych w tamtym czasie, Komisja wyraziła wątpliwości co do tego, czy w decyzji w sprawie powierzenia UOIG z 2014 r. w jasny i przejrzysty sposób zdefiniowano zobowiązania z tytułu świadczenia usługi publicznej, parametry obliczania rekompensaty oraz ustalenia dotyczące unikania nadmiernej rekompensaty, a także to, czy jest zgodna z pkt 17 i 18 zasad ramowych UOIG z 2012 r.
- (95) Komisja oceniła zgodność środka z wytycznymi w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. i uznała na tym etapie, że nie zapewniono pełnej zgodności z wymogami określonymi w wytycznych zarówno w odniesieniu do pomocy inwestycyjnej, jak i operacyjnej.

5.5. Środek 5 – Opłaty lotniskowe nakładane na przedsiębiorstwa lotnicze, które prowadziły działalność w TMA w okresie od 21 marca 2013 r. do 16 lutego 2019 r.

- (96) Jeżeli chodzi o wysokość opłat lotniskowych wprowadzoną w ramach środka 5, w decyzji o wszczęciu postępowania z 2015 r. Komisja przyjęła wstępne stanowisko, że nie spełniono wymogów testu prywatnego inwestora, co doprowadziło do przyznania korzyści gospodarczej.
- (97) Komisja wstępnie uznała, że korzyść gospodarcza przyznana na podstawie decyzji regionalnej z 2012 r. była selektywna, ponieważ przyznano ją wyłącznie przedsiębiorstwom należącym do jednej części sektora transportu lotniczego, a mianowicie przedsiębiorstwom lotniczym wykonującym loty z TMA. Takie podejście nie było uzasadnione charakterem i ogólną logiką systemu opłat lotniskowych. Komisja zakwestionowała poziom opłaty pasażerskiej w wysokości 1 EUR za pasażera jako szczególnie niski. Komisja wstępnie uznała ponadto, że rabaty oparte na liczbie lądowań miesięcznie wydają się sprzyjać przedsiębiorcom lotniczym, które działają na kilku trasach lub charakteryzują się wysoką częstotliwością lotów. Wstępny wniosek Komisji przedstawiony w decyzji o wszczęciu postępowania z 2015 r. opierał się na rozumowaniu zgodnym z utrwalonym orzecznictwem w tamtym czasie.

⁽⁵³⁾ Motyw 218 decyzji o wszczęciu postępowania z 2015 r.

⁽⁵⁶⁾ Pkt 137 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.

6. UWAGI RUMUNII

6.1. Uwagi Rumunii dotyczące decyzji o wszczęciu postępowania z 2011 r. (środek 1)

- (98) Uwagi Rumunii dotyczące decyzji o wszczęciu postępowania odnosiły się głównie do wątpliwości wyrażonych przez Komisję w sprawie programu pomocy państwa na rzecz finansowania infrastruktury portów lotniczych obsługujących poniżej 1 mln pasażerów rocznie, których zgłoszenie wycofano.
- (99) Jeżeli chodzi o środki publiczne na rzecz rumuńskich regionalnych portów lotniczych, w odpowiedzi na opinię Komisji – zgodnie z którą ewidentny nadmiar portów lotniczych w pewnych regionach może utrudnić rozwój tych portów lotniczych – Rumunia stwierdziła, że sytuacja regionalnych portów lotniczych (z małym natężeniem ruchu uniemożliwiającym im osiągnięcie poziomu rentowności) wynikała głównie ze stopnia rozwoju regionów, w których znajdowały się te porty lotnicze, a nie z odległości do sąsiednich portów lotniczych.
- (100) Rumunia wyjaśniła również, że kwoty przyznano w momencie podjęcia działań na podstawie dokumentacji potwierdzającej i w ramach zatwierdzonego budżetu.

6.2. Uwagi Rumunii dotyczące decyzji o wszczęciu postępowania z 2015 r.

6.2.1. Finansowanie infrastruktury obsługi naziemnej w 2011 r. (środek 2)

- (101) Władze rumuńskie twierdzą, że koszt infrastruktury obsługi naziemnej kwalifikuje się bezpośrednio do rekompensaty z tytułu UOIG. Rumunia twierdzi, że aby świadczyć UOIG, każdy port lotniczy musi zapewnić minimalną ilość infrastruktury obsługi naziemnej do obsługi statków powietrznych zwolnionych na podstawie prawa z opłat lotniskowych. Porty lotnicze, które tego nie robią, nie będą mogły prowadzić działalności w sposób bezpieczny i pewny.
- (102) W toku formalnego postępowania wyjaśniającego władze rumuńskie wyjaśniły, że z infrastruktury korzystano do celów działalności handlowej portu lotniczego, ale celem takiego korzystania nie było zwiększenie działalności gospodarczej, lecz utrzymanie istniejącej infrastruktury na zadowalającym poziomie zgodnie ze szczególnymi wymogami lotniczymi.

6.2.2. Akty powierzenia UOIG (środki 3 i 4)

- (103) Władze rumuńskie twierdzą, że zarówno UOIG z 2011 r., jak i UOIG z 2014 r. spełniają wszystkie kryteria określone w wyroku w sprawie Altmark i prawdopodobnie nie przyniosą żadnej korzyści TMA. Według Rumunii w obu przypadkach zobowiązania z tytułu świadczenia usługi publicznej zostały jasno określone *ex ante* w dokumentach dotyczących powierzenia świadczenia usługi publicznej, a mechanizmy obliczania rekompensaty, aby uniknąć nadmiernej rekompensaty, zostały wcześniej ustalone.
- (104) Jeżeli chodzi o UOIG z 2011 r., Rumunia wyjaśniła, że TMA jest zobowiązany do prowadzenia rozdzielnej księgowości przychodów i wydatków związanych z UOIG oraz do uzasadnienia żądanej rekompensaty. Według władz rumuńskich działalność TMA podlega ponadto okresowemu przeglądowi w celu weryfikacji podstawy kosztów i przestrzegania zobowiązań.
- (105) Jeżeli chodzi o UOIG z 2014 r., Rumunia argumentowała, że akt powierzenia wymaga przygotowania wieloletniego biznesplanu, który wskazuje na stopniowe zmniejszanie rekompensaty.
- (106) Jeżeli chodzi o bliskie położenie TMA i CNIA, Rumunia stwierdziła, że chociaż odległość między tymi dwoma portami lotniczymi wydaje się stosunkowo niewielka (103 km), to ze względu na stare drogi i zwiększone natężenie ruchu jej pokonanie zajmuje dwie godziny. Transport kolejowy nie jest dobrze rozwinięty i nie ma połączenia dużych prędkości.

6.2.3. Wysokość opłat lotniskowych (środek 5)

- (107) Według władz rumuńskich wysokość opłat ustalono na podstawie analizy rentowności *ex ante*, w której uwzględniono wiele scenariuszy kontrfaktycznych, co też uczyniłby ostrożny inwestor prywatny.
- (108) Władze rumuńskie wyjaśniły, że wysokość opłat stosowano w sposób niedyskryminujący w odniesieniu do wszystkich przedsiębiorstw lotniczych, opublikowano ją w rumuńskim dzienniku lotniczym i uwzględniono w niej akt powierzenia z 2011 r.

6.2.4. Finansowanie na podstawie decyzji regionalnej nr 47/2013 Rady Okręgu Marusza

- (109) W decyzji o wszczęciu postępowania z 2015 r. zwrócono się do władz rumuńskich o wyjaśnienie finansowania przyznanego na podstawie decyzji regionalnej nr 47/2013 Rady Okręgu Marusza, a w szczególności o to, czy uwzględniono parking dla samochodów lub jakąkolwiek inną infrastrukturę w TMA.
- (110) Władze rumuńskie wyjaśniły, że działalność związana z parkingami w porcie lotniczym nie wchodziła w zakres działalności lotniczej powierzonej operatorowi portu lotniczego, wobec czego Rada Okręgu Marusza nie przydzieliła środków publicznych na finansowanie tej działalności, niezależnie od tego, czy dotyczyło to inwestycji, czy kosztów operacyjnych.

6.3. Uwagi zainteresowanych stron

6.3.1. Uwagi zainteresowanych stron dotyczące decyzji o wszczęciu postępowania z 2011 r.

6.3.1.1. Przedsiębiorstwo Carpatair

- (111) Zdaniem Carpatair pomoc operacyjną uważa się zasadniczo za nielegalną i sprzeczną z interesem UE oraz że powinno się ją przyznawać wyłącznie w wyjątkowych okolicznościach. Carpatair uważa, że przyznanie pomocy operacyjnej portom lotniczym będzie szkodliwe dla przemysłu z następujących przyczyn ⁽⁵⁷⁾:
- 1) stworzy nieuczciwą konkurencję między portami lotniczymi UE i umożliwi portowi lotniczemu korzystającemu z pomocy państwa przyciągać przewoźników lotniczych poprzez oferowanie rabatów od opłat lotniskowych. Porty lotnicze niekorzystające z tej pomocy nie mogłyby skutecznie konkurować o przewoźników;
 - 2) wspomniany środek zachęciłby porty lotnicze otrzymujące pomoc operacyjną do przyznawania wysokich rabatów od opłat lotniskowych, przy czym rabaty te nie byłyby przyznawane, gdyby takie porty lotnicze działały na zasadach rynkowych.
- (112) Carpatair wskazuje, że pomoc operacyjna wywiera negatywny wpływ na rynki transportu lotniczego i usług portów lotniczych, ponieważ pomoc ta prowadzi do nieuczciwej konkurencji między portami lotniczymi, a ostatecznie nieuczciwej konkurencji między przedsiębiorstwami lotniczymi obsługującymi połączenia z danego portu lotniczego. Tego rodzaju pomoc operacyjna powoduje nieuczciwą konkurencję między portami lotniczymi w Rumunii, a także negatywnie wpływa na porty lotnicze w sąsiednich państwach, takich jak Węgry ⁽⁵⁸⁾.

6.3.1.2. Rumuński Związek Portów Lotniczych

- (113) Rumuński Związek Portów Lotniczych (RZPL) jest stowarzyszeniem pracodawców, podmiotem prawnym o charakterze niezarobkowym, który reprezentuje rumuńskie cywilne porty lotnicze.
- (114) Uwagi RZPL dotyczące decyzji o wszczęciu postępowania odnosiły się głównie do wątpliwości wyrażonych przez Komisję w sprawie programu pomocy państwa na rzecz finansowania infrastruktury portów lotniczych obsługujących poniżej 1 mln pasażerów rocznie, których zgłoszenie wycofano.

⁽⁵⁷⁾ Motyw 57 decyzji o wszczęciu postępowania z 2011 r.

⁽⁵⁸⁾ Motyw 58 decyzji o wszczęciu postępowania z 2011 r.

6.3.2. *Uwagi zainteresowanych stron dotyczące decyzji o wszczęciu postępowania z 2015 r.*

6.3.2.1. Port lotniczy Kluż-Napoka

6.3.2.1.1. Wysokość opłat lotniskowych

- (115) CNIA stwierdził, że opłata lotniskowa w wysokości 1 EUR za pasażera jest zbyt niska, aby pokryć koszty operacyjne TMA. 0,325 EUR na każdego odlatującego pasażera pokrywa ponadto koszty ochrony, której operator portu lotniczego nie zatrzymał, w związku z czym pobiera się jedynie 0,675 EUR za odlatującego pasażera. Tak niskie opłaty uniemożliwiają portowi lotniczemu w Klużu prowadzenie skutecznych negocjacji z przedsiębiorstwami lotniczymi, co zakłóca konkurencję.

6.3.2.1.2. Akty powierzenia UOIG

- (116) CNIA stwierdził, że pomoc państwa przyznana TMA, aby zrekompensować UOIG, faktycznie pokrywała koszty świadczenia usług na rzecz przedsiębiorstw lotniczych. Według CNIA nadmierna rekompensata UOIG w TMA była możliwa dzięki przesunięciom budżetowym z Rady Okręgu Marusza, bez rozdzielania przychodów i wydatków związanych z UOIG od przychodów i wydatków związanych z działalnością handlową.

6.3.2.1.3. Finansowanie na podstawie decyzji regionalnej nr 47/2013 Rady Okręgu Marusza

- (117) CNIA stwierdził, że o istnieniu potencjalnej pomocy państwa przyznanej niezgodnie z prawem na podstawie decyzji regionalnej nr 47/2013 świadczy fakt, że decyzję tę unieważniły sądy krajowe.

6.3.2.1.4. Wizz Air

- (118) Wizz Air twierdzi, że opłaty pobierane przez port lotniczy nie są selektywne, ponieważ były dostępne dla obecnych lub potencjalnych użytkowników TMA.

7. UWAGI RUMUNII DOTYCZĄCE UWAG ZAINTERESOWANYCH STRON

7.1. Uwagi Rumunii dotyczące uwag zainteresowanych stron do decyzji o wszczęciu postępowania z 2011 r. (środek 1)

- (119) Zdaniem Rumunii większość rumuńskich regionalnych portów lotniczych obsługiwało rocznie poniżej 50 000 pasażerów, a żaden z tych portów lotniczych nie obsługiwałby więcej niż 300 000 pasażerów do 2015 r. Na tej podstawie Rumunia uważa, że wsparcie publiczne na rzecz tych portów lotniczych prawdopodobnie nie wpłynie na konkurencję ani nie zakłóci handlu między państwami członkowskimi ⁽⁵⁹⁾.

7.2. Uwagi Rumunii dotyczące uwag zainteresowanych stron do decyzji o wszczęciu postępowania z 2015 r.

7.2.1. *Wysokość opłat lotniskowych (środek 5)*

- (120) Władze rumuńskie argumentowały, że opłaty lotniskowe na podstawie decyzji regionalnej 83/2012 ustalono zgodnie z odpowiednimi obowiązującymi w tamtym czasie przepisami krajowymi.

- (121) Władze rumuńskie stwierdziły również, że stosowane rabaty nie zostały specjalnie stworzone przez Radę Okręgu Marusza i TMA na rzecz Wizz Air, lecz – w oparciu o zasadę niedyskryminacji i równości szans – miały zastosowanie raczej do wszystkich przedsiębiorstw lotniczych w porcie lotniczym.

⁽⁵⁹⁾ Motyw 66 ostatecznej decyzji z 2016 r.

(122) Rabaty stanowiły część strategii ograniczania ryzyka i zmniejszania zależności od niewielkiej liczby małych linii lotniczych, a także polityki zrównoważonego wzrostu przychodów portu lotniczego, w tym zysków z jego działalności, związanych ze wzrostem ruchu pasażerskiego.

(123) Rumunia argumentowała ponadto, że TMA nie stosował bardzo niskich opłat lotniskowych.

7.2.2. Akty powierzenia UOIG (środki 3 i 4)

(124) Rumunia powtórzyła, że sytuacja finansowa regionalnych portów lotniczych (o niskim natężeniu ruchu, co uniemożliwia im osiągnięcie poziomu rentowności) wynikała przede wszystkim z niskiego poziomu rozwoju gospodarczego regionów, w których znajdowały się te porty lotnicze, a nie z odległości od sąsiednich portów lotniczych.

(125) Władze rumuńskie kwestionują ponadto twierdzenie dotyczące rzekomej nadmiernej rekompensaty przedstawione przez CNIA i potwierdziły, że sprawozdania finansowe TMA za 2011 r. sporządzono zgodnie z zasadami rozdzielania kosztów i przychodów związanych z UOIG od kosztów i przychodów z innej działalności gospodarczej w następstwie decyzji w sprawie powierzenia UOIG z 2011 r.

8. OCENA ŚRODKA 1 – FINANSOWANIE TMA W LATACH 2007– 2009

8.1. Istnienie pomocy

(126) Zgodnie z art. 107 ust. 1 TFUE „wszelka pomoc przyznawana przez Państwo Członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między Państwami Członkowskimi”.

(127) W związku z tym, aby środek został uznany za pomoc państwa w rozumieniu tego postanowienia, muszą zostać spełnione łącznie następujące warunki:

- a) beneficjent jest przedsiębiorstwem;
- b) środek jest finansowany przy użyciu zasobów państwowych i można go przypisać państwu;
- c) środek przynosi korzyść gospodarczą beneficjentowi;
- d) korzyść jest selektywna oraz
- e) przedmiotowy środek musi zakłócać konkurencję lub grozić jej zakłóceniem i może wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

8.1.1. Działalność gospodarcza i pojęcie przedsiębiorstwa

(128) Komisja musi w pierwszej kolejności ustalić, czy środek 1 ma zastosowanie do przedsiębiorstw w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE. Pojęcie przedsiębiorstwa obejmuje każdy podmiot prowadzący działalność gospodarczą, niezależnie od jego statusu prawnego i sposobu jego finansowania⁽⁶⁰⁾. Za działalność gospodarczą uznaje się wszelką działalność polegającą na oferowaniu towarów lub usług na danym rynku⁽⁶¹⁾.

⁽⁶⁰⁾ Wyrok z dnia 18 czerwca 1998 r., Komisja/Włochy, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303; wyrok z dnia 23 kwietnia 1991 r., Höfner i Elser, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161.

⁽⁶¹⁾ Wyrok z dnia 16 czerwca 1987 r., Komisja/Włochy, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283; wyrok z dnia 18 czerwca 1998 r., Komisja/Włochy, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303.

- (129) Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem eksploatację i budowę infrastruktury portu lotniczego należy uznawać za działalność gospodarczą wchodzącą w zakres kontroli pomocy państwa⁽⁶²⁾. Jeżeli operator portu lotniczego podejmie działalność gospodarczą polegającą na oferowaniu usług portu lotniczego za wynagrodzeniem – niezależnie od jego statusu prawnego lub sposobu finansowania – stanowi on przedsiębiorstwo w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.
- (130) Chociaż należy uznać, że operatorzy portów lotniczych stanowią przedsiębiorstwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, należy przypomnieć, iż nie wszystkie działania podejmowane przez operatora portu lotniczego muszą mieć charakter gospodarczy⁽⁶³⁾.
- (131) Trybunał Sprawiedliwości orzekł, że działania wchodzące zwykle w zakres kompetencji państwa w wykonywaniu jego prerogatyw władzy publicznej nie mają charakteru gospodarczego i nie wchodzą w zakres stosowania zasad pomocy państwa⁽⁶⁴⁾.
- (132) W związku z tym finansowanie działań wchodzących w zakres polityki publicznej lub finansowanie infrastruktury bezpośrednio związanej z tymi działaniami zasadniczo nie stanowi pomocy państwa⁽⁶⁵⁾. Na ogół uznaje się, że w porcie lotniczym działalność taka jak działania prowadzone przez kontrolę ruchu lotniczego, policję, służbę celną, straż pożarną, działania niezbędne do ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji oraz inwestycje związane z infrastrukturą i wyposażeniem koniecznymi do wykonania wymienionych działań stanowi działalność o charakterze pozagospodarczym⁽⁶⁶⁾.
- (133) Publiczne finansowanie działalności pozagospodarczej nie może prowadzić do nieuzasadnionej dyskryminacji pomiędzy przedsiębiorstwami lotniczymi i operatorami portów lotniczych. Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem dochodzi bowiem do przyznania korzyści, jeżeli organy publiczne zwalniają przedsiębiorstwa z kosztów wynikających z prowadzonej przez nie działalności gospodarczej⁽⁶⁷⁾. Jeżeli zatem normalnym rozwiązaniem w świetle danego porządku prawnego jest to, że przedsiębiorstwa lotnicze lub operatorzy portu lotniczego ponoszą koszty pewnych usług, natomiast niektóre przedsiębiorstwa lotnicze lub niektórzy operatorzy portów lotniczych świadczący takie same usługi w imieniu tych samych organów publicznych nie muszą ponosić tych kosztów, to te ostatnie mogą uzyskiwać korzyść, nawet jeżeli takie usługi same w sobie uznaje się za działalność pozagospodarczą⁽⁶⁸⁾.
- (134) Jak wyjaśniono w motywie 41, operator portu lotniczego był i jest zaangażowany w budowę, utrzymanie i eksploatację infrastruktury portu lotniczego. Oferuje on usługi portu lotniczego i pobiera opłaty od użytkowników – operatorów prowadzących operacje zarobkowego transportu lotniczego i użytkowników niekomercyjnego lotnictwa ogólnego – za korzystanie z infrastruktury portu lotniczego, dokonując tym samym komercyjnej eksploatacji infrastruktury. W związku z powyższym operator portu lotniczego prowadził działalność gospodarczą w okresie objętym oceną, a zatem stanowi przedsiębiorstwo w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.
- (135) Ani Rumunia, ani operator portu lotniczego nie twierdzili, że część finansowania w latach 2007–2009 przeznaczono konkretnie na rekompensatę kosztów polityki publicznej ponoszonych przez operatora portu lotniczego w TMA. W rzeczywistości mechanizm rekompensaty wprowadzony, aby finansować operatora portu lotniczego w latach 2007–2009, zaprojektowano w taki sposób, by pokryć różnicę między przychodami a stratami operatora portu lotniczego, bez rozróżnienia między kosztami z zakresu polityki publicznej a innymi rodzajami kosztów.

⁽⁶²⁾ Wyrok z dnia 12 grudnia 2000 r., *Aéroports de Paris/Komisja*, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, utrzymany w mocy wyrokiem z dnia 24 października 2002 r., *Aéroports de Paris/Komisja*, C-82/01, ECLI:EU:C:2002:617, pkt 75–79. Potwierdzono to w wyroku z dnia 24 marca 2011 r., *Mitteldeutsche Flughafen AG i Flughafen Leipzig Halle GmbH/Komisja*, (wyrok „port lotniczy Lipsk/Halle”), w sprawach T-443/08 i T-455/08, ECLI:EU:T:2011:117, w szczególności pkt 93 i 94; potwierdzono to wyrokiem z dnia 19 grudnia 2012 r., *port lotniczy Lipsk/Halle*, C-288/11 P, niepublikowanym, ECLI:EU:C:2012:821.

⁽⁶³⁾ Pkt 34 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. Wyrok z dnia 19 stycznia 1994 r. w sprawie C-364/92 *SAT Flugesellschaft mbH/Eurocontrol*, ECLI:EU:C:1994:7.

⁽⁶⁴⁾ Wyrok z dnia 16 czerwca 1987 r., *Komisja/Włochy*, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283, pkt 7 i 8 oraz wyrok z dnia 4 maja 1988 r., *Bodson/Pompes funèbres des régions libérées*, C-30/87, ECLI:EU:C:1988:225, pkt 1.

⁽⁶⁵⁾ Decyzja Komisji N 309/2002 z dnia 19 marca 2003 r., *Bezpieczeństwo lotnicze – rekompensata kosztów w następstwie zamachów z 11 września 2001 r.* (Dz.U. C 148 z 25.6.2003, s. 7).

⁽⁶⁶⁾ Zob. pkt 35 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. Również wyrok z dnia 19 stycznia 1994 r., *SAT Flugesellschaft mbH/Eurocontrol*, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7, pkt 30 oraz wyrok z dnia 26 marca 2009 r., *Selex Sistemi Integrati/Komisja*, C-113/07 P, ECLI:EU:C:2009:191, pkt 71.

⁽⁶⁷⁾ Zob. wyrok z dnia 3 marca 2005 r., *Wolfgang Heiser/Finanzamt Innsbruck*, C-172/03, ECLI:EU:C:2005:130, pkt 36 oraz przywołane orzecznictwo.

⁽⁶⁸⁾ Pkt 37 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.

- (136) Komisja stwierdza zatem, że środek 1 nie stanowi rekompensaty kosztów z zakresu polityki publicznej i w związku z tym ma zastosowanie do przedsiębiorstwa.

8.1.2. Zasoby państwowe i możliwość przypisania ich państwu

- (137) Aby środek kwalifikował się jako pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, musi być finansowany z zasobów państwowych i musi istnieć możliwość przypisania go państwu, tj. musi być przyznany przez samo państwo lub jakiegokolwiek organ pośredniczący na podstawie udzielonych mu uprawnień⁽⁶⁹⁾. Zasoby władz lokalnych stanowią, na potrzeby stosowania art. 107 TFUE, zasoby państwowe⁽⁷⁰⁾.
- (138) Rada Okręgu Marusza przyznała bezpośrednio finansowanie publiczne w latach 2007–2009 na podstawie decyzji rządu z 1997 r., tj. przez władze lokalne z zasobów własnych.
- (139) W związku z tym Komisja uważa, że finansowanie publiczne w latach 2007–2009 przyznano przy użyciu zasobów państwowych i można je przypisać państwu.

8.1.3. Selektywność

- (140) Aby środek pomocy państwa został objęty zakresem art. 107 ust. 1 TFUE, musi sprzyjać „niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów”. W związku z tym jedynie te środki, które przynoszą korzyść przedsiębiorstwom w sposób selektywny, wchodzą w zakres pojęcia pomocy państwa.
- (141) W przedmiotowej sprawie wsparcie finansowe na podstawie decyzji z 1997 r. jest selektywne, ponieważ pomoc przyznano tylko niektórym przedsiębiorstwom, w szczególności operatorowi TMA. Jest to środek indywidualny. W związku z tym środek 1 jest z definicji selektywny w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

8.1.4. Korzyść gospodarcza

- (142) Finansowanie publiczne przyznane operatorowi portu lotniczego miało na celu zbilansowanie strat poniesionych przez niego podczas prowadzenia zwykłej działalności. W udokumentowanych informacjach dostępnych Komisji ani w uwagach otrzymanych od Rumunii lub osób trzecich nie ma nic, co sugerowałoby, że organ udzielający dotacji w momencie podejmowania decyzji o jej przyznaniu mógł liczyć na jakiegokolwiek zwrot finansowy w wyniku tych środków finansowania. W związku z tym przedmiotowe finansowanie publiczne nie spełnia wymogów testu prywatnego inwestora.
- (143) Rumunia twierdziła również, że kwestionowane finansowanie publiczne stanowiło rekompensatę z tytułu wykonywania UOIG. Aby ocenić, czy środek objęty oceną stanowi korzyść gospodarczą w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, w przypadku przedsiębiorstw, którym powierzono wykonywanie UOIG, Komisja musi zbadać, czy spełnione są cztery kumulatywne kryteria określone przez Trybunał Sprawiedliwości w wyroku w sprawie Altmark. Kryteria te można streścić w następujący sposób:
- a) po pierwsze, należy faktycznie powierzyć beneficjentowi zobowiązania z tytułu świadczenia usługi publicznej. Zobowiązania te muszą być ponadto jasno określone („Altmark 1”);
 - b) po drugie, parametry, na których podstawie obliczana jest rekompensata, muszą zostać ustalone wcześniej w obiektywny i przejrzysty sposób („Altmark 2”);

⁽⁶⁹⁾ Przywołany wyrok w sprawie Stardust Marine, pkt 53–56. Wyrok Sądu z dnia 12 maja 2011 r., sprawy połączone Region Nord-Pas-de-Calais, T-267/08, ECLI:EU:T:2011:209 i Communauté d'agglomération du Douaisis/Komisja Europejska, T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, pkt 108. Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 24 stycznia 1978 r., Van Tiggele, C-82/77 ECLI:EU:C:1978:10, pkt 25 i 26; wyrok z dnia 12 grudnia 1996 r. Air France/Komisja, („Air France”), T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, pkt 63.

⁽⁷⁰⁾ Wyrok z dnia 12 maja 2011 r., Nord-Pas-de-Calais, sprawy połączone T-267/08 i T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, pkt 108.

- c) po trzecie, rekompensata nie może przekraczać kwoty niezbędnej do pokrycia całości lub części kosztów poniesionych na wykonywanie zobowiązań z tytułu świadczenia usługi publicznej, przy uwzględnieniu związanych z nimi przychodów oraz rozsądnego zysku z tytułu wypełniania tych zobowiązań („Altmark 3”);
- d) po czwarte, jeżeli przedsiębiorstwo, któremu ma zostać powierzone zobowiązanie z tytułu świadczenia usługi publicznej, w konkretnym przypadku nie zostało wybrane w ramach postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, które pozwalałoby na wybór oferenta zdolnego do wykonywania tych usług po najniższym koszcie dla społeczności, poziom koniecznej rekompensaty należy ustalić na podstawie analizy kosztów, jakie poniosłoby przeciętne, dobrze zarządzane i odpowiednio wyposażone przedsiębiorstwo w związku z wypełnianiem tych zobowiązań, przy uwzględnieniu związanych z nimi przychodów oraz rozsądnego zysku osiąganego przy wypełnianiu tych zobowiązań („Altmark 4”).

8.1.4.1. Altmark 4

- (144) Zgodnie z czwartym kryterium Altmark określono, że rekompensata musi stanowić minimum niezbędne, aby nie kwalifikowała się ona jako pomoc. Kryterium to jest spełnione, jeżeli beneficjenta rekompensaty wybrano w ramach postępowania o udzielenie zamówienia, która umożliwia wybranie oferenta będącego w stanie zapewnić wymaganą usługę świadczoną w ogólnym interesie gospodarczym przy jak najmniejszym koszcie dla społeczności, lub w przeciwnym wypadku, jeżeli przedmiotową rekompensatę obliczono w odniesieniu do kosztów wydajnego przedsiębiorstwa.
- (145) W takim przypadku beneficjenta nie wybrano w ramach postępowania o udzielenie zamówienia. Nie ma również dowodów wskazujących na to, że wysokość rekompensaty ustalono na podstawie analizy kosztów, jakie przeciętne przedsiębiorstwo, prawidłowo zarządzane i wyposażone w środki odpowiednie do tego, by móc uczynić zadość wymogom stawianym usługom publicznym, poniosłoby na wykonanie takich zobowiązań, przy uwzględnieniu związanych z nimi przychodów oraz rozsądnego zysku osiąganego przy wypełnianiu takich zobowiązań. Komisja uważa zatem, że nie można uznać, iż przedmiotowe finansowanie publiczne zostało wskazane zgodnie z czwartym kryterium Altmark.
- (146) W związku z tym środki będące przedmiotem postępowania wyjaśniającego nie spełniają czwartego kryterium Altmark.

8.1.4.2. Podsumowanie

- (147) Ponieważ czwarte kryterium Altmark nie zostało spełnione, Komisja stwierdza, że w niniejszym przypadku cztery warunki określone w wyroku w sprawie Altmark nie zostały spełnione łącznie, bez konieczności szczegółowego badania pozostałych kryteriów Altmark. Ponieważ wymogi testu prywatnego inwestora również nie są spełnione, oceniany środek 1 przyniósł korzyść gospodarczą operatorowi portu lotniczego.

8.1.5. Zakłócenie konkurencji i wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi

- (148) Środek przyznany przez państwo uznaje się za zakłócający lub grożący zakłóceniem konkurencji, jeśli jest on w stanie poprawić konkurencyjną pozycję beneficjenta w porównaniu z innymi przedsiębiorstwami, z którymi konkuruje, co zwykle ma miejsce w przypadku przyznania korzyści finansowej przedsiębiorstwu w zliberalizowanym sektorze, w którym istnieje lub może istnieć konkurencja.
- (149) Jeżeli pomoc przyznana przez państwo członkowskie wzmacnia pozycję przedsiębiorstwa w stosunku do innych przedsiębiorstw konkurujących w ramach wewnątrzunijnej wymiany handlowej, należy uznać, że wspomniana pomoc ma wpływ na te ostatnie przedsiębiorstwa ⁽⁷¹⁾.
- (150) Mając na uwadze, że obsługa portu lotniczego stanowi działalność gospodarczą, konkurencja ma miejsce z jednej strony między portami lotniczymi, które konkurują o obsługę przedsiębiorstw lotniczych i odpowiadającego im ruchu lotniczego (przewóz pasażerów i towarów) oraz z drugiej strony między operatorami portu lotniczego, którzy mogą konkurować między sobą o to, któremu z nich zostanie powierzone zarządzanie danym portem lotniczym. Ponadto w szczególności w odniesieniu do tanich przewoźników i operatorów lotów czarterowych również porty lotnicze, które nie są położone na tych samych obszarach ciężenia, a nawet znajdują się w różnych państwach członkowskich, mogą ze sobą konkurować o przyciągnięcie takich przedsiębiorstw lotniczych.

⁽⁷¹⁾ Wyrok z dnia 30 kwietnia 1998 r., Het Vlaamse Gewest/Komisja, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77 i wyrok z dnia 17 września 1980 r., Philip Morris/Komisja, C-730/79, ECLI:EU:C:1980:209, pkt 11.

- (151) Konkurencję między portami lotniczymi można ocenić w świetle kryteriów wyboru przedsiębiorstw lotniczych, a w szczególności porównując takie elementy, jak charakter świadczonych usług portu lotniczego oraz obsługiwanych klientów, zaludnienie lub działalność gospodarcza, natężenie ruchu, dostęp drogą lądową oraz poziom opłat w zakresie wykorzystywania infrastruktury oraz usług portu lotniczego⁽⁷²⁾. Nie jest możliwe wyłączenie nawet małych portów lotniczych z zakresu stosowania art. 107 ust. 1 TFUE⁽⁷³⁾.
- (152) Ponieważ środek 1 wspiera regionalny port lotniczy, TMA, należy uznać, że może on zakłócać konkurencję i wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

8.1.6. Wniosek dotyczący istnienia pomocy państwa

- (153) W związku z powyższym Komisja stwierdza, że środek 1 stanowi pomoc państwa na rzecz operatora portu lotniczego w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

8.2. Zgodność pomocy z prawem

- (154) Środek 1 został wdrożony przed formalnym zatwierdzeniem Komisji. W związku z tym środek ten stanowi pomoc niezgodną z prawem, chyba że spełnia odpowiednie warunki aktu Unii zapewniającego wyłączenie z obowiązku zgłoszenia określonego w art. 108 TFUE w przypadku pewnych kategorii pomocy.
- (155) W tym przypadku Rumunia twierdziła, że finansowanie publiczne przyznane kilku portom lotniczym, w tym TMA w latach 2007–2009, stanowiło rekompensatę z tytułu wykonywania UOIG i było zgodne z warunkami określonymi w decyzji w sprawie UOIG z 2005 r. Rumunia stwierdziła, że decyzja rządu z 1997 r. określiła w jasny i przejrzysty sposób zobowiązania z tytułu świadczenia usługi publicznej, parametry do obliczenia rekompensaty oraz ustalenia dotyczące unikania nadmiernej rekompensaty.
- (156) Jednakże, jak wskazano w motywie 84, Komisja stwierdziła, że w decyzji rządu z 1997 r. nie nałożono wyraźnych zobowiązań z tytułu świadczenia usługi publicznej na żadnego z operatorów portów lotniczych.
- (157) W związku z tym, jak wspomniano w ostatecznej decyzji z 2016 r., Komisja stwierdziła, że Rumunia nie wykazała, iż w ramach finansowania publicznego na podstawie decyzji rządu z 1997 r. operatorom portów lotniczych powierzono wyraźnie określone zobowiązania z tytułu świadczenia usługi publicznej.
- (158) W związku z tym pomoc nie była zgodna z decyzją w sprawie UOIG z 2005 r., a zatem wdrożono ją z naruszeniem art. 108 ust. 3 TFUE⁽⁷⁴⁾. Ten sam wniosek ma zastosowanie do środka 1 będącego przedmiotem niniejszej decyzji, tj. pomocy państwa wdrożonej na podstawie decyzji rządu z 1997 r. na rzecz TMA, która również nie była zgodna z decyzją w sprawie UOIG z 2005 r., a zatem wdrożono ją z naruszeniem art. 108 ust. 3 TFUE.

8.3. Zgodność z rynkiem wewnętrznym

- (159) Z tego samego powodu, o którym mowa w motywie 157, tj. nieprecyzyjnie określonego zobowiązania z tytułu świadczenia usługi publicznej, środka 1 nie można uznać za zgodny ani na podstawie decyzji w sprawie UOIG z 2012 r., ani na podstawie zasad ramowych UOIG z 2012 r.
- (160) Komisja musi zatem sprawdzić, czy środek jest zgodny z ogólnym rozporządzeniem w sprawie wyłączeń grupowych („GBER”) ⁽⁷⁵⁾, które zawiera przepisy dotyczące przyznawania pomocy operacyjnej na rzecz regionalnych portów lotniczych pod pewnymi warunkami.

⁽⁷²⁾ Pkt 43 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.

⁽⁷³⁾ Pkt 45 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.

⁽⁷⁴⁾ Zob. motywy 111–113 i 121 ostatecznej decyzji z 2016 r.

⁽⁷⁵⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu (Dz.U. L 187 z 26.6.2014, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/oj>).

8.3.1. Stosowanie GBER

- (161) Przepisy przejściowe GBER stanowią, że stosuje się je do pomocy indywidualnej przyznanej przed jego wejściem w życie, jeśli taka pomoc spełnia wszystkie warunki określone w GBER, z wyjątkiem art. 9 ⁽⁷⁶⁾.
- (162) Zgodnie z art. 1 ust. 1 lit. m) GBER rozporządzenie ma zastosowanie do pomocy na rzecz regionalnych portów lotniczych. Pomoc operacyjna na rzecz portu lotniczego jest zgodna z rynkiem wewnętrznym w rozumieniu art. 107 ust. 2 lub 3 Traktatu, o ile taka pomoc spełnia warunki określone w art. 56 lit. a) ust. 3, 4, 10 i 15–18 oraz w rozdziale I GBER ⁽⁷⁷⁾.
- (163) Środek objęty oceną dotyczy finansowania publicznego przyznanego TMA w latach 2007–2009 w celu pokrycia jego strat z działalności operacyjnej i w związku z tym wchodzi w zakres stosowania GBER.
- (164) Komisja stwierdza zatem, że GBER ma zastosowanie do środka 1 jako podstawa zgodności ze względu na przepisy przejściowe. Zgodność środka z odpowiednimi przepisami GBER

8.3.1.1. Zgodność z rozdziałem I GBER

- (165) *Wymóg zapewnienia przejrzystości.* GBER stosuje się jedynie do pomocy, w przypadku której możliwe jest wcześniejsze dokładne obliczenie ekwiwalentu dotacji brutto bez konieczności przeprowadzania oceny ryzyka ⁽⁷⁸⁾. Warunek ten jest spełniony, ponieważ, jak wyjaśniono w motywach 50–53, finansowanie publiczne zapewnia się w formie rocznych dotacji, przy czym maksymalny limit ustalono na poziomie kwoty niezbędnej do eksploatacji portu lotniczego bez osiągnięcia zysku. Limit ten ustala się co roku *ex ante* na podstawie budżetów dochodów i wydatków przedłożonych przez operatora portu lotniczego i zatwierdzonych decyzjami Rady Okręgu Marusza.
- (166) *Efekt zachęty.* ⁽⁷⁹⁾ W latach 2007–2009 TMA działał pod zwierzchnictwem Rady Okręgu Marusza. Zgodnie z uchwałami Rady Okręgu Marusza, o których mowa w motywach 51–53, zwrócono się do publicznego organu nadzoru o środki publiczne na pokrycie deficytu finansowego TMA zgodnie z rocznymi budżetami dochodów i wydatków.
- (167) *Obliczanie intensywności pomocy i kosztów kwalifikowalnych* ⁽⁸⁰⁾. Władze rumuńskie potwierdziły, że finansowanie publiczne, o którym mowa w motywach 46 i 47, przyznano na podstawie dokumentów potwierdzających zawartych w publicznej dokumentacji księgowej, którą zarządzano oddzielnie w odniesieniu do kosztów związanych z działalnością portu lotniczego. Podatku od wartości dodanej nie uwzględniono przy obliczaniu kosztów operacyjnych.
- (168) *Kumulacja* ⁽⁸¹⁾. Władze rumuńskie potwierdziły, że w latach 2007–2009 TMA nie korzystał z żadnego innego rodzaju pomocy.
- (169) *Publikacja i informacja* ⁽⁸²⁾. Art. 58 ust. 1 GBER stanowi, że pomoc przyznana przed wejściem w życie GBER nie musi spełniać wymogów dotyczących publikacji określonych w art. 9, aby można ją było uznać za zgodną.

⁽⁷⁶⁾ Art. 58 ust. 1 GBER.

⁽⁷⁷⁾ Art. 3 w związku z art. 56a ust. 2 GBER.

⁽⁷⁸⁾ Art. 5 ust. 1 GBER.

⁽⁷⁹⁾ Art. 6 rozporządzenia w sprawie wyłączeń blokowych.

⁽⁸⁰⁾ Art. 7 rozporządzenia w sprawie wyłączeń blokowych.

⁽⁸¹⁾ Art. 8 rozporządzenia w sprawie wyłączeń blokowych.

⁽⁸²⁾ Art. 9 rozporządzenia w sprawie wyłączeń blokowych.

8.3.1.2. Zgodność z warunkami określonymi w art. 56a GBER

- (170) *Port lotniczy jest otwarty dla wszystkich potencjalnych użytkowników* ⁽⁸³⁾. TMA był otwarty dla wszystkich potencjalnych użytkowników, tj. wszystkich przedsiębiorstw lotniczych, które wystąpiły z wnioskiem o wykorzystanie infrastruktury portu lotniczego i które przedstawiono w motywach 30–36, akceptując opłaty lotniskowe opublikowane w zbiorze informacji lotniczych i stosowane w sposób jednolity, przejrzysty i niedyskryminacyjny.
- (171) Władze rumuńskie potwierdziły, że wszystkie przedsiębiorstwa lotnicze, które chcą prowadzić działalność z portu lotniczego w odniesieniu do opisanych powyżej ram prawnych, mogą taką działalność prowadzić. W związku z tym w latach 2007–2009 w porcie lotniczym działalność prowadziło kilka przedsiębiorstw lotniczych: Tarom, Carpatair, Malev, Wizz Air i Cimbair.
- (172) *Pomocy nie przyznaje się na przeniesienie istniejących portów lotniczych ani na utworzenie nowego pasażerskiego portu lotniczego* ⁽⁸⁴⁾. W okresie referencyjnym TMA nie został przeniesiony ani przekształcony z lotniska w pasażerski port lotniczy; infrastruktura portu lotniczego istnieje i jest eksploatowana na tym samym terenie od 1967 r.
- (173) *Pomoc nie przysługuje portom lotniczym o średnim rocznym przepływie towarów przekraczającym 200 000 ton w ciągu dwóch lat obrotowych poprzedzających rok, w którym rzeczywiście przyznaje się pomoc*. Pomoc nie prowadzi do spodziewanego zwiększenia średniego rocznego przepływu towarów powyżej 200 000 ton w porcie lotniczym w ciągu dwóch lat obrotowych następujących po przyznaniu pomocy ⁽⁸⁵⁾. W ciągu dwóch lat poprzedzających okres 2007–2009 oraz w kolejnych dwóch latach 2010–2011 nie wykonywano lotów towarowych w TMA, a przepływ towarów nie przekraczał 200 000 ton (motyw 37). W związku z powyższym warunek ten jest spełniony.
- (174) *Pomoc operacyjna nie przysługuje portom lotniczym o średnim rocznym przepływie pasażerów przekraczającym 200 000 osób w ciągu dwóch lat obrotowych poprzedzających rok, w którym rzeczywiście przyznaje się pomoc* ⁽⁸⁶⁾. Liczba pasażerów TMA w latach 2005, 2006, 2007 i 2008 nie przekroczyła progu (zob. tabela 1), w związku z czym warunek ten jest spełniony.
- (175) *Kwota pomocy operacyjnej nie przekracza poziomu, który jest konieczny, by pokryć straty z działalności operacyjnej i rozsądny zysk w odnośnym okresie*. Pomoc przyznaje się albo w formie określonych z góry rat okresowych, których nie można zwiększać w okresie, na jaki przyznaje się pomoc, albo w formie kwot ustalonych *ex post* na podstawie odnotowanych strat z działalności operacyjnej ⁽⁸⁷⁾. Finansowanie publiczne na rzecz TMA w ramach środka 1 w latach 2007–2009 przedstawiono w tabeli 5. W całym okresie 2007–2009 występowało niedopasowanie poziomu płynności niepokryte ze środków publicznych. W związku z tym pomoc nie przekraczała poziomu, który jest konieczny, aby pokryć straty z działalności operacyjnej i wygenerować rozsądny zysk. Władze rumuńskie potwierdziły, że kwoty przyznano w miesięcznych transzach na podstawie rocznego budżetu sporządzonego *ex ante* i uregulowanego *ex post* na podstawie wykonania, zgodnie z rocznym sprawozdaniem finansowym, aby pokryć straty z działalności operacyjnej bez osiągnięcia zysku.
- (176) *Pomocy operacyjnej nie wypłaca się w odniesieniu do żadnego roku kalendarzowego, w którym roczny przepływ pasażerów w porcie lotniczym przekroczył 200 000 osób* ⁽⁸⁸⁾. Liczba pasażerów w TMA wyniosła 156 929 w 2007 r., 69 945 w 2008 r. i 84 062 w 2009 r. (zob. tabela 1). Warunek ten jest zatem spełniony.
- (177) *Przyznanie pomocy operacyjnej nie jest uzależnione od dokonania ustaleń z określonymi przedsiębiorstwami lotniczymi dotyczących opłat lotniskowych, opłat marketingowych lub innych aspektów finansowych działalności tych przedsiębiorstw lotniczych w danym porcie lotniczym* ⁽⁸⁹⁾. Władze rumuńskie potwierdziły, że przyznanie pomocy nie było uzależnione od dokonania szczególnych ustaleń z określonymi przedsiębiorstwami lotniczymi oraz że opłaty lotniskowe były takie same dla wszystkich przedsiębiorstw lotniczych. W związku z powyższym warunek ten jest spełniony.

⁽⁸³⁾ Art. 56a ust. 3 GBER.⁽⁸⁴⁾ Art. 56a ust. 4 GBER.⁽⁸⁵⁾ Art. 56a ust. 10 GBER.⁽⁸⁶⁾ Art. 56a ust. 15 GBER.⁽⁸⁷⁾ Art. 56a ust. 16 GBER.⁽⁸⁸⁾ Art. 56a ust. 17 GBER.⁽⁸⁹⁾ Art. 56a ust. 18 GBER.

8.3.1.3. Wniosek dotyczący zgodności z warunkami GBER

- (178) Środek 1 spełnia warunki GBER, a zatem jest zgodny z rynkiem wewnętrznym.

8.3.2. Wniosek dotyczący zgodności środka 1

- (179) Z powodów przedstawionych w motywach 165–177 powyżej Komisja uważa, że pomoc operacyjna na rzecz TMA w latach 2007–2009 jest zgodna z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE.

9. OCENA ŚRODKA 2 – FINANSOWANIE INFRASTRUKTURY OBSŁUGI NAZIEMNEJ W 2011 R.

9.1. Istnienie pomocy

- (180) Zasady dotyczące istnienia pomocy wymienione w motywach 126–133, 137, 140, 143 i 148 mają również zastosowanie do środka 2.

9.1.1. Działalność gospodarcza i pojęcie przedsiębiorstwa

- (181) Komisja musi w pierwszej kolejności ustalić, czy środek 2 ma zastosowanie do przedsiębiorstw w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.
- (182) Jak określono w motywie 41, operator portu lotniczego uczestniczył w budowie, konserwacji i obsłudze infrastruktury portu lotniczego oraz oferował usługi portu lotniczego i pobierał opłaty od użytkowników – operatorów prowadzących operacje zarobkowego transportu lotniczego i użytkowników niekomercyjnego lotnictwa ogólnego – za korzystanie z infrastruktury portu lotniczego, dokonując tym samym komercyjnej eksploatacji infrastruktury. Operator portu lotniczego prowadził zatem działalność gospodarczą w momencie realizacji inwestycji, tak więc w momencie przyznania pomocy stanowi przedsiębiorstwo w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.
- (183) W toku formalnego postępowania wyjaśniającego, jak stwierdzono w motywie 102, Rumunia potwierdziła, że wyposażenie finansowane w ramach środka 2 wykorzystywano do ogólnej działalności portu lotniczego. Komisja stwierdza zatem, że środek 2 nie stanowi rekompensaty kosztów z zakresu polityki publicznej i w związku z tym ma zastosowanie do przedsiębiorstwa.

9.1.2. Zasoby państwowe i możliwość przypisania ich państwu

- (184) Władze rumuńskie potwierdziły, że wszystkie inwestycje, o których mowa w tabeli 3, zostały pokryte z budżetu Rady Okręgu Marusza, w szczególności: na podstawie decyzji regionalnej nr 15 z dnia 10 lutego 2011 r. sfinansowano autobus na płycie postojowej, na podstawie decyzji regionalnej nr 94 z dnia 28 lipca 2011 r. sfinansowano wózek bagażowy i naziemne źródło zasilania, na podstawie decyzji regionalnej nr 84 z dnia 22 czerwca 2011 r. sfinansowano schody i urządzenie do odladzania.
- (185) W związku z tym Komisja uważa, że finansowanie infrastruktury obsługi naziemnej w 2011 r. przyznano przy użyciu zasobów państwowych i można je przypisać państwu.

9.1.3. Selektywność

- (186) Wsparcie finansowe na podstawie decyzji regionalnych wymienionych w motywie 184 jest selektywne, ponieważ pomoc zostanie przyznana tylko jednemu przedsiębiorstwu, a mianowicie operatorowi TMA. Jest to środek indywidualny. W związku z tym środek 2 jest z definicji selektywny w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

9.1.4. Korzyść gospodarcza

- (187) Władze rumuńskie stwierdziły w toku formalnego postępowania wyjaśniającego, że nawet gdyby port lotniczy działał na wolnym rynku, niski poziom działalności uniemożliwiłby TMA świadczenie usług obsługi naziemnej w rentowny sposób. W związku z tym, w momencie przyznania finansowania, władze rumuńskie uznały inwestycję za koszt utopiony i nie oczekiwano zwrotu finansowego. Przedmiotowe finansowanie publiczne nie spełnia zatem wymogów testu prywatnego inwestora.
- (188) Rumunia twierdziła również, że finansowanie publiczne stanowiło rekompensatę z tytułu wykonywania UOIG. W przypadku przedsiębiorstwa, któremu powierzono wykonywanie UOIG, aby ustalić, czy środek objęty oceną stanowi korzyść gospodarczą w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, jak wyjaśniono w motywie 143 powyżej, Komisja musi zbadać, czy spełnione są łącznie cztery kryteria Altmark.
- (189) Jak wyjaśniono w motywie 144, czwarte kryterium Altmark jest spełnione, jeżeli beneficjenta rekompensaty wybrano w ramach postępowania o udzielenie zamówienia, która umożliwia wybranie oferenta będącego w stanie zapewnić wymaganą UOIG przy jak najmniejszym koszcie dla społeczności, lub w przeciwnym wypadku, jeżeli rekompensatę obliczono w odniesieniu do kosztów wydajnego przedsiębiorstwa.
- (190) W tym przypadku beneficjenta nie wybrano w ramach postępowania o udzielenie zamówienia. Władze rumuńskie nie przedstawiły ponadto żadnych dowodów na to, że wysokość rekompensaty ustalono na podstawie analizy kosztów, jakie przeciętne przedsiębiorstwo, prawidłowo zarządzane i wyposażone w środki odpowiednie do tego, by móc uczynić zadość niezbędnym zobowiązaniom z tytułu świadczenia usługi publicznej, poniosłoby przy wykonywaniu niezbędnych zobowiązań z tytułu świadczenia usługi publicznej. Komisja stwierdza zatem, że przedmiotowe finansowanie publiczne nie spełnia czwartego kryterium Altmark.
- (191) W związku z tym środek 2 nie jest zgodny z Altmark 4, a zatem kryteria Altmark nie zostały spełnione łącznie w niniejszym przypadku, bez konieczności szczegółowego zbadania pozostałych kryteriów Altmark. Ponieważ, jak wyjaśniono w motywie 187, środek 2 nie spełnia wymogów testu prywatnego inwestora, zapewnił on operatorowi portu lotniczego korzyść gospodarczą.

9.1.5. Zakłócenie konkurencji i wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi

- (192) Motywy 148–152 mają zastosowanie do środka 2. Ponieważ środek 2 wspiera regionalny port lotniczy, TMA, należy uznać, że może on zakłócać konkurencję i wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

9.1.6. Wniosek dotyczący istnienia pomocy państwa

- (193) W związku z powyższym Komisja stwierdza, że środek 2 stanowi pomoc państwa na rzecz operatora portu lotniczego w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

9.2. Zgodność pomocy z prawem

- (194) Środek 2 został wdrożony przed formalnym zatwierdzeniem Komisji. W związku z tym środek ten stanowi pomoc niezgodną z prawem, chyba że spełnia odpowiednie warunki aktu Unii zapewniającego wyłączenie z obowiązku zgłoszenia określonego w art. 108 TFUE w przypadku pewnych kategorii pomocy.
- (195) W tym przypadku Rumunia twierdziła, że inwestycję zrealizowano zgodnie z decyzją rządu z 1997 r. oraz że inwestycja była związana z rekompensatą z tytułu wykonywania UOIG. Jak stwierdzono w motywach 156(156) i 157, Rumunia nie wykazała, iż w ramach finansowania publicznego na podstawie decyzji rządu z 1997 r. operatorom portów lotniczych powierzono wyraźnie określone zobowiązania z tytułu świadczenia usługi publicznej, w związku z czym pomoc nie była zgodna z decyzją w sprawie UOIG z 2005 r., a zatem wdrożono ją z naruszeniem art. 108 ust. 3 TFUE.

9.3. Zgodność z rynkiem wewnętrznym

- (196) Z powodów przedstawionych w motywach 157 i 159, środka 2 nie można uznać za zgodny ani na podstawie decyzji w sprawie UOIG z 2012 r., ani na podstawie zasad ramowych UOIG z 2012 r.
- (197) Komisja musi zatem ocenić, czy środek jest zgodny z GBER, które zawiera przepisy dotyczące przyznawania pomocy inwestycyjnej na rzecz regionalnych portów lotniczych pod pewnymi warunkami.

9.3.1. Stosowanie GBER

- (198) Przepisy przejściowe GBER stanowią, że stosuje się je do pomocy indywidualnej przyznanej przed jego wejściem w życie, jeśli taka pomoc spełnia wszystkie warunki określone w GBER, z wyjątkiem art. 9 ⁽⁹⁰⁾.
- (199) Zgodnie z art. 1 ust. 1 lit. m) GBER rozporządzenie ma zastosowanie do pomocy na rzecz regionalnych portów lotniczych. Pomoc inwestycyjna na rzecz portu lotniczego jest zgodna z rynkiem wewnętrznym w rozumieniu art. 107 ust. 3 Traktatu, o ile taka pomoc spełnia warunki określone w art. 56a ust. 3–14 oraz w rozdziale I GBER ⁽⁹¹⁾.
- (200) Zgodnie z art. 2 ust. 144 GBER infrastruktura portu lotniczego oznacza „infrastrukturę i wyposażenie służące do świadczenia usług portu lotniczego przez port lotniczy na rzecz przedsiębiorstw lotniczych i różnych usługodawców, wliczając w to drogi startowe, terminale, płyty postojowe, drogi kołowania, scentralizowaną infrastrukturę obsługi naziemnej i wszystkie pozostałe obiekty i urządzenia, które bezpośrednio służą do świadczenia usług portu lotniczego, z wyłączeniem infrastruktury i wyposażenia, które w pierwszej kolejności są konieczne do prowadzenia działalności pozalotniczej”. Środek objęty oceną odnosi się do finansowania publicznego infrastruktury obsługi naziemnej w 2011 r. i w związku z tym wchodzi w zakres GBER.
- (201) Komisja stwierdza zatem, że na podstawie przepisów przejściowych GBER ma zastosowanie do środka 2 jako podstawa zgodności.

9.3.2. Zgodność środka z odpowiednimi przepisami GBER

9.3.2.1. Zgodność z rozdziałem I GBER

- (202) *Wymóg zapewnienia przejrzystości* ⁽⁹²⁾. Warunek ten jest spełniony, ponieważ finansowanie publiczne zapewnia się w formie rocznych dotacji, przy czym maksymalny limit ustalono na poziomie kwoty niezbędnej do eksploatacji portu lotniczego bez osiągania zysku. Limit ten ustala się co roku *ex ante* na podstawie budżetów dochodów i wydatków przedłożonych przez operatora portu lotniczego i zatwierdzonych decyzjami Rady Okręgu Marusza (zob. motyw 56).
- (203) *Effekt zachęty* ⁽⁹³⁾. Władze rumuńskie wyjaśniły, że inwestycja była konieczna do realizacji obowiązkowego planu zarządzania kryzysowego zgodnie z decyzją rządu nr 443/2005 w sprawie zatwierdzenia krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego. Władze rumuńskie wyjaśniły, że wyposażenie dostępne w porcie lotniczym w momencie inwestycji stanowiło zagrożenie dla działalności operacyjnej portu lotniczego i bezpieczeństwa lotu. Z uwagi na fakt, że TMA nie był w stanie samodzielnie zrealizować inwestycji, a bez inwestycji port lotniczy nie byłby w stanie bezpiecznie obsługiwać lotów, warunek dotyczący efektu zachęty jest spełniony.

⁽⁹⁰⁾ Art. 58 ust. 1 GBER.

⁽⁹¹⁾ Art. 3 w związku z art. 56a ust. 1 GBER.

⁽⁹²⁾ Art. 5 ust. 1 GBER.

⁽⁹³⁾ Art. 6 rozporządzenia w sprawie wyłączeń blokowych.

- (204) *Obliczanie intensywności pomocy i kosztów kwalifikowalnych* ⁽⁹⁴⁾. Władze rumuńskie przedstawiły dokumentację potwierdzającą płatność za sprzęt i potwierdziły, że kwoty 588 062 RON stanowiącej podlegający odliczeniu podatek VAT nie uwzględniono w kosztach infrastruktury obsługi naziemnej zakupionej w 2011 r.
- (205) *Kumulacja* ⁽⁹⁵⁾. Władze rumuńskie potwierdziły, że TMA nie korzystał z żadnego innego rodzaju pomocy na zakup artykułów.
- (206) *Publikacja i informacja* ⁽⁹⁶⁾. Art. 58 ust. 1 stanowi, że pomoc przyznana przed wejściem w życie GBER nie musi spełniać wymogów dotyczących publikacji określonych w art. 9, aby można ją było uznać za zgodną.

9.3.2.2. Zgodność z warunkami określonymi w art. 56a GBER

- (207) *Port lotniczy jest otwarty dla wszystkich potencjalnych użytkowników* ⁽⁹⁷⁾. TMA był otwarty dla wszystkich potencjalnych użytkowników, tj. wszystkich przedsiębiorstw lotniczych, które wystąpiły z wnioskiem o wykorzystanie infrastruktury portu lotniczego i które przedstawiono w motywach 30–36, akceptując opłaty lotniskowe opublikowane w zbiorze informacji lotniczych i stosowane w sposób jednolity, przejrzysty i niedyskryminacyjny.
- (208) Władze rumuńskie potwierdziły, że wszystkie przedsiębiorstwa lotnicze, które chcą prowadzić działalność z portu lotniczego w odniesieniu do opisanych powyżej ram prawnych, mogą taką działalność prowadzić. Jak wyjaśniono w motywach 31, 33 i 34, przedsiębiorstwa lotnicze obsługujące loty regularne w porcie lotniczym w momencie przyznania pomocy inwestycyjnej to Wizz Air, Malev i Tarom.
- (209) *Pomocy nie przyznaje się na przeniesienie istniejących portów lotniczych ani na utworzenie nowego pasażerskiego portu lotniczego* ⁽⁹⁸⁾. W okresie referencyjnym TMA nie został przeniesiony ani przekształcony z lotniska w pasażerski port lotniczy; infrastruktura portu lotniczego istnieje i jest eksploatowana na tym samym terenie od 1967 r.
- (210) Pomoc nie przysługuje portom lotniczym o średnim rocznym przepływie towarów przekraczającym 200 000 ton w ciągu dwóch lat obrotowych poprzedzających rok, w którym rzeczywiście przyznaje się pomoc. Pomoc nie prowadzi do spodziewanego zwiększenia średniego rocznego przepływu towarów powyżej 200 000 ton w porcie lotniczym w ciągu dwóch lat obrotowych następujących po przyznaniu pomocy ⁽⁹⁹⁾. W latach 2009–2010 i 2012–2013 w TMA nie wykonywano żadnych lotów towarowych, a przepływ towarów nie przekroczył 200 000 ton (motyw 37). W związku z powyższym warunek ten jest spełniony.
- (211) Dana inwestycja nie wykracza poza to, co jest niezbędne do obsługi natężenia ruchu przewidywanego w średnim okresie na podstawie rozsądnych prognoz dotyczących ruchu ⁽¹⁰⁰⁾. Władze rumuńskie wyjaśniły, że inwestycja miała na celu spełnienie niezbędnych norm bezpieczeństwa, aby umożliwić wykonywanie lotów jak najlepszych warunkach bezpieczeństwa (motyw 55). Niniejszy wymóg jest więc spełniony za pomocą tego środka.
- (212) Pomoc inwestycyjna nie przysługuje portowi lotniczemu usytuowanemu w odległości nieprzekraczającej 100 km lub 60-minutowej podróży samochodem, autobusem, pociągiem lub pociągiem dużych prędkości od istniejącego portu lotniczego obsługującego regularne przewozy lotnicze w rozumieniu art. 2 pkt 16 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 ⁽¹⁰¹⁾. Jak wyjaśniono w motywie 29, najbliższym położonym portem lotniczym względem TMA jest CNIA, oddalony o ponad 100 km (około 1 godziny i 30 minut jazdy samochodem), a także międzynarodowy port lotniczy Sybin położony w odległości około 120 km (około 1 godziny i 50 minut jazdy samochodem). Wszystkie pozostałe najważniejsze porty lotnicze są oddalone o ponad 2 godziny jazdy samochodem. Ten warunek jest więc w niniejszym przypadku spełniony.

⁽⁹⁴⁾ Art. 7 rozporządzenia w sprawie wyłączeń blokowych.

⁽⁹⁵⁾ Art. 8 rozporządzenia w sprawie wyłączeń blokowych.

⁽⁹⁶⁾ Art. 9 rozporządzenia w sprawie wyłączeń blokowych.

⁽⁹⁷⁾ Art. 56a ust. 3 GBER.

⁽⁹⁸⁾ Art. 56a ust. 4 GBER.

⁽⁹⁹⁾ Art. 56a ust. 10 GBER.

⁽¹⁰⁰⁾ Art. 56a ust. 5 GBER.

⁽¹⁰¹⁾ Art. 56a ust. 6 GBER.

- (213) Ust. 5 i 6 nie mają zastosowania do portów lotniczych o średnim rocznym przepływie pasażerów wynoszącym do 200 000 osób w ciągu dwóch lat obrotowych poprzedzających rok, w którym rzeczywiście przyznaje się pomoc, jeżeli nie oczekuje się, iż pomoc inwestycyjna doprowadzi do zwiększenia średniego rocznego przepływu pasażerów w tym porcie lotniczym powyżej 200 000 osób w ciągu dwóch lat obrotowych następujących po przyznaniu pomocy. Pomoc inwestycyjna przyznana takim portom lotniczym jest zgodna z ust. 11 albo z ust. 13 i 14 ⁽¹⁰²⁾. Jak przedstawiono w tabeli 1, ruch pasażerski w latach 2009–2010 wynosił mniej niż 200 000 pasażerów. Chociaż ruch przekroczył 200 000 pasażerów w 2012 r. i 2013 r., jak wspomniano powyżej w motywie 203, rodzaj wyposażenia, które finansowano w ramach środka 2, nie miał na celu ani nie mógł zwiększyć natężenia ruchu w porcie lotniczym, a jedynie umożliwił eksploatację portu lotniczego w bezpiecznych warunkach. W związku z tym Komisja uważa, że wymóg zostałby spełniony w tym przypadku. Ponieważ TMA spełnia warunki wymagane w niniejszym motywie, Komisja powinna teraz jedynie wykazać, że motyw 11 tego artykułu został spełniony w niniejszym przypadku. W związku z tym Komisja nie musi wykazywać, że motywy 13 i 14 zostały spełnione w niniejszym przypadku.
- (214) Pomoc inwestycyjna nie przysługuje portom lotniczym o średnim rocznym przepływie pasażerów przekraczającym 3 mln w ciągu dwóch lat obrotowych poprzedzających rok, w którym rzeczywiście przyznaje się pomoc. Pomoc inwestycyjna nie prowadzi do spodziewanego zwiększenia średniego rocznego przepływu powyżej 3 mln pasażerów w porcie lotniczym w ciągu dwóch lat obrotowych następujących po przyznaniu pomocy ⁽¹⁰³⁾. Jak wskazano w tabeli 1, liczba pasażerów w TMA w przeszłości wynosiła znacznie poniżej 3 mln w całym okresie objętym oceną. W związku z tym w niniejszym przypadku warunek ten został spełniony.
- (215) Pomoc nie przysługuje portom lotniczym o średnim rocznym przepływie towarów przekraczającym 200 000 ton w ciągu dwóch lat obrotowych poprzedzających rok, w którym rzeczywiście przyznaje się pomoc. Pomoc nie prowadzi do spodziewanego zwiększenia średniego rocznego przepływu towarów powyżej 200 000 ton w porcie lotniczym w ciągu dwóch lat obrotowych następujących po przyznaniu pomocy ⁽¹⁰⁴⁾. W latach 2009–2010 oraz w kolejnych dwóch latach 2012–2013 nie wykonywano lotów towarowych w TMA, a przepływ towarów nie przekraczał 200 000 ton (motyw 37). W związku z powyższym warunek ten jest spełniony.
- (216) Kwota pomocy inwestycyjnej nie przekracza różnicy między kosztami kwalifikowalnymi a zyskiem operacyjnym z inwestycji. Zysk operacyjny odlicza się od kosztów kwalifikowalnych *ex ante*, na podstawie rozsądnych prognoz, albo przy użyciu mechanizmu wycofania ⁽¹⁰⁵⁾. W art. 2 pkt 39 GBER zysk operacyjny zdefiniowano jako „różnicę między zdyskontowanymi dochodami a zdyskontowanymi kosztami operacyjnymi w ekonomicznym cyklu życia inwestycji, gdy różnica ta jest wartością dodatnią. Koszty operacyjne obejmują koszty, takie jak koszty personelu, materiałów, zakontraktowanych usług, komunikacji, energii, konserwacji, czynszu, administracji, lecz nie uwzględniają kosztów amortyzacji i kosztów finansowania, jeśli zostały one objęte zakresem pomocy inwestycyjnej. Dyskontowanie przychodów i kosztów operacyjnych przy zastosowaniu odpowiedniej stopy dyskontowej pozwala na osiągnięcie rozsądnego zysku”.
- (217) TMA jest portem lotniczym, który przynosił straty przez cały okres poddany ocenie. Jak wyjaśniono w tabeli 9, w prognozach władz rumuńskich oczekiwano, że TMA osiągnie rentowność najwcześniej w 2023 r. W związku z tym w 2011 r., kiedy dokonano inwestycji, nie oczekiwano, że zainwestowane środki będzie można odzyskać w perspektywie krótko- i średnioterminowej. W związku z tym nie ma perspektyw na osiągnięcie zysku operacyjnego w perspektywie krótko- i średnioterminowej po dokonaniu inwestycji, a zatem Komisja uważa, że motyw ten nie ma zastosowania w niniejszym przypadku.
- (218) *Za koszty kwalifikowalne uznaje się koszty związane z inwestycjami w infrastrukturę portu lotniczego, w tym koszty planowania* ⁽¹⁰⁶⁾. Ponieważ jest to inwestycja w wyposażenie w rozumieniu art. 2 pkt 144 GBER, koszty kwalifikowalne odpowiadają całkowitej kwocie wypłaconej przez władze rumuńskie i wykazanej w tabeli 3. Komisja uważa, że wymóg ten jest spełniony w niniejszym przypadku.

⁽¹⁰²⁾ Art. 56a ust. 7 GBER.

⁽¹⁰³⁾ Art. 56a ust. 9 GBER.

⁽¹⁰⁴⁾ Art. 56a ust. 10 GBER.

⁽¹⁰⁵⁾ Art. 56a ust. 11 GBER.

⁽¹⁰⁶⁾ Art. 56a ust. 12 GBER.

9.3.2.3. Wniosek dotyczący zgodności z warunkami GBER

(219) W świetle powyższego środek 2 spełnia warunki określone w GBER.

9.3.3. Wniosek dotyczący zgodności środka 2

(220) Z powodów określonych w motywach 198–218 powyżej Komisja uważa, że pomoc inwestycyjna przyznana TMA w 2011 r. jest zgodna z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE.

10. OCENA ŚRODKA 3 – FINANSOWANIE TMA W RAMACH DECYZJI W SPRAWIE POWIERZENIA UOIG Z 2011 R. W OKRESIE OD SIERPNIA 2011 R. DO PAŹDZIERNIKA 2014 R.

10.1. Istnienie pomocy

(221) Zasady określone w art. 107 ust. 1 TFUE, przedstawione w motywach 126–133, 137, 140, 143 i 148, mają zastosowanie również do oceny środka 3.

10.1.1. Działalność gospodarcza i pojęcie przedsiębiorstwa

(222) Zgodnie z motywem 41 operator portu lotniczego prowadził działalność gospodarczą w okresie objętym oceną, a zatem jest przedsiębiorstwem w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

(223) Władze rumuńskie argumentowały, że działalność związana z bezpieczeństwem i ochroną statków powietrznych, a także z obsługą statków powietrznych zwolnionych z obowiązku uiszczania z opłat lotniskowych wymienionych w art. 1 ust. 2 lit. d)–h) decyzji w sprawie powierzenia UOIG z 2011 r. (motyw 58) nie ma charakteru gospodarczego i wchodzi w zakres prerogatyw władzy publicznej.

(224) W odniesieniu do rodzajów działalności wymienionych w art. 1 ust. 2 decyzji w sprawie powierzenia UOIG z 2011 r. (motyw 58) lit. d), e) i h) Komisja przypomina, że działania prowadzone przez kontrolę ruchu lotniczego, policję, służbę celną, straż pożarną, działania niezbędne do ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji oraz inwestycje związane z infrastrukturą i wyposażeniem koniecznymi do wykonania wymienionych działań stanowią działalność o charakterze pozagospodarczym (motyw 132). W związku z tym Komisja uważa, że zapewnianie służb kontroli ruchu lotniczego, straży pożarnej, służb ratunkowych, zapewnianie bezpieczeństwa, a także przestrzeni i usług użyteczności publicznej niezbędnym organom publicznym, które wykonują określone działania kontrolne w porcie lotniczym, a także ochrony infrastruktury portu lotniczego, wymienionej w art. 1 ust. 2 lit. d), e) i h) decyzji w sprawie powierzenia UOIG z 2011 r., ma charakter pozagospodarczy. Jak już wspomniano w motywie 39, ramy prawne regulujące działalność operatorów portów lotniczych w Rumunii były spójne we wszystkich portach lotniczych.

(225) Komisja uważa, że finansowanie działań wymienionych w art. 1 ust. 2 lit. d), e) i h) decyzji w sprawie powierzenia UOIG z 2011 r. jest objęte zakresem polityki publicznej, a zatem nie stanowi pomocy państwa.

(226) Jeżeli chodzi o finansowanie działalności wymienionej w art. 1 ust. 2 lit. f) i g) decyzji w sprawie powierzenia UOIG z 2011 r. (zob. motyw 58), Rumunia stwierdziła, że infrastrukturę i wyposażenie zakupiono w celu obsługi lotów statków powietrznych prawnie zwolnionych z obowiązku uiszczania opłat lotniskowych zgodnie z art. 31 ust. 2 zarządzenia rządu nr 29/1997 w sprawie kodeksu lotniczego. Na przykład Rumunia stwierdziła, że w momencie finansowania TMA stosowała metodę „walk-on/walk-off” w odniesieniu do pasażerów wsiadających i wysiadających ze statków powietrznych. Zakup autobusu był konieczny, aby spełnić wymogi dotyczące przewozu pasażerów w sytuacjach wyjątkowych lub gdy statek powietrzny znajduje się w sytuacji zagrożenia (np. w wyniku ataków terrorystycznych).

(227) Jednak ani obsługa lotów zwolnionych z opłat lotniskowych, które wymieniono w art. 1 ust. 2 lit. f) decyzji w sprawie powierzenia UOIG z 2011 r., ani zakup i utrzymanie wyposażenia niezbędnego do obsługi takich lotów wymienionych w lit. g), nie są funkcjami zasadniczo zastrzeżonymi dla państwa.

(228) Komisja przypomina ponadto, że jeśli infrastruktura jest użytkowana zarówno do działalności gospodarczej, jak i o charakterze pozagospodarczym, finansowanie publiczne będzie podlegało zasadom pomocy państwa wyłącznie w zakresie, w jakim będzie obejmowało koszty związane z działalnością gospodarczą.⁽¹⁰⁷⁾

⁽¹⁰⁷⁾ Pkt 34 i 35 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. oraz orzecznictwo tam cytowane.

- (229) Rumunia potwierdziła w toku formalnego postępowania wyjaśniającego w przedmiotowej sprawie, że infrastrukturę bazową wykorzystywano również do celów działalności gospodarczej portu lotniczego.

10.1.2. *Zasoby państwowe i możliwość przypisania ich państwu*

- (230) Rekompensatę przyznaną TMA w ramach UOIG z 2011 r. zatwierdzono decyzją regionalną z sierpnia 2011 r. (motyw 58) i wypłacono z budżetu Rady Okręgu Marusza. Decyzję tę podjęła bezpośrednio Rada Okręgu Marusza, lokalny okręg w Rumunii, który jest częścią państwa rumuńskiego.
- (231) W związku z tym Komisja uważa, że takie finansowanie pochodzi z zasobów państwowych i można je również przypisać państwu.

10.1.3. *Selektywność*

- (232) W przedmiotowej sprawie państwo zaproponowało wsparcie finansowe i udzieliło takiego wsparcia wyłącznie na rzecz jednego przedsiębiorstwa – operatora portu lotniczego. Jest to środek indywidualny. W związku z tym środek 3 jest z definicji selektywny w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

10.1.4. *Korzyść gospodarcza*

- (233) Finansowanie publiczne przyznane operatorom portów lotniczych miało na celu zbilansowanie strat poniesionych podczas prowadzenia przez te porty zwykłej działalności lub pokrycie kosztów inwestycji. W udokumentowanych informacjach dostępnych Komisji ani w uwagach otrzymanych od Rumunii lub osób trzecich nie ma nic, co sugerowałoby, że organy przyznające pomoc w momencie podejmowania decyzji o przyznaniu tej pomocy mogły liczyć na jakikolwiek zwrot finansowy w wyniku tych środków finansowania.
- (234) Komisja zauważa również, że Rumunia nie twierdziła, iż finansowanie spełniło wymogi testu prywatnego inwestora. Jak pokazano w tabeli 4, TMA ponosił straty w całym okresie objętym postępowaniem i nie miał perspektyw na osiągnięcie rentowności w perspektywie średnioterminowej (tabela 5). Komisja stwierdza zatem, że finansowanie będące przedmiotem oceny nie spełniło wymogów testu prywatnego inwestora.
- (235) W toku postępowania Rumunia twierdziła również, że sporne finansowanie publiczne stanowiło rekompensatę z tytułu wykonywania UOIG, która spełniała kryteria Altmark.
- (236) W niniejszym przypadku czwarte kryterium Altmark nie zostało spełnione, ponieważ beneficjenta nie wybrano w ramach postępowania o udzielenie zamówienia. Nie ma również dowodów wskazujących na to, że wysokość rekompensaty ustalono na podstawie analizy kosztów, jakie przeciętne przedsiębiorstwo, prawidłowo zarządzane i wyposażone w środki odpowiednie do tego, by móc uczynić zadość wymogom stawianym usługom publicznym, poniosłoby na wykonanie takich zobowiązań, przy uwzględnieniu związanych z nimi przychodów oraz rozsądnego zysku osiąganego przy wypełnianiu takich zobowiązań. Komisja uważa zatem, że nie można uznać, iż odnośne finansowanie ze środków publicznych zostało określone na podstawie kosztów wydajnego przedsiębiorstwa. Ponieważ czwarte kryterium Altmark nie zostało spełnione, Komisja stwierdza, że w niniejszym przypadku cztery kryteria Altmark nie zostały spełnione łącznie.
- (237) W świetle powyższego Komisja stwierdza, że oceniany środek 3 przyniósł korzyść gospodarczą operatorowi portu lotniczego.

10.1.5. *Zakłócenie konkurencji i wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi*

- (238) Ocena przedstawiona w motywie 152 ma również zastosowanie do finansowania publicznego na rzecz operatora portu lotniczego w ramach decyzji w sprawie powierzenia UOIG z 2011 r., w związku z czym finansowanie należy uznać za mogące zakłócać konkurencję i wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

10.1.6. *Wniosek dotyczący istnienia pomocy państwa*

- (239) Na podstawie powyższego Komisja stwierdza, że finansowanie publiczne udzielone operatorowi portu lotniczego na podstawie decyzji w sprawie powierzenia UOIG z 2011 r. stanowi pomoc państwa na rzecz operatora portu lotniczego w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, z wyjątkiem finansowania działań wchodzących w zakres polityki publicznej, które wymieniono w motywie 225.

10.2. Zgodność pomocy z prawem

- (240) Środek 3 został wdrożony przed formalnym zatwierdzeniem Komisji. W związku z tym środek ten stanowi pomoc niezgodną z prawem, chyba że spełnia odpowiednie warunki aktu Unii zapewniającego wyłączenie z obowiązku zgłoszenia określonego w art. 108 TFUE w przypadku pewnych kategorii pomocy.
- (241) W przedmiotowej sprawie Rumunia twierdziła, że środek 2 spełnia warunki określone w decyzji w sprawie UOIG z 2005 r.

10.2.1. Zgodność decyzji w sprawie powierzenia UOIG z 2011 r. z decyzją w sprawie UOIG z 2005 r.

- (242) Decyzja w sprawie UOIG z 2005 r. wymaga przede wszystkim istnienia faktycznej UOIG. W tym względzie Komisja przypomina, że państwa członkowskie dysponują szerokim zakresem uznania w definiowaniu UOIG. Kontrola Komisji ogranicza się do oceny, czy popełniono oczywisty błąd w określeniu zakresu zobowiązań z tytułu świadczenia usługi publicznej⁽¹⁰⁸⁾.
- (243) W odniesieniu do tego, czy ogólne zarządzanie portem lotniczym stanowi UOIG, jak stwierdziły w niniejszej sprawie władze rumuńskie, Komisja zazwyczaj ocenia, czy obszar potencjalnie obsługiwany przez port lotniczy, z wyłączeniem tego portu lotniczego, byłby odizolowany od reszty Unii w stopniu przesądzającym o jego rozwoju społecznym i gospodarczym. Analizę tę należy przeprowadzać indywidualnie dla każdego przypadku⁽¹⁰⁹⁾.
- (244) W przedmiotowej sprawie Komisja bierze pod uwagę następujące kwestie:
- a) TMA znajduje się w odległości 103 km od CNIA. Władze rumuńskie wyjaśniły, że w momencie publikacji decyzji regionalnej z sierpnia 2011 r., ze względu na okoliczności opisane w motywach 23–26, czas podróży między tymi dwoma portami lotniczymi przekraczał dwie godziny, co wynikało ze złego stanu drogi, która umożliwiała jazdę z prędkością nieprzekraczającą 65 km/h, oraz dużego natężenia ruchu. Ten czas podróży wydłużyłby się w przypadku transportu autobusowego, a minimalny czas podróży wynosiłby wówczas 3 godziny i 10 minut (wliczając podróż z dworca autobusowego w Klużu-Napoce do CNIA);
 - b) władze rumuńskie wyjaśniły ponadto, że w chwili przyjęcia decyzji regionalnej z sierpnia 2011 r. bez TMA okręgi na północ, wschód i na południe od okręgu Marusza (tj. okręgi Harghita, Covasna, część okręgu Bistrița, Sybin, Neamț i Brașów) byłyby odizolowane od reszty Unii, ponieważ nie istniała autostrada łącząca okręgi Marusza, Harghita, Covasna, Bistrița, Neamț, Brașów i Sybin z CNIA (zob. motyw 23–26);
 - c) władze rumuńskie wyjaśniły ponadto, że ze względu na fakt, iż okręg Harghita (około 300 000 mieszkańców) otaczają Karpaty, jedyny dogodny dostęp drogowy prowadzi na zachód (w kierunku okręgu Marusza) oraz że TMA stanowi jedyny punkt dostępu lotniczego, za pośrednictwem której mieszkańcy tego okręgu mogą podróżować do innych regionów Europy. W toku postępowania władze rumuńskie wskazały również na wpływ warunków pogodowych na czas podróży drogowej między okręgiem Marusza a sąsiednimi okręgami. Roczny okres występowania opadów śniegu w Târgu Mureș może sięgać 190 dni w roku. Najwięcej dni z pokrywą śnieżną (dni, w których ruch drogowy jest utrudniony) występuje w grudniu (14,4 dnia), styczniu (23,2 dnia) i lutym (17,5 dnia), łącznie 55,1 dnia w roku. W niektórych przypadkach pokrywa śnieżna może utrzymywać się przez cały miesiąc w miesiącach zimowych, tj. 31 dni w grudniu i styczniu oraz 28–29 dni w lutym. Mrozy są kolejną przyczyną zagęszczenia ruchu drogowego. Pierwsze jesienne mrozy w Târgu Mureș pojawiają się zazwyczaj 13 października, natomiast ostatnie wiosenne mrozy odnotowano 21 kwietnia. Oznacza to, że występuje średnio 174 dni bez mrozu rocznie;
 - d) co więcej, transport kolejowy był w tamtym czasie słabo rozwinięty, bez połączeń dużych prędkości;

⁽¹⁰⁸⁾ Wyrok Sądu z dnia 1 marca 2017 r., SNCM/Komisja, sprawa T-454/13, pkt 111, wyroki z dnia 15 czerwca 2005 r., Olsen/Komisja, T-17/02, ECLI:EU:T:2005:218, pkt 216 i przywołane tam orzecznictwo; z dnia 22 października 2008 r., TV2/Danmark i in./Komisja, T-309/04, T-317/04, T-329/04 i T-336/04, ECLI:EU:T:2008:457, pkt 101 i przywołane tam orzecznictwo.

⁽¹⁰⁹⁾ Pkt 72 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.

- e) w toku postępowania wyjaśniającego władze rumuńskie odniosły się do centralnego planu dotyczącego ogólnych warunków transportu w Rumunii z 2015 r.⁽¹¹⁰⁾, aby udowodnić, że w perspektywie średnioterminowej ani CNIA, ani Sybin nie byłyby w stanie poradzić sobie z własnym ruchem bez dodatkowych znacznych inwestycji (CNIA musiałby wybudować dodatkowe 23 265 m² na płytach postojowych dla statków powietrznych oraz 29 066 m² terminali pasażerskich, a Sybin – 460 m² terminali pasażerskich tylko to po, aby zaspokoić własne potrzeby). W związku z tym te dwa porty lotnicze nie byłyby w stanie przejąć ruchu TMA, jeżeli ten ostatni przestanie istnieć;
- f) jak wskazano w motywie 21, w ostatnich dziesięcioleciach w okręgu Marusza odnotowano znaczny spadek liczby ludności i przewiduje się, że w nadchodzących latach tendencja ta się utrzyma. Co więcej, jak wspomniano w motywie 22, okręg Marusza odniósł mniejsze korzyści z rozszerzenia UE niż sąsiednie okręgi, a tym bardziej obszar metropolitalny Bukaresztu. Władze rumuńskie uznały port lotniczy za kluczowy atut, dostrzegając znaczenie infrastruktury dla rozwoju regionalnego. W rezultacie renowację uwzględniono w programie operacyjnym „Wielka infrastruktura” na lata 2014–2020. W ramach strategii rozwoju okręgu Marusza rada okręgu zaplanowała utworzenie kompleksu przemysłowego w pobliżu portu lotniczego, znanego jako kompleks przemysłowy Marusza.⁽¹¹¹⁾ Władze rumuńskie potwierdziły, że kompleks z powodzeniem przyciągnął przedsiębiorstwa produkcyjne i inwestycje zagraniczne, przyczyniając się do regionalnego wzrostu gospodarczego. Ostatecznie celem jest stworzenie intermodalnego węzła transportowego, aby dalej wspierać łączność z obszarem i jego rozwój;
- g) władze rumuńskie podkreśliły znaczenie turystyki jako działalności gospodarczej dla zwiększenia dynamiki okręgu. Turystyka w okręgu znacznie się rozwinęła w latach 2010–2015, dzięki czemu okręg Marusza znalazł się na 4. miejscu w Rumunii pod względem liczby turystów, a łączna liczba odwiedzających wyniosła 492 181⁽¹¹²⁾. Najczęściej odwiedzane przez turystów zagranicznych atrakcje turystyczne w 2015 r. to Sighișoara, Târgu Mureș i ośrodek spa w Sovacie. Zagraniczni turyści pochodzą głównie z państw UE, ale również spoza Unii Europejskiej (np. z Izraela). Władze rumuńskie wskazały, że port lotniczy w Târgu Mureș, z bezpośrednimi połączeniami z kilkoma głównymi miastami UE, odegrał decydującą rolę w zwiększeniu liczby turystów;
- h) władze rumuńskie wskazały ponadto, że Târgu Mureș jest wiodącym ośrodkiem przeszczepów serca i medycyny ratunkowej. Szybki transport organów między krajowymi ośrodkami ma decydujące znaczenie dla przeszczepu. Celem klinicznego szpitala ratunkowego okręgu Marusza jest rozszerzenie jego wiodącej roli jako ośrodka, gdzie przeprowadza się transplantacje serca, nerek, a także wszelkie inne przeszczepy narządów i tkanek. Jest to zgodne ze strategią rumuńskiego Ministerstwa Zdrowia, która obejmuje utworzenie banku tkanek w Târgu Mureș. Szpital podkreślił, że transportu pacjentów śmigłowcem z innego portu lotniczego, położonego w większej odległości, do szpitala nie można realizować stale ze względu na ograniczenia meteorologiczne lub techniczne, które często uniemożliwiają taki transport, co pociąga za sobą konsekwencje dla pacjentów.
- (245) Biorąc pod uwagę powyższe kwestie, Komisja uważa, że Rumunia nie popełniła oczywistego błędu w ocenie, stwierdzając, iż bez TMA niektóre obszary regionu centralnego Rumunii byłyby odizolowane od reszty Unii w stopniu przesądzającym o ich rozwoju społecznym i gospodarczym.
- (246) W tych okolicznościach Komisja uważa, że informacje przekazane przez władze rumuńskie są wystarczające do poparcia ich decyzji o powierzeniu TMA UOIG oraz do stwierdzenia, że Rumunia nie popełniła oczywistego błędu.
- (247) Decyzja w sprawie UOIG z 2005 r. (art. 2 ust. 1 lit. d)) ma również zastosowanie wyłącznie do portów lotniczych obsługujących mniej niż 1 000 000 pasażerów w ciągu dwóch lat obrotowych poprzedzających rok, w którym powierzono wykonywanie UOIG.
- (248) W 2009 r. i 2010 r., tj. w latach poprzedzających powierzenie UOIG z 2011 r., TMA obsługiwał mniej niż 1 000 000 pasażerów rocznie (zob. tabela 1). W związku z tym decyzja w sprawie UOIG z 2005 r. miała zastosowanie do środka 2.

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

⁽¹¹¹⁾ Plan rozwoju okręgu Marusza na lata 2014–2020.

Publikacja dostępna pod adresem: anexa_hot107_2014.pdf.

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

(249) W decyzji w sprawie UOIG z 2005 r. określono ponadto szereg warunków zgodności rekompensaty z tytułu UOIG na rzecz regionalnych portów lotniczych, jak określono poniżej.

(250) *Powierzenie misji publicznej.* Aby decyzja w sprawie UOIG z 2005 r. miała zastosowanie, odpowiedzialność za wykonywanie UOIG powierza się przedsiębiorstwu na podstawie jednego lub większej liczby aktów urzędowych ⁽¹¹³⁾. W przedmiotowej sprawie UOIG powierzono na podstawie decyzji regionalnej z sierpnia 2011 r.

(251) W art. 4 decyzji w sprawie UOIG z 2005 r. przedstawiono ponadto szereg elementów, z którymi akt powierzenia powinien być zgodny, w szczególności:

- 1) *charakter i okres obowiązywania zobowiązania z tytułu świadczenia usługi publicznej.* Charakter zobowiązania z tytułu świadczenia usługi publicznej określono w art. 1 ust. 2 ustawy regionalnej z sierpnia 2011 r. Wykonywanie działalności związanej ze zobowiązaniem z tytułu świadczenia usługi publicznej jest ograniczone do dnia 1 stycznia roku następującego po roku, w którym TMA przekroczy próg 1 000 000 pasażerów, jednak nie później niż do dnia 31 grudnia 2016 r. ⁽¹¹⁴⁾ Decyzja regionalna z sierpnia 2011 r. stanowi ponadto, że po tej dacie decyzja w sprawie powierzenia UOIG zostanie zmieniona ⁽¹¹⁵⁾;
- 2) *przedsiębiorstwo i odnośne terytorium.* Wykonywanie UOIG powierzono operatorowi portu lotniczego, a obszar, na którym powierzono jej wykonywanie, określa się jako obszar geograficzny o powierzchni 24 000 km², liczący około 1,5 mln mieszkańców, obejmujący cztery okręgi: Marusza, Bistrița, Harghita, Covasna ⁽¹¹⁶⁾;
- 3) *charakter wszelkich praw wyłącznych lub specjalnych przyznanych przedsiębiorstwu.* Operatorowi portu lotniczego przyznano wyłączne prawo do wykonywania UOIG ⁽¹¹⁷⁾;
- 4) parametry służące do obliczania, kontrolowania i przeglądu kwot rekompensaty.
 - (i) obliczanie rekompensaty Koszty, które należy uwzględnić przy określaniu wysokości rekompensaty, obejmują wszystkie koszty stałe, zmienne, bieżące i koszty inwestycji poniesione w związku z prowadzeniem działalności związanej z UOIG oraz udział tej działalności w kosztach wspólnych operatora portu lotniczego. Koszty inwestycji będą brane pod uwagę, jeżeli są ściśle związane z prowadzeniem działalności związanej z UOIG ⁽¹¹⁸⁾. Przychody, które należy uwzględnić do celów określenia rekompensaty, obejmują wszystkie przychody uzyskane z działalności objętej UOIG oraz wszelkie zyski z działalności operatora portu lotniczego innej niż działalność związana z UOIG ⁽¹¹⁹⁾;
 - (ii) *kontrola rekompensaty.* Operator portu lotniczego uzasadnia kwotę wnioskowanej rekompensaty i przygotowuje sprawozdanie dotyczące uzasadnienia oraz wyjaśnienia otrzymanego z budżetu lokalnego. Na Departamencie Gospodarczym Rady Okręgu Marusza spoczywa odpowiedzialność za weryfikację informacji zawartych w takim sprawozdaniu, a także sprawozdania finansowego, które przekłada operator portu lotniczego. Kontrole te przeprowadza się co najmniej raz w roku, a w razie potrzeby częściej ⁽¹²⁰⁾;
 - (iii) przegląd rekompensaty i ustaleń dotyczących unikania i zwrotu nadmiernej rekompensaty. Na podstawie regularnych kontroli Departament Gospodarczy Rady Okręgu Marusza zwraca się do operatora portu lotniczego o zwrot ewentualnej nadmiernej rekompensaty i, w stosownych przypadkach, przedstawia uzasadniony wniosek dotyczący zmiany działalności związanej z UOIG ⁽¹²¹⁾.

(252) Komisja stwierdza zatem, że warunki określone w art. 4 decyzji w sprawie UOIG z 2005 r. zostały spełnione decyzją regionalną z sierpnia 2011 r.

⁽¹¹³⁾ Art. 4 decyzji w sprawie UOIG z 2005 r.

⁽¹¹⁴⁾ Art. 2 ust. 2 decyzji regionalnej z sierpnia 2011 r.

⁽¹¹⁵⁾ Art. 2 ust. 3 decyzji regionalnej z sierpnia 2011 r.

⁽¹¹⁶⁾ Art. 1 ust. 1 decyzji regionalnej z sierpnia 2011 r.

⁽¹¹⁷⁾ Art. 3 decyzji regionalnej z sierpnia 2011 r.

⁽¹¹⁸⁾ Art. 4 ust. 4 decyzji regionalnej z sierpnia 2011 r.

⁽¹¹⁹⁾ Art. 4 ust. 5 decyzji regionalnej z sierpnia 2011 r.

⁽¹²⁰⁾ Art. 5 decyzji regionalnej z sierpnia 2011 r.

⁽¹²¹⁾ Art. 5 ust. 4 decyzji regionalnej z sierpnia 2011 r.

- (253) *Rekompensata* ⁽¹²²⁾. W art. 5 decyzji w sprawie UOIG z 2005 r. określono parametry, które rekompensata musi spełniać, aby można ją było uznać za zgodną z decyzją.
- (254) Wysokość rekompensaty nie przekracza kwoty niezbędnej do pokrycia kosztów poniesionych w trakcie wywiązywania się ze zobowiązania z tytułu świadczenia usługi publicznej i rozsądnego zysku z kapitału własnego niezbędnego do wywiązywania się z tych zobowiązań. Zgodnie z informacjami, które podano w tabeli 3, port lotniczy ponosił straty w całym okresie powierzenia (2011–2014). Rekompensata, którą otrzymał operator portu lotniczego, nie była wystarczająca, aby pokryć koszty wypełniania zobowiązań z tytułu UOIG. W świetle powyższego należy rozumieć, że ten warunek został spełniony w niniejszym przypadku.
- (255) Koszty i przychody, które należy uwzględnić, obejmują całość kosztów poniesionych w związku ze świadczeniem UOIG, przy czym oblicza się je na podstawie ogólnie przyjętych zasad rachunkowości kosztów. Komisja rozumie, że z powodów wyjaśnionych w motywie 251 obliczenia kosztów i przychodów ustalono zgodnie z art. 4 ust. 4 i 5 decyzji regionalnej z sierpnia 2011 r., w związku z czym kryterium to jest spełnione.
- (256) *Rozdział rachunkowości dotyczącej kosztów i wpływów związanych z UOIG od kosztów i wpływów dotyczących pozostałych usług*. Jak wyjaśniono w motywie 62, powierzenie z 2011 r. wymaga wyraźnego rozdziału rachunkowości. Taki rozdział wprowadzono w okresie powierzenia.
- (257) Komisja stwierdza zatem, że w niniejszym przypadku warunki określone w art. 5 decyzji w sprawie UOIG z 2005 r. zostały spełnione.
- (258) *Kontrola nadmiernej rekompensaty*. W art. 6 decyzji w sprawie UOIG z 2005 r. określono szereg mechanizmów mających na celu zapewnienie, aby operator portu lotniczego nie otrzymał nadmiernej rekompensaty, w tym regularne kontrole, mechanizmy zapewniające zwrot wszelkiej nadmiernej rekompensaty, a także przepisy służące zapobieganiu nadmiernej rekompensacie w przyszłości.
- (259) Jak wyjaśniono w motywie 251 pkt 4 ppkt (ii) i (iii), Rada Okręgu Marusza wprowadziła mechanizmy, aby uniknąć nadmiernej rekompensaty. Rada Okręgu Marusza określiła ponadto w zbiorze zasad, że przyszła rekompensata będzie obliczana zgodnie z wynikami z poprzednich lat. Innymi słowy, gdyby operator portu lotniczego otrzymał nadmierną rekompensatę w 2012 r., nadwyżka zostałaby przeniesiona na pokrycie rekompensaty w 2013 r. ⁽¹²³⁾
- (260) Komisja stwierdza zatem, że w niniejszym przypadku warunki określone w art. 6 decyzji w sprawie UOIG z 2005 r. zostały spełnione.

10.2.2. Podsumowanie

- (261) Komisja stwierdza, że pomoc przyznana na podstawie decyzji w sprawie powierzenia UOIG z 2011 r. jest zgodna z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 106 ust. 2 TFUE i jest zwolniona z obowiązku uprzedniego zgłoszenia przewidzianego w art. 108 ust. 3 TFUE.

11. OCENA ŚRODKA 4 – FINANSOWANIE TMA W RAMACH DECYZJI W SPRAWIE POWIERZENIA UOIG Z 2014 R. W OKRESIE OD 30 PAŹDZIERNIKA 2014 R. DO 9 MAJA 2019 R.

11.1. Istnienie pomocy

- (262) Zasady określone w art. 107 ust. 1 TFUE, przedstawione w motywach 126–133, 137, 140, 143, 148 i 149, mają zastosowanie również do oceny środka 4.

⁽¹²²⁾ W okresie objętym oceną operator portu lotniczego otrzymał rekompensatę w kwocie niższej niż jego rzeczywiste koszty (tabela 4). Komisja nie będzie zatem analizować przepisów art. 6 decyzji w sprawie UOIG w odniesieniu do rozsądnego zysku.

⁽¹²³⁾ Zob. na przykład decyzja regionalna Rady Okręgu Marusza nr 158 z dnia 20 grudnia 2012 r., która stanowi, że oszacowanie rekompensaty za lata 2013 i 2014 w projekcie budżetu opiera się na wynikach z 2012 r.

11.1.1. Działalność gospodarcza i pojęcie przedsiębiorstwa

- (263) Zgodnie z motywem (41) operator portu lotniczego prowadził działalność gospodarczą w okresie objętym oceną, a zatem jest przedsiębiorstwem w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.
- (264) Władze rumuńskie argumentowały, że operator portu lotniczego prowadził niektóre rodzaje działalności wchodzące w zakres UOIG z 2014 r., które są objęte zakresem polityki publicznej. W szczególności Rumunia stwierdziła, że koszty poniesione przez operatora portu lotniczego w imieniu podmiotów państwowych działających na terenie portu lotniczego, a także koszty obsługi lotów zwolnionych z obowiązku uiszczania opłat lotniskowych, należy uznać za wchodzące w zakres polityki publicznej.
- (265) Komisja przypomina, że jeśli infrastrukturę wykorzystuje się zarówno do prowadzenia działalności gospodarczej, jak i do działalności o charakterze pozagospodarczym, zasadami pomocy państwa obejmuje się te środki publiczne, które powiązane są z działalnością gospodarczą.
- (266) W odniesieniu do wsparcia publicznego wykorzystywanego na działalność, o której mowa w art. 1 ust. 2 lit. d)–g) decyzji w sprawie powierzenia UOIG z 2014 r. (motyw 66), Komisja przypomina, że działania prowadzone przez kontrolę ruchu lotniczego, policję, służbę celną, straż pożarną, działania niezbędne do ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji oraz inwestycje związane z infrastrukturą i wyposażeniem koniecznymi do wykonania wymienionych działań stanowi działalność o charakterze pozagospodarczym.
- (267) Komisja rozważa zatem ochronę infrastruktury portu lotniczego wymienionej w art. 1 ust. 2 lit. d) decyzji w sprawie powierzenia UOIG z 2014 r.; operacji poszukiwawczo-ratowniczych na terenie portu lotniczego, o których mowa w lit. e) wspomnianej decyzji; obiektów i urządzeń ochrony i bezpieczeństwa na wypadek awarii oraz zapobiegania pożarom i ich kontroli, o których mowa w lit. f) wspomnianej decyzji; oraz zapewnienia niezbędnych obszarów, obiektów i urządzeń oraz infrastruktury wymaganych przez administrację celną, policję graniczną, policję zajmującą się transportem lotniczym, Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Rumuńską Służbę Bezpieczeństwa Wewnętrznego do wykonywania ich szczególnych działań, o których mowa w lit. g) wspomnianej decyzji, jako środków wchodzących w zakres normalnego pełnienia funkcji państwowych, w zakresie, w jakim należą one do kategorii wymienionych w motywie 132⁽¹²⁴⁾. Jak już wspomniano w motywie 39, ramy prawne regulujące działalność operatorów portów lotniczych w Rumunii były spójne we wszystkich portach lotniczych.
- (268) W związku z tym wsparcie publiczne dla tej działalności, o której mowa w art. 1 ust. 2 lit. d)–g) decyzji w sprawie powierzenia UOIG z 2014 r., wchodzi w zakres polityki publicznej i nie stanowi pomocy w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.
- (269) Jednak ani nieodpłatna obsługa lotów państwowych, lotów służby wojskowej w niektórych ministerstwach i służbach rządowych, lotów awaryjnych oraz w innych sytuacjach regulowanych prawem wymienionych w art. 1 ust. 2 lit. h) decyzji w sprawie powierzenia UOIG z 2014 r., ani obsługa naziemna świadczona na rzecz państwowych statków powietrznych, w tym zamówienia na powiązane wyposażenie, które wymieniono w lit. c), nie są funkcjami zasadniczo zastrzeżonymi dla państwa.

11.1.2. Zasoby państwowe i możliwość przypisania ich państwu

- (270) Rekompensatę przyznaną TMA w ramach UOIG z 2014 r. zatwierdzono decyzją regionalną z października 2014 r. (motyw 43) i wypłacono z budżetu Rady Okręgu Marusza. Decyzję tę podjęła bezpośrednio Rada Okręgu Marusza, lokalny okręg w Rumunii, który jest częścią państwa rumuńskiego.
- (271) W związku z tym Komisja uważa, że finansowanie udzielone na podstawie decyzji regionalnej z października 2014 r. pochodzi z zasobów państwowych i można je również przypisać państwu.

⁽¹²⁴⁾Decyzja Komisji (UE) 2015/1226 z dnia 23 lipca 2014 r. w sprawie pomocy państwa SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN) wdrożonej przez Francję na rzecz izby handlowo-przemysłowej w Angoulême oraz przedsiębiorstw SNC-Lavalin, Ryanair i Airport Marketing Services (Dz.U. L 201 z 30.7.2015, s. 48, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2015/1226/oj>).

11.1.3. *Selektywność*

- (272) W przedmiotowej sprawie państwo zaproponowało wsparcie finansowe i udzieliło takiego wsparcia wyłącznie na rzecz jednego przedsiębiorstwa – operatora portu lotniczego. Jest to środek indywidualny. W związku z tym środek 4 jest z definicji selektywny w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

11.1.4. *Korzyść gospodarcza*

- (273) Finansowanie publiczne przyznane operatorom portów lotniczych miało na celu zbilansowanie strat poniesionych podczas prowadzenia przez te porty zwykłej działalności lub pokrycie kosztów inwestycji. W udokumentowanych informacjach dostępnych Komisji ani w uwagach otrzymanych od Rumunii lub osób trzecich nie ma nic, co sugerowałoby, że organy przyznające pomoc w momencie podejmowania decyzji o przyznaniu tej pomocy mogły liczyć na jakikolwiek zwrot finansowy w wyniku tych środków finansowania.
- (274) Komisja zauważa również, że Rumunia nie twierdziła, iż finansowanie spełniło wymogi testu prywatnego inwestora. Jak pokazano w tabeli 6, TMA ponosił straty w całym okresie objętym postępowaniem i nie miał perspektyw na osiągnięcie rentowności w perspektywie średnioterminowej (tabela 5). Komisja stwierdza zatem, że finansowanie będące przedmiotem oceny nie spełniło wymogów testu prywatnego inwestora.
- (275) W toku postępowania Rumunia twierdziła również, że środek 4 stanowił rekompensatę z tytułu wykonywania UOIG, która spełniała kryteria Altmark.
- (276) W niniejszym przypadku czwarte kryterium Altmark nie zostało spełnione, ponieważ beneficjenta nie wybrano w ramach postępowania o udzielenie zamówienia. Nie ma również dowodów wskazujących na to, że wysokość rekompensaty ustalono na podstawie analizy kosztów, jakie przeciętne przedsiębiorstwo, prawidłowo zarządzane i wyposażone w środki odpowiednie do tego, by móc uczynić zadość wymogom stawianym usługom publicznym, poniosłoby na wykonanie takich zobowiązań, przy uwzględnieniu związanych z nimi przychodów oraz rozsądnego zysku osiąganego przy wypełnianiu takich zobowiązań. Komisja uważa zatem, że nie można uznać, iż odnośne finansowanie ze środków publicznych zostało określone na podstawie kosztów wydajnego przedsiębiorstwa. Ponieważ czwarte kryterium Altmark nie zostało spełnione, Komisja stwierdza, że w niniejszym przypadku cztery kryteria Altmark nie zostały spełnione łącznie.
- (277) W świetle powyższego Komisja stwierdza, że środek 4 przyniósł korzyść gospodarczą operatorowi portu lotniczego.

11.1.5. *Zakłócenie konkurencji i wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi*

- (278) Ocena przedstawiona w motywie 152 ma również zastosowanie do finansowania publicznego na rzecz operatora portu lotniczego w ramach decyzji w sprawie powierzenia UOIG z 2014 r., w związku z czym finansowanie należy uznać za mogące zakłócać konkurencję i wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

11.1.6. *Wniosek dotyczący istnienia pomocy państwa*

- (279) Na podstawie powyższego Komisja stwierdza, że finansowanie publiczne udzielone operatorowi portu lotniczego na podstawie decyzji w sprawie powierzenia UOIG z 2014 r. stanowi pomoc państwa na rzecz operatora portu lotniczego w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, z wyjątkiem finansowania działań wchodzących w zakres polityki publicznej, które wymieniono w motywie 268.

11.2. **Zgodność pomocy z prawem**

- (280) Środek 4 został wdrożony przed formalnym zatwierdzeniem Komisji. W związku z tym środek ten stanowi pomoc niezgodną z prawem, chyba że spełnia odpowiednie warunki aktu Unii zapewniającego wyłączenie z obowiązku zgłoszenia określonego w art. 108 TFUE w przypadku pewnych kategorii pomocy.
- (281) Rumunia stwierdziła, że środek 4 spełnia warunki określone w decyzji w sprawie UOIG z 2012 r.

- (282) Decyzja w sprawie UOIG z 2012 r. ma zastosowanie do rekompensaty z tytułu usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym w odniesieniu do portów lotniczych, w przypadku których średni roczny przepływ w ciągu dwóch lat obrotowych poprzedzających rok, w którym powierzono wykonywanie UOIG, nie przekraczał 200 000 pasażerów. Jak wspomniano w decyzji o wszczęciu postępowania z 2015 r., w 2012 r. i 2013 r., tj. w latach poprzedzających powierzenie UOIG z 2014 r., TMA obsłużył więcej niż 200 000 pasażerów rocznie (zob. tabela 1). W związku z tym decyzja w sprawie UOIG z 2012 r. nie miała zastosowania do środka 4.
- (283) Zatem środek 4 wdrożono z naruszeniem art. 108 ust. 3 TFUE.

11.3. Zgodność z rynkiem wewnętrznym

- (284) Zgodnie z wytycznymi w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. rekompensatę z tytułu obsługi portu lotniczego jako UOIG można uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 106 ust. 2 TFUE, jeśli spełnione są kryteria określone w sekcji 4 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r., w szczególności jeżeli obsługa kwalifikuje się jako faktyczna UOIG w rozumieniu pkt 69 i 72 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. oraz jeżeli spełnia ona kryteria zgodności określone w sekcji 4.2 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. w związku z odpowiednimi postanowieniami zasad ramowych UOIG z 2012 r.
- (285) W pkt 75 lit. a) wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. określono, że zasady ramowe UOIG z 2012 r. mają zastosowanie do oceny zgodności pomocy na rzecz portów lotniczych o średnim rocznym przepływie powyżej 200 000 pasażerów w okresie powierzenia UOIG, co miało miejsce w przypadku TMA (tabela 1). Komisja oceni zatem zgodność środka 4 na podstawie kryteriów określonych w zasadach ramowych UOIG z 2012 r. i wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.
- (286) W zasadach ramowych UOIG z 2012 r. określono szereg warunków zgodności UOIG, również w odniesieniu do portów lotniczych, w tym w szczególności istnienie aktu powierzenia, obliczanie rekompensaty oraz istnienie mechanizmów kontroli nadmiernej rekompensaty.

11.3.1. *Faktyczne UOIG, o których mowa w art. 106 TFUE*

- (287) W ramach pierwszego warunku zgodności rekompensaty z tytułu usług zarządzania portami lotniczymi z zasadami pomocy państwa, usługodawcy należy powierzyć faktyczną i prawidłowo określoną UOIG. Wymóg ten określono w pkt 69 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. w związku z sekcją 2.2 zasad ramowych UOIG z 2012 r.
- (288) Zgodnie z pkt 69 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r., UOIG „powinna posiadać szczególne cechy charakterystyczne w porównaniu ze zwykłymi rodzajami działalności gospodarczej”, a „celem, do którego dążą w interesie ogólnym organy publiczne, nie może być po prostu cel polegający na rozwoju niektórych działań gospodarczych lub niektórych regionów gospodarczych przewidziany w art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu”.
- (289) W pkt 72 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. Komisja wyjaśnia, że ogólne zarządzanie portem lotniczym stanowi UOIG w należycie uzasadnionych przypadkach, jeśli część obszaru potencjalnie obsługiwanego przez port lotniczy, z wyłączeniem tego portu lotniczego, byłaby odizolowana od reszty Unii w stopniu przesądzającym o jej rozwoju społecznym i gospodarczym. W tej ocenie należy należycie uwzględnić inne rodzaje transportu, a w szczególności koleje dużych prędkości lub połączenia drogą morską obsługiwane przez promy. W takich przypadkach organy publiczne mogą nałożyć zobowiązanie z tytułu świadczenia usługi publicznej na port lotniczy, aby zapewnić, że port lotniczy pozostanie otwarty dla ruchu zarobkowego.
- (290) To samo rozumowanie, o którym mowa w motywach 243–245 w odniesieniu do UOIG z 2011 r., stosuje się odpowiednio również do UOIG z 2014 r., biorąc pod uwagę, że sytuacja w zakresie środków transportu na tym obszarze nie zmieniła się znacząco od 2011 r. W związku z tym Komisja uważa, że przedsiębiorstwu TMA powierzono również faktyczną UOIG w ramach decyzji w sprawie powierzenia UOIG z 2014 r.
- (291) Ze wszystkich powodów wskazanych powyżej Komisja uważa, że pomoc przyznana w ramach decyzji w sprawie powierzenia UOIG z 2014 r. ma zostać przyznana z tytułu faktycznej i prawidłowo określonej UOIG, zgodnie z sekcją 2.2 zasad ramowych UOIG z 2012 r. oraz pkt 69 i 72 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.

11.3.2. *Potrzeba istnienia aktu powierzenia określającego zobowiązania z tytułu świadczenia usługi publicznej oraz metody obliczania rekompensaty*

- (292) Zgodnie z pkt 15 i 16 zasad ramowych UOIG z 2012 r. odpowiedzialność za wykonywanie UOIG należy powierzyć w drodze jednego lub kilku aktów, których forma może zostać określona przez państwo członkowskie. Akt lub seria aktów musi obejmować: a) treść i okres obowiązywania zobowiązań z tytułu świadczenia usługi publicznej; b) nazwę przedsiębiorstwa i w stosownych przypadkach odpowiednie terytorium; c) rodzaj wszystkich wyłącznych lub specjalnych praw przyznanych przedsiębiorstwu przez organ powierzający; d) opis mechanizmu rekompensaty oraz parametrów służących do obliczania, monitorowania i przeglądu kwot rekompensaty; oraz e) ustalenia dotyczące unikania nadwyżki rekompensaty i jej zwrotu.
- (293) W tym samym duchu, zgodnie z pkt 69 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r., UOIG w sektorze portów lotniczych powinny być jasno zdefiniowane i powierzone na podstawie aktu organu publicznego.
- (294) UOIG z 2014 r. powierzono decyzją regionalną z października 2014 r., która została sporządzona zgodnie z postanowieniami zasad ramowych UOIG z 2012 r. i wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. Jak wspomniano w motywie 66, w art. 1 ust. 2 decyzji regionalnej z października 2014 r. określono działalność, która stanowi UOIG wykonywaną przez TMA. Jak wspomniano w motywie 268, niektóre rodzaje działalności wchodzą w zakres polityki publicznej, a zatem pozostają poza kontrolą pomocy państwa. Pozostała działalność, głównie gospodarcza, została wyraźnie określona w art. 1 ust. 2 lit. a), b), c) i h) decyzji regionalnej z października 2014 r. i uznana za działalność związaną z UOIG. Ponadto, jak wspomniano w motywie 68, wyraźnie określono okres obowiązywania zobowiązania z tytułu świadczenia usługi publicznej. Co więcej, jak wspomniano w motywie 43, w decyzji w sprawie powierzenia UOIG z 2014 r. określono również przedmiotowe przedsiębiorstwo, a mianowicie operatora portu lotniczego. Operatorowi portu lotniczego przyznano ponadto wyłączne prawo do wykonywania UOIG ⁽¹²⁵⁾. W związku z powyższym Komisja uważa, że UOIG z 2014 r. była zgodna z pkt 16 lit. a) i b) zasad ramowych UOIG z 2012 r. oraz pkt 69 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.
- (295) Ponadto, jak wspomniano w motywie 67, w art. 4 ust. 2–11 decyzji regionalnej z października 2014 r. szczegółowo określono obliczenie rekompensaty z tytułu UOIG z 2014 r. Przepisy te ustanawiają: limity kwalifikowalnych kosztów operacyjnych i kosztów inwestycji związanych z UOIG, które mają być objęte rekompensatą; uwzględnienie wyłącznie kosztów związanych z UOIG oraz proporcjonalnej kwoty kosztów wspólnych; limit, zgodnie z którym rekompensata nie może przekraczać kosztów niezbędnych do wykonania zobowiązania z tytułu świadczenia usługi publicznej. Co ważne, przepisy te stanowią również, że rekompensata nie może przekraczać różnicy między tymi kosztami z jednej strony a przychodami portu lotniczego związanymi z UOIG oraz zyskami portu lotniczego niezwiązanymi z UOIG z drugiej strony. Innymi słowy, przychody związane UOIG, a nawet zyski z działalności niezwiązanej z UOIG zmniejszają kwotę rekompensaty przyznawanej w ramach UOIG z 2014 r., aby uniknąć ewentualnej nadmiernej rekompensaty. Ponadto, jak wspomniano w motywie 62, prowadzono rozdzielną księgowość w odniesieniu do działalności TMA związanej i niezwiązanej z UOIG. W związku z powyższym Komisja uważa, że UOIG z 2014 r. jest zgodna z pkt 16 lit. d) i e) zasad ramowych UOIG z 2012 r.

11.3.3. *Czas trwania okresu powierzenia*

- (296) Zgodnie z pkt 17 zasad ramowych UOIG z 2012 r. długość okresu powierzenia zobowiązania z tytułu świadczenia usługi publicznej musi być uzasadniona obiektywnymi kryteriami, takimi jak amortyzacja i deprecjacja. Komisja zauważa, że okresy amortyzacji i deprecjacji aktywów trwałych, takich jak budynki i wyposażenie wykorzystywane do prowadzenia operacji lotniczych związanych z określonymi działaniami w ramach UOIG, zazwyczaj przekraczają dziesięć lat ⁽¹²⁶⁾. W każdym razie, jak już wspomniano, UOIG z 2014 r. przestała obowiązywać w 2019 r. – znacznie wcześniej niż zakładano.
- (297) Z powyższych względów Komisja uważa, że wymóg określony w pkt 17 zasad ramowych UOIG z 2012 r. został spełniony.

⁽¹²⁵⁾ Art. 2 decyzji regionalnej z października 2014 r.

⁽¹²⁶⁾ Zob. motyw 73 decyzji Komisji z dnia 24 listopada 2023 r. w dotyczącej Szwecji sprawie SA.106193 (2023/N) – Skellefteå Airport – Powierzenie usługi świadczonej w ogólnym interesie gospodarczym.

11.3.4. *Zgodność z dyrektywą 2006/111/WE*

- (298) W pkt 18 zasad ramowych UOIG z 2012 r. wymaga się, aby dane przedsiębiorstwo przestrzegało, w stosownych przypadkach, dyrektywy Komisji 2006/111/WE⁽¹²⁷⁾. Zgodnie z art. 5 tej dyrektywy odpowiednie wymogi dotyczące przejrzystości zawarte w jej art. 1 nie mają jednak zastosowania do przedsiębiorstw publicznych, których całkowite roczne przychody netto ze sprzedaży wynoszą mniej niż 40 mln EUR w okresie dwóch lat obrotowych poprzedzających przyznanie jakichkolwiek środków publicznych lub decyzję w sprawie powierzenia UOIG. W świetle bardzo ograniczonych rocznych przychodów TMA w latach 2012 i 2013, jak wskazano w tabeli 4, dyrektywa 2006/111/WE nie ma zastosowania w tym przypadku, w związku z czym ocena pkt 18 zasad ramowych UOIG z 2012 r. nie jest istotna w tym przypadku.

11.3.5. *Zgodność z unijnymi przepisami dotyczącymi zamówień publicznych*

- (299) Pkt 19 zasad ramowych UOIG z 2012 r. zawiera wymóg, aby przedsiębiorstwo przestrzegało odpowiednich przepisów unijnych w dziedzinie zamówień publicznych, w tym wymogów przejrzystości, równego traktowania i niedyskryminacji wynikających bezpośrednio z Traktatu oraz – w stosownych przypadkach – z prawa wtórnego.
- (300) Zgodnie z art. 32 ust. 2 lit. b) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/24/UE⁽¹²⁸⁾ procedurę negocjacyjną bez uprzedniej publikacji można stosować, jeżeli usługi mogą zostać zrealizowane przez określonego wykonawcę z uwagi na brak konkurencji ze względów technicznych.
- (301) Komisja zauważa, że TMA jest jedynym wykonawcą, który może świadczyć UOIG objęte aktem powierzenia. Jak wspomniano powyżej (motywy 244 lit. a)–245), nie istnieje żaden inny port lotniczy, który mógłby stanowić jakąkolwiek pełnoprawną alternatywę dla TMA, jeśli chodzi o dostęp do Târgu Mureș i sąsiadujących z nim okęgów. Z uwagi na fakt, że nie ma innego portu lotniczego oprócz TMA, który mógłby wykonywać UOIG powierzone w drodze koncesji na usługi, w tym przypadku publikacja ogłoszenia o koncesji nie jest konieczna do zapewnienia konkurencji między portami lotniczymi.
- (302) W związku z powyższym Komisja uważa, że wymóg określony w pkt 19 zasad ramowych UOIG z 2012 r. jest w tym przypadku spełniony.

11.3.6. *Brak dyskryminacji*

- (303) Zgodnie z pkt 20 zasad ramowych UOIG z 2012 r., w przypadku gdy organ powierza wykonywanie tej samej UOIG kilku przedsiębiorstwom, rekompensatę należy obliczać według tej samej metody dla każdego z przedsiębiorstw.
- (304) Pkt 20 zasad ramowych UOIG z 2012 r. nie ma zastosowania w tym przypadku, ponieważ ogólne zarządzanie portem lotniczym powierzono jednemu przedsiębiorstwu.

11.3.7. *Kwota rekompensaty*

- (305) Pkt 21–50 zasad ramowych UOIG z 2012 r. odnoszą się do kwoty rekompensaty.
- (306) Zgodnie z pkt 24 zasad ramowych UOIG z 2012 r. koszt netto wykonywania zobowiązań z tytułu świadczenia usługi publicznej należy obliczać przy użyciu metody nieponiesionych kosztów netto⁽¹²⁹⁾. W pkt 27 zasad ramowych UOIG z 2012 r. Komisja zezwala na stosowanie alternatywnych metod obliczania kosztów netto niezbędnych do wykonywania zobowiązania z tytułu świadczenia usługi publicznej w przypadkach, gdy zastosowanie metody nieponiesionych kosztów netto nie jest możliwe lub wskazane.

⁽¹²⁷⁾ Dyrektywa Komisji 2006/111/WE z dnia 16 listopada 2006 r. w sprawie przejrzystości stosunków finansowych między państwami członkowskimi a przedsiębiorstwami publicznymi, a także w sprawie przejrzystości finansowej wewnątrz określonych przedsiębiorstw (Dz.U. L 318 z 17.11.2006, s. 17, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2006/111/oj>).

⁽¹²⁸⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/24/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie zamówień publicznych, uchylająca dyrektywę 2004/18/WE (Dz.U. L 94 z 28.3.2014, s. 65, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/24/oj>).

⁽¹²⁹⁾ Metodę nieponiesionych kosztów netto podsumowano w pkt 25 i 26 zasad ramowych UOIG z 2012 r.

- (307) Metoda nieponiesionych kosztów netto wymaga ustalenia kosztów i przychodów przedsiębiorstwa w hipotetycznym scenariuszu, w którym nie ma UOIG. W przedmiotowej sprawie wszystkie usługi nieobjęte aktem powierzenia są uzależnione od istnienia UOIG. W związku z tym nie można zastosować żadnego odpowiedniego hipotetycznego scenariusza, w którym prowadzone są tylko inne rodzaje działalności, co oznacza, że nie można skorzystać z metody nieponiesionych kosztów netto.
- (308) Z tego powodu akt powierzenia zobowiązuje TMA do zgłaszania kosztów netto związanych ze zobowiązaniem z tytułu świadczenia usługi publicznej przy użyciu metodyki alokacji kosztów – alternatywnej metodyki określonej w pkt 28–31 zasad ramowych UOIG z 2012 r. Znajduje to odzwierciedlenie w decyzji w sprawie powierzenia UOIG z 2014 r., w której wymaga się zgodności z metodyką opartą na alokacji kosztów określoną w zasadach ramowych UOIG z 2012 r. Poniżej zweryfikowano brak nadmiernej rekompensaty, o której mowa w pkt 21 zasad ramowych UOIG z 2012 r.
- (309) Kwotę rekompensaty można ustalić na podstawie oczekiwanych kosztów i przychodów, faktycznie poniesionych kosztów i przychodów, albo stosując kombinację tych dwóch sposobów⁽¹³⁰⁾. Uwzględniane koszty obejmują wszystkie koszty poniesione w związku z wykonywaniem UOIG i obliczone na podstawie ogólnie przyjętych zasad księgowania kosztów. Operator portu lotniczego bierze pod uwagę wyłącznie koszty związane z UOIG, które mogą obejmować wszystkie koszty bezpośrednio poniesione w związku z wykonywaniem UOIG oraz proporcjonalną część kosztów wspólnych dla UOIG i innych rodzajów działalności. Koszty inwestycji będą brane pod uwagę, jeżeli są ściśle powiązane z prowadzeniem działalności związanej z UOIG⁽¹³¹⁾. Koszty związane z działalnością, która nie wchodzi w zakres UOIG, nie będą kwalifikowały się do rekompensaty pokrywającej wszystkie koszty bezpośrednio, odpowiednią część kosztów wspólnych oraz odpowiednią stopę zwrotu z kapitału własnego⁽¹³²⁾. W związku z powyższym można stwierdzić, że pkt 22 zasad ramowych UOIG z 2012 r. jest przestrzegany.
- (310) Uwzględniane przychody muszą obejmować co najmniej wszystkie przychody osiągnięte z danej UOIG, wymienione w akcie powierzenia, a także nadmierne zyski wygenerowane z praw specjalnych lub wyłącznych, nawet jeśli są one powiązane z innymi rodzajami działalności, o których mowa w pkt 45, niezależnie od tego, czy te nadmierne zyski uznaje się za pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu⁽¹³³⁾. Przychody, które należy uwzględnić do celów określenia rekompensaty, obejmują wszystkie przychody uzyskane z działalności objętej UOIG, niezależnie od tego, czy przychody te są zakwalifikowane jako pomoc państwa w rozumieniu art. 107 Traktatu, oraz wszelkie zyski z działalności operatora portu lotniczego inne niż działalność związana z UOIG⁽¹³⁴⁾. Wymogi te są spełnione.
- (311) *Rozsądny zysk*⁽¹³⁵⁾. Decyzja regionalna z października 2014 r. nie zezwala operatorowi portu lotniczego na uzyskanie rozsądnego zysku. Co więcej, zgodnie z dokumentem dotyczącym prognozy gospodarczej, o którym mowa w motywie 77, nie oczekiwano, że port lotniczy będzie rentowny w perspektywie średnioterminowej, a tym bardziej w latach 2014–2019. W związku z tym wymogi określone w pkt 33–38 zasad ramowych UOIG z 2012 r. zostały spełnione.
- (312) *Zachęty w zakresie efektywności*⁽¹³⁶⁾. Decyzja regionalna z października 2014 r. zawiera przepisy mające na celu zapewnienie zmniejszenia finansowania publicznego, które potrzebuje TMA, w perspektywie średnioterminowej. W tym kontekście wspomniano, że TMA musi przedłożyć wieloletni biznesplan, który powinien prowadzić do stopniowego zmniejszenia rekompensaty⁽¹³⁷⁾. Jak wykazano w tabeli 5, w biznesplanie przewidziano zmniejszenie rekompensaty w miarę upływu czasu. Decyzja regionalna z października 2014 r. przewiduje ponadto zmniejszenie finansowania przyznanego portowi lotniczemu. Wymóg ten został zatem spełniony.

⁽¹³⁰⁾ Pkt 22 zasad ramowych UOIG z 2012 r.

⁽¹³¹⁾ Art. 4 ust. 9 decyzji regionalnej z października 2014 r.

⁽¹³²⁾ Art. 4 ust. 11 decyzji regionalnej z października 2014 r.

⁽¹³³⁾ Pkt 32 zasad ramowych UOIG z 2012 r.

⁽¹³⁴⁾ Art. 4 ust. 10 decyzji regionalnej z października 2014 r.

⁽¹³⁵⁾ Pkt 33–38 zasad ramowych UOIG z 2012 r.

⁽¹³⁶⁾ Pkt 39–43 zasad ramowych UOIG z 2012 r.

⁽¹³⁷⁾ Art. 5 ust. 14 decyzji regionalnej z października 2014 r.

11.3.8. Rozdział rachunkowości

- (313) Zgodnie z pkt 44 zasad ramowych UOIG z 2012 r. operator portu lotniczego powinien prowadzić rozdzielną księgowość w odniesieniu do kosztów i przychodów związanych z UOIG oraz kosztów i przychodów związanych z innymi usługami. Decyzja regionalna z października 2014 r. stanowi, że operator portu lotniczego prowadzi rozdzielną księgowość dla działalności w zakresie UOIG ⁽¹³⁸⁾. W toku postępowania władze rumuńskie potwierdziły skuteczne rozdzielenie księgowości. W związku z powyższym wymóg ten jest spełniony.

11.3.9. Nadmierna rekompensata

- (314) W pkt 47–50 zasad ramowych UOIG z 2012 r. określono przepisy w celu uniknięcia nadmiernej rekompensaty. Zgodnie z art. 6 decyzji regionalnej z października 2014 r. operator portu lotniczego jest zobowiązany do uzasadnienia wnioskowanej kwoty rekompensaty oraz do przygotowania noty wyjaśniającej. Dyrekcja Gospodarki Rady Okręgu Marusza jest ponadto odpowiedzialna za okresowe sprawdzanie rekompensaty. W przypadku nadmiernej rekompensaty Rada może zwrócić się o jej zwrot lub zmianę działalności związanej z UOIG ⁽¹³⁹⁾. Należy przypomnieć, że oprócz spełnienia warunków formalnych port lotniczy przynosił straty w całym analizowanym okresie, w związku z czym nie było możliwości wystąpienia faktycznej nadmiernej rekompensaty. Tak więc wymogi dotyczące nadmiernej rekompensaty określone w zasadach ramowych UOIG z 2012 r. zostały spełnione.

11.3.10. Przejrzystość

- (315) Zgodnie z pkt 60 zasad ramowych UOIG z 2012 r. dane państwo członkowskie musi opublikować w internecie lub za pomocą innych odpowiednich środków informacje na temat: wyników konsultacji publicznych lub innych odpowiednich instrumentów, o których mowa w pkt 14 zasad ramowych UOIG z 2012 r., treści i okresu obowiązywania zobowiązań z tytułu świadczenia usługi publicznej, jednostronnego przedsiębiorstwa i terytorium, oraz kwot pomocy przyznanych przedsiębiorstwu w ujęciu rocznym.
- (316) Zarówno decyzja regionalna z października 2014 r. ⁽¹⁴⁰⁾, jak i decyzje zatwierdzające roczny budżet TMA są aktami Rady Târgu Mureș i są publicznie dostępne na jej stronie internetowej. W art. 1, 2 i 3 decyzji regionalnej z października 2014 r. określono zakres i okres obowiązywania zobowiązań z tytułu świadczenia usługi publicznej, zaangażowane podmioty oraz odnośny obszar geograficzny. Podobnie decyzje regionalne określające budżet portu lotniczego na lata 2014 ⁽¹⁴¹⁾, 2015 ⁽¹⁴²⁾, 2016 ⁽¹⁴³⁾, 2017 ⁽¹⁴⁴⁾, 2018 ⁽¹⁴⁵⁾ i 2019 ⁽¹⁴⁶⁾, w których określono kwoty przyznanej pomocy, są również publicznie dostępne.
- (317) W związku z tym Komisja uważa, że spełniono wymogi zapewnienia przejrzystości określone w zasadach ramowych UOIG z 2012 r.

11.3.11. Wniosek dotyczący zgodności środka 4

- (318) Z powodów określonych w motywach 286–298 11.3.4 powyżej Komisja uważa, że pomoc przyznana TMA w oparciu o decyzję w sprawie powierzenia UOIG z 2014 r. jest zgodna z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 106 ust. 2 TFUE.

12. OCENA ŚRODKA 5 – OPLATY LOTNISKOWE NAKŁADANE NA PRZEDSIĘBIORSTWA LOTNICZE, KTÓRE PROWADZIŁY DZIAŁALNOŚĆ W TMA W OKRESIE OD 21 MARCA 2013 R. DO 16 LUTEGO 2019 R.

12.1. Istnienie pomocy

- (319) Zasady określone w art. 107 ust. 1 TFUE, przedstawione w motywach 126–133, 137, 140, 143, 148 i 149, mają zastosowanie również do oceny środka 5.

⁽¹³⁸⁾ Art. 4 ust. 11 decyzji regionalnej z października 2014 r.

⁽¹³⁹⁾ Art. 6 decyzji regionalnej z października 2014 r.

⁽¹⁴⁰⁾ Publikacja dostępna pod adresem: PROIECT (cjmures.ro).

⁽¹⁴¹⁾ Publikacja dostępna pod adresem: hot016_2014.pdf (cjmures.ro).

⁽¹⁴²⁾ Publikacja dostępna pod adresem: PROIECT (cjmures.ro).

⁽¹⁴³⁾ Publikacja dostępna pod adresem: HOTĂRÂREA NR (cjmures.ro).

⁽¹⁴⁴⁾ Publikacja dostępna pod adresem: cjmures.ro/Hotariri/Hot2017/hot033_2017.pdf.

⁽¹⁴⁵⁾ Publikacja dostępna pod adresem: HOTĂRÂREA NR (cjmures.ro).

⁽¹⁴⁶⁾ Publikacja dostępna pod adresem: cjmures.ro/Hotariri/Hot2019/hot049_2019.pdf.

12.2. Selektywność

- (320) Aby środek pomocy państwa został objęty zakresem art. 107 ust. 1 TFUE, musi sprzyjać „niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów”. W związku z tym jedynie te środki, które przynoszą korzyść przedsiębiorstwom w sposób selektywny, wchodzą w zakres pojęcia pomocy państwa.
- (321) Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem ocena warunku selektywności wymaga ustalenia, czy w ramach danego systemu prawnego sporny środek krajowy może sprzyjać niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów w porównaniu z innymi, znajdującymi się, w świetle celu przyświecającego temu systemowi, w porównywalnej sytuacji faktycznej i prawnej. Badanie selektywności wymaga uprzedniego określenia ram odniesienia, w których mieści się dany środek ⁽¹⁴⁷⁾. Środek jest selektywny „tylko w sytuacji, gdy w ramach danego systemu prawnego skutkuje on uprzywilejowaniem niektórych przedsiębiorstw w stosunku do innych – zaliczających się do innych sektorów lub do tego samego sektora – i znajdujących się, w odniesieniu do celu tego systemu, w porównywalnej sytuacji faktycznej i prawnej”. ⁽¹⁴⁸⁾ Pojęcie pomocy państwa nie obejmuje wprowadzonych przez państwo środków różnicujących przedsiębiorstwa, w wypadku gdy zróżnicowanie to wynika z charakteru lub ze struktury systemu, w który środki te się wpisują ⁽¹⁴⁹⁾.
- (322) Środek, poprzez który przedsiębiorstwo publiczne ustala warunki korzystania ze swych towarów lub usług, niekoniecznie jest zawsze środkiem selektywnym w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE ⁽¹⁵⁰⁾. W art. 107 ust. 1 TFUE nie dokonuje się rozróżnienia interwencji państwa według przyczyn lub celów, lecz definiuje się je ze względu na ich skutki, niezależnie od zastosowanej techniki legislacyjnej ⁽¹⁵¹⁾.
- (323) W decyzji regionalnej z lipca 2012 r. przewidziano system podstawowych stawek opłat lotniskowych w TMA (tabela 7). Obejmował on również rabaty od opłat w zależności od liczby lądowań w danym okresie (tabela 8).
- (324) Opłaty lotniskowe i rabaty w decyzji regionalnej z lipca 2012 r. zostały zaproponowane, ocenione i ustalone przez osoby zarządzające operatorem TMA i zatwierdzone przez jego radę dyrektorów (motyw 73). Opłaty i rabaty zatwierdziła następnie Rada Okręgu Marusza.
- (325) W związku z powyższym Komisja uważa, że przedmiotowy wykaz opłat lotniskowych został sporządzony przez operatora TMA, który sam wykonywał swoje uprawnienia, i miał zastosowanie wyłącznie do TMA ⁽¹⁵²⁾. Odpowiednimi ramami odniesienia dla oceny, czy przedsiębiorstwom lotniczym przyznano selektywną korzyść oznaczającą uprzywilejowanie w stosunku do innych przedsiębiorstw lotniczych znajdujących się w porównywalnej sytuacji prawnej i faktycznej, była zatem tabela określająca opłaty i rabaty obowiązujące w TMA, które ustalono w decyzji regionalnej z lipca 2012 r.
- (326) System opłat lotniskowych był otwarty dla wszystkich linii lotniczych, które korzystały lub mogły korzystać z TMA i spełniały warunki opisane w decyzji regionalnej z lipca 2012 r. System ten nie wydaje się zatem selektywny ani na podstawie prawa, ani w praktyce.
- (327) Podobnie rabaty były dostępne dla wszystkich linii lotniczych, które korzystały lub mogły korzystać z TMA i spełniały warunki opisane w decyzji regionalnej z lipca 2012 r. W związku z tym rabaty nie wydają się być selektywne *de iure*.
- (328) Komisja przeanalizowała następnie, czy rabaty przewidziane w decyzji regionalnej z lipca 2012 r. były faktycznie selektywne, faworyzując z perspektywy *ex ante* niektóre przedsiębiorstwa lotnicze korzystające z TMA ze szkodą dla innych przedsiębiorstw lotniczych korzystających z tego portu lotniczego.
- (329) Władze rumuńskie oceniły wpływ wysokości opłat lotniskowych i rabatów na przychody TMA w ramach prognozy gospodarczej sporządzonej na lata 2011–2015 (zob. motyw 77).

⁽¹⁴⁷⁾ Wyrok Trybunału (wielka izba) z dnia 21 grudnia 2016 r., Komisja/Hansestadt Lübeck („Lübeck”), C-524/14 P, ECLI:EU:C:2016:971, pkt 40–67.

⁽¹⁴⁸⁾ Lübeck, pkt 58.

⁽¹⁴⁹⁾ Lübeck, pkt 40–67 oraz cytowane tam orzecznictwo.

⁽¹⁵⁰⁾ Tamże.

⁽¹⁵¹⁾ Tamże. Wyrok z dnia 15 listopada 2011 r., Komisja i Hiszpania/rząd Gibraltaru i Zjednoczone Królestwo, C-106/09 P i C-107/09 P, ECLI:EU:C:2011:732, pkt 87 oraz przytoczone tam orzecznictwo.

⁽¹⁵²⁾ Lübeck, pkt 62.

- (330) W ocenie przeprowadzonej przed przyjęciem decyzji regionalnej z lipca 2012 r. uwzględniono fakt, że trzy przedsiębiorstwa lotnicze wyraziły gotowość do wykonywania regularnych przewozów lotniczych z TMA. Szacunkowe dane dotyczące przepływów przewidziane w analizie rynku dla regularnych przewozów lotniczych przedstawiają się następująco:

Tabela 10

Przewidywana liczba rotacji na miesiąc 2013–2016

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

Źródło: Władze rumuńskie.

- (331) Komisja zauważa, że w momencie przyjęcia decyzji regionalnej z lipca 2012 r. wszystkie przedsiębiorstwa lotnicze, które miały korzystać z TMA, były w stanie w znacznym stopniu skorzystać z wprowadzonych rabatów (mniejsza korzyść to rabat w wysokości 25 %), a dwa z trzech przedsiębiorstw lotniczych mogły nawet skorzystać z maksymalnego rabatu w wysokości 45 %. Fakt, że rabaty są progresywne w sposób liniowy i zaczynają się na niskim poziomie (5 %) w przypadku zaledwie kilku lądowań (3) również gwarantuje, że nie występuje znaczny efekt progów: struktura środka nie jest taka, aby jego skutki w znaczący sposób sprzyjały określonej grupie przedsiębiorstw. Również kryterium, na którym opierają się rabaty (liczba lądowań), nie może samo w sobie prowadzić do wykluczenia niektórych przedsiębiorstw lotniczych z korzyści (w porównaniu z innymi kryteriami, takimi jak wielkość statku powietrznego).
- (332) Komisja zauważa również, że kryterium umożliwiające uzyskanie określonego poziomu rabatu ma charakter ogólny i ma zastosowanie na zasadzie *erga omnes*, ponieważ odnosi się wyłącznie do liczby rotacji miesięcznie, a nie do kryteriów, które mogłyby potencjalnie faworyzować niektóre przedsiębiorstwa (np. wystarczającej częstotliwości, mierzonej poprzez dotarcie do określonej liczby pasażerów miesięcznie lub posiadania floty statków powietrznych o odpowiedniej wielkości, mierzonej wykonywaniem lotów statkami powietrznymi powyżej określonej wagi).
- (333) Na tej podstawie Komisja uważa, że system opłat lotniskowych i rabatów zastosowano w sposób nieselektywny również z faktycznego punktu widzenia.

12.2.1. Wnioski dotyczące selektywności

- (334) Komisja uważa, że nie występuje selektywność *de iure*, ponieważ decyzja regionalna z lipca 2012 r. nie nakłada żadnych ograniczeń w stosowaniu rabatów, ani pod względem wielkości użytkowanych statków powietrznych, ani pod względem minimalnej liczby pasażerów.
- (335) Środek nie jest również ponadto faktycznie selektywny, ponieważ, jak wyjaśniono w motywie 331, łącznie do trzech przedsiębiorstw lotniczych, tj. wszystkie przedsiębiorstwa lotnicze, które będą świadczyć usługi regularne w porcie lotniczym w nadchodzących latach, może w znacznym stopniu skorzystać z rabatu, a jedno kryterium korzystania z określonego poziomu rabatu nie faworyzuje żadnego konkretnego przedsiębiorstwa.
- (336) Z powyższego wynika, że środek 5 nie spełnia warunku selektywności określonego w art. 107 ust. 1 TFUE.

12.2.2. Wniosek dotyczący istnienia pomocy państwa

- (337) Warunki określone w art. 107 ust. 1 TFUE mają charakter łączny. Jeżeli jeden z nich nie jest spełniony przez środek objęty oceną, środek taki nie stanowi pomocy państwa.
- (338) Komisja stwierdza w związku z tym, że środek 5 nie stanowił pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

1. Finansowanie publiczne, które Rumunia przyznała operatorowi portu lotniczego Târgu Mureș na lata 2007–2009, 2011–2014 i 2014–2019, stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.
 - a) Rumunia przyznała finansowanie publiczne na pomoc w latach 2007–2009 niezgodnie z prawem i z naruszeniem art. 108 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Pomoc jest zgodna z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.
 - b) Finansowanie publiczne w latach 2011–2014 na podstawie decyzji w sprawie powierzenia UOIG z 2011 r. jest zgodne z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 106 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej i zostało zwolnione z obowiązku uprzedniego zgłoszenia przewidzianego w art. 108 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.
 - c) Rumunia przyznała finansowanie publiczne w okresie 2014–2019 w oparciu o decyzję w sprawie powierzenia UOIG z 2014 r. niezgodnie z prawem i z naruszeniem art. 108 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Pomoc państwa jest zgodna z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 106 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.
2. Finansowanie publiczne, które Rumunia wdrożyła na potrzeby infrastruktury obsługi naziemnej w porcie lotniczym Târgu Mureș w 2011 r., stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej i zostało przyznane przez Rumunię w sposób niezgodny z prawem oraz z naruszeniem art. 108 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Pomoc ta jest zgodna z rynkiem wewnętrznym w rozumieniu art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.
3. Opłaty lotniskowe obowiązujące w porcie lotniczym Târgu Mureș od dnia 21 marca 2013 r. do dnia 16 lutego 2019 r. nie stanowią pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do Rumunii.

Sporządzono w Brukseli dnia 21 lutego 2025 r.

W imieniu Komisji
Teresa RIBERA
Wiceprzewodnicząca wykonawcza