2025/1191

25.6.2025

KOMMISSIONENS AFGØRELSE (EU) 2025/1191

af 21. februar 2025

om statsstøtte SA. 33769 — C/2015 (ex NN/2015) (ex CP/2011) gennemført af Rumænien til fordel for Târgu Mureş Transylvania Airport

(meddelt under nummer C(2025) 1127)

(Kun den rumænske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 108, stk. 2, første afsnit,

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særlig artikel 62, stk. 1, litra a),

efter at have opfordret interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger i overensstemmelse med denne artikel, under hensyntagen til disse bemærkninger ([1]), og

ud fra følgende betragtninger:

1. SAGSFORLØB

1.1. Sagen vedrørende den påståede offentlige finansiering af Târgu Mureş Transylvania Airport i perioden 2007-2009

(1) Den 17. maj 2010 underrettede de rumænske myndigheder i henhold til artikel 108, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (»traktaten« eller »TEUF«) Kommissionen om en støtteordning, der tilvejebringer offentlig støtte til små regionale lufthavne, herunder Târgu Mureş Transylvania Airport (»Târgu Mureş Airport«, »TMA« eller »lufthavnen«). Anmeldelsen blev registreret under sagsnummer N 185/2010.

(2) Ved brev af 24. maj 2011 meddelte Kommissionen Rumænien, at den havde besluttet at indlede den formelle undersøgelsesprocedure efter artikel 108, stk. 2, i TEUF under sagsnummer SA.30931 (2011/C) (»åbningsafgørelsen fra 2011«) ([2]) med hensyn til den anmeldte ordning for offentlig finansiering til støtte for udviklingen af lufthavnsinfrastruktur i små regionale lufthavne samt den offentlige finansiering til dækning af driftstab, der blev ydet til regionale lufthavne i perioden 2007-2009, og som Rumænien gjorde Kommissionen opmærksom på i anmeldelsens foreløbige vurderingsfase. Kommissionen vedtog en berigtigelse af denne afgørelse den 23. juni 2011.

(3) Ved brev af 25. juli 2011 trak Rumænien sin anmeldelse tilbage. Den 31. oktober 2011 afsluttede Kommissionen derfor sin undersøgelse af den anmeldte foranstaltning. Den formelle undersøgelsesprocedure var fortsat åben med hensyn til den offentlige finansiering, der blev ydet til rumænske regionale lufthavne i perioden 2007-2009 til dækning af driftstab.

([1]) Kommissionens afgørelse SA.33769 (2015/C) (ex 2015/NN) (ex 2011/CP) — Rumænien — Påstået støtte til Târgu Mureş Transylvania Airport, Wizz Air, Ryanair og andre luftfartsselskaber (EUT C 104 af 18.3.2016, s. 45) (som berigtiget af Kommissionen ved en berigtigelse vedtaget den 23. juni 2011) og Kommissionens afgørelse (EU) om statsstøtte SA.30931 (11/C) (ex N 185/10) gennemført af Rumænien for rumænske regionale lufthavne (EUT C 207 af 13.7.2011, s. 3).

([2]) EUT C 207 af 13.7.2011, s. 3.

(4) Ved en endelig positiv afgørelse af 27. september 2016 (»den endelige afgørelse fra 2016«) ([3]) afsluttede Kommissionen undersøgelsen i sag SA.30931 for alle de berørte lufthavne med undtagelse af lufthavnen »Avram Iancu« i Cluj (»Cluj Airport«) og Târgu Mureş Airport.

(5) Undersøgelsen af den offentlige finansiering til dækning af Târgu Mureş Airports driftstab i perioden 2007-2009 var derfor fortsat åben og vil blive vurderet i denne afgørelse.

1.2. Sager vedrørende de påståede støtteforanstaltninger til fordel for luftfartsselskaber, der opererer i Târgu Mureş Transylvania Airport, for Târgu Mureş Transylvania Airport og for lufthavnsforvalteren

(6) Den 13. oktober 2011 modtog Kommissionen en klage i henhold til artikel 108, stk. 3, i TEUF over påstået ulovlig statsstøtte vedrørende Târgu Mureş Airport. Klagen blev registreret under sagsnummer SA. 33769. Klagen blev suppleret med yderligere oplysninger til Kommissionen den 14. oktober 2011, den 18. oktober 2011, den 3. november 2011, den 24. november 2011, den 10. januar 2012 og den 8. november 2012.

(7) Den 1. marts 2012 modtog Kommissionen en anden klage over påstået ulovlig statsstøtte til luftfartsselskabet Wizz Air og Târgu Mureş Airport. Den anden klager fremsendte yderligere oplysninger til Kommissionen den 2. april 2012, den 20. april 2012 og den 15. oktober 2012. Denne klage og de supplerende oplysninger blev også registreret under sagsnummer SA. 33769.

(8) Den 15. oktober 2012 modtog Kommissionen en tredje klage over påstået ulovlig statsstøtte ydet til Târgu Mureş Airport. Klagen blev suppleret med yderligere oplysninger den 7. december 2012, den 26. februar 2013, den 27. februar 2013, den 18. september 2013, den 5. december 2013, den 12. februar 2015 og den 18. februar 2015. Denne klage og de supplerende oplysninger blev også registreret under sagsnummer SA. 33769.

(9) Der fandt flere udvekslinger sted mellem Kommissionen, de rumænske myndigheder og hver af klagerne i perioden 2011-2015.

(10) Ved brev af 31. juli 2015 underrettede Kommissionen Rumænien om sin afgørelse om at indlede den formelle undersøgelsesprocedure efter artikel 108, stk. 2, i TEUF med hensyn til de lufthavnsafgifter, der blev pålagt luftfartsselskaber, der opererer i Târgu Mureş Airport, den offentlige finansiering af den tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse, der blev ydet lufthavnsforvalteren for perioderne 2011-2014 og 2014-2019, og den offentlige finansiering af købet af groundhandling-infrastruktur i 2011 og parkeringsfaciliteter i Târgu Mureş Airport (»åbningsafgørelsen fra 2015«) ([4]).

(11) Ved brev af 26. august 2015 anmodede de rumænske myndigheder om en forlængelse af fristen for at fremlægge deres holdning.

(12) Kommissionen modtog endelig bemærkninger fra Rumænien den 2. oktober 2015.

(13) Åbningsafgørelsen fra 2015 blev offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende* den 18. marts 2016. Kommissionen opfordrede interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger om de pågældende foranstaltninger inden for en frist på en måned efter offentliggørelsesdatoen.

(14) Kommissionen modtog bemærkninger fra Carpatair og de rumænske myndigheder den 15. april 2016, fra Wizz Air den 2. maj 2016 og fra Cluj Airport den 3. maj 2016.

(15) Kommissionen videresendte tredjeparternes bemærkninger til Rumænien den 22. august 2016. Den 22. september 2016 fremsendte Rumænien sit svar på bemærkningerne.

(16) Kommissionen anmodede de rumænske myndigheder om yderligere oplysninger ved brev af 24. oktober 2017. De rumænske myndigheder svarede den 19. februar 2018.

([3]) Kommissionens afgørelse (EU) 2017/1149 af 27. september 2016 om Rumæniens statsstøtte SA.30931 (11/C) (ex N 185/10) til fordel for regionale rumænske lufthavne (EUT L 166 af 29.6.2017, s. 36, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2017/1149/oj).

([4]) Statsstøtte — Rumænien — Statsstøttesag SA.32963 (2015/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/CP) — Statsstøtte til Wizz Air og Cluj-Napoca lufthavn — Opfordring til at fremsætte bemærkninger efter artikel 108, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (EUT C 104 af 18.3.2016, s. 77).

1.3. **Proceduremæssige skridt fælles for åbningsafgørelserne fra 2011 og 2015**

(17) Kommissionen modtog yderligere oplysninger fra de rumænske myndigheder den 26. februar 2020. Kommissionens tjenestegrene afholdt en telekonference med de rumænske myndigheder den 13. marts 2020 og sendte en anmodning om yderligere oplysninger den 5. maj 2020. De rumænske myndigheder svarede den 5. juni 2020.

(18) Kommissionen anmodede de rumænske myndigheder om yderligere oplysninger ved breve af 14. februar, 4. marts, 30. juli og 25. september 2024. De rumænske myndigheder svarede den 24. marts, 12. april, 30. august og 22. oktober 2024.

2. **TÂRGU MUREŞ OG AMTET MUREŞ**

2.1. **Oversigt**

(19) Târgu Mureş er en by med 116 000 indbyggere ([5]) i amtet Mureş. Den fungerer som amtets administrative centrum og betragtes som et overregionalt økonomisk knudepunkt.

(20) Amtet Mureş tilhører den centrale region i Rumænien (eller »*Centru*« på rumænsk). Denne region omfatter også amterne Alba, Brasov, Covasna, Harghita og Sibiu. Regionen er centralt placeret i Rumænien og ligger i samme afstand fra forskellige grænseovergange.

2.2. **Befolkningstendenser og økonomiske resultater**

(21) Befolkningen i amtet Mureş har oplevet et støt fald i de seneste årtier. I 1990 havde amtet en anslået befolkning på 621 445 indbyggere. I 2010 var dette tal faldet til 580 672. I 2020 faldt befolkningen yderligere til 557 200, og fremskrivninger tyder på en reduktion til 436 600 i 2050. Den erhvervsaktive gruppe (15-61 år) forventes også at falde drastisk fra 397 400 i 2010 til 255 300 i 2050 — et fald på 35,8 % ([6]).

(22) I det første årti af det 21. århundrede var Mureş-amtets BNP-vækst den næstlaveste blandt amterne i den centrale region og haltede betydeligt efter Bukarest ([7]).

2.3. **Vejinfrastruktur**

(23) I december 2009 havde amtet Mureş 2 098 kilometer veje, der omfattede 414 kilometer nationale veje og 1 684 kilometer amtsveje. Imidlertid blev kun 425 kilometer klassificeret som »moderne« infrastruktur ([8]).

(24) På tidspunktet for undersøgelsen manglede vejinfrastrukturen i amtet Mureș hurtige forbindelser til resten af landet. Den vigtigste europæiske rute gennem Târgu Mureș var E60, som forbinder den ungarske grænse ved Borș med byer som Oradea, Cluj-Napoca, Târgu Mureș, Brașov, Ploiești, Bukarest og Constanța. Amtet Mureș havde også adgang til flere andre vigtige transportkorridorer: E68 (der forbinder Ungarns grænse med Sibiu, Brașov og andre større byer), E81 (der forbinder Bulgarien med Rumænien og passerer gennem Bukarest, Pitesti og Cluj-Napoca) og E574 og E58, der forbinder vigtige byer og grænser i regionen ([9]).

([5]) Data fra 2021.

([6]) Udviklingsagenturet for den centrale region. Demografisk analyse af den centrale region. Geodemografiske forskelle. Tendenser og prognoser (2010).
Tilgængelig på 31ycx_Analiza si prognoza demografica.pdf.

([7]) BNP steg kun med 39,2 % fra 1999 til 2007 sammenlignet med 102 % i Alba-regionen og 84,7 % i Sibiu amt og under gennemsnittet for regionen på 59,9 %.
Information fra udviklingsagenturet for den centrale region. Arbejdsløshed i den centrale region — årsager og tendenser (2010).
Tilgængelig på: pqn30_somaj.pdf.

([8]) Udviklingsagenturet for den centrale region. Infrastruktur til transportformål. Nøglefaktorer i den bæredygtige udvikling af den centrale region (2011).
Tilgængelig på: Microsoft Word — Coperta studiu Infrastructura de transport.

([9]) Plan for bæredygtig bymobilitet i Târgu Mureș kommune.
Tilgængelig på: PMUD Târgu Mureș.

(25) Fremtidige infrastrukturudviklinger omfattede på det tidspunkt den planlagte A3 Transylvania Highway (på rumænsk *Autostrada A3*), som havde til formål at forbinde Bukarest med den ungarske grænse via Braşov, Târgu Mureş og Cluj-Napoca, og som passerede gennem amtet Mureş. Desuden vil den planlagte motorvej til Moldova forbedre forbindelserne mellem Târgu Mureş og byer som Roman, Iaşi og den moldoviske grænse ([10]).

(26) På tidspunktet for undersøgelsen kunne trafikstrømme genereret af Târgu Mureş Transylvania Airport (Târgu Mureş Airport) ikke køre uden om bymidten i Târgu Mureş, hvilket sammen med jernbanetjenesternes dårlige kvalitet havde en negativ indvirkning på mobiliteten i amtet. Desuden var Târgu Mureş Airport i december 2018 kun forbundet til A3-afkørslen.

3. **TÂRGU MUREŞ AIRPORT**

3.1. **Lufthavnen**

(27) Târgu Mureş Transylvania Airport ligger 14 km sydvest for Târgu Mureş. Den udgør en vigtig infrastruktur for den regionale konnektivitet i regionen Transilvania, og den understøtter en lang række job, der er forbundet med luftfartstjenestesektoren.

(28) Târgu Mureş Airport ligger 450 km fra hovedstæderne i regionen som helhed — 450 km fra Beograd, Budapest, Bukarest og Chisinau. Lufthavnen betjener en region, der omfatter flere amter, såsom Mureș, Harghita, Covasna, dele af Bistrita, Brasov, Suceava og Sibiu, med en samlet befolkning på omkring 2,7 millioner mennesker.

(29) De nærmeste lufthavne er Cluj Airport, som ligger ca. 103 km væk, eller ca. 1 time og 30 minutter i bil, og Sibiu International Airport, som ligger ca. 120 km væk, eller ca. 1 time og 50 minutter i bil. Alle andre større lufthavne er mere end 2 timer væk i bil. Antallet af passagerer i Târgu Mureş Airport for perioden 2005-2019 fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 1

Passagertal i Târgu Mureş Airport mellem 2005 og 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) Mellem 2005 og 2019 har flere luftfartsselskaber tilbudt ruteflyvninger fra lufthavnen. Aktiviteterne hos de største luftfartsselskaber, der tilbyder regelmæssige flyvninger i Târgu Mureş Airport, er beskrevet i de følgende afsnit.

(31) Wizz Air begyndte at operere i lufthavnen i juni 2006 med en rute til Budapest og udvidede sine aktiviteter til fem andre ruter i 2007. I november 2007 indstillede Wizz Air sine aktiviteter i lufthavnen. I 2008 genoptog Wizz Air driften i lufthavnen med fem nye ruter. I 2009 og 2010 drev Wizz Air kun sin rute til Budapest. I 2011 øgede Wizz Air sine tjenester ved at genåbne og tilføje nye ruter, så der i alt var otte. Siden da har Wizz Air været aktiv i lufthavnen og har i gennemsnit drevet otte til ti ruter indtil den tekniske lukning af lufthavnen i 2017. Efter genåbningen af kommercielle tjenester fra Târgu Mureş Airport drev Wizz Air fire ruter fra Târgu Mureş Airport i 2018 og 2019.

([10]) Plan for bæredygtig bymobilitet i Târgu Mureș kommune.
Tilgængelig på: PMUD Târgu Mureș.

([11]) De endelige tal for årene 2007-2009 er lidt forskellige fra tallene i den endelige afgørelse fra 2016 på grundlag af præciseringer fra Rumænien. Faldet i passagertallet i november 2016 skyldes den midlertidige lukning af lufthavnen med henblik på at renovere start- og landingsbanen og forpladsen og en aflysning eller overførsel af alle flyvninger til Cluj Airport. Arbejdet blev afsluttet i juni 2018.
Kilde: https://www.aeroportultransilvania.ro/wp-content/uploads/2014/05/Raportul-anual-al-administratorilor-cu-privire-la-bilantul-31-12-2016.pdf.

(32) I 2013 drev Ryanair to ruter til Charleroi og Pisa og beholdt kun ruten til Charleroi indtil midten af 2014, hvor selskabet indstillede sine aktiviteter i lufthavnen og derefter ikke har drevet nogen ruter siden 2014.

(33) Malev drev en rute til Budapest fra 2005 til 2012.

(34) TAROM drev en rute til Bukarest fra 2005 til 2014 og i 2018 og 2019.

(35) Carpatair drev en forbindelse til Timisoara fra 2005 til 2008.

(36) Desuden tilbød flere luftfartsselskaber charterflyvninger i perioden 2005 til 2019 til Danmark (Cimber Air og Widerøe), Egypten (Air Arabia, TAROM og Air Bucharest), Israel (Sun D'Or) og Tyrkiet (Corendon og TAROM).

(37) Ingen fragtflyvninger fandt sted i lufthavnen i den omhandlede periode. Godstransporten foregik hovedsagelig ved hjælp af transittrafik på vejene.

3.2. **Lufthavnsforvalteren**

(38) Fra 1990 til 2019 har forvalteren af Târgu Mureş Airport været Regia Autonomă »Aeroportul Transilvania« Târgu-Mureş ([12]). Som de fleste lufthavne i Rumænien var Târgu Mureş Airport indtil 1997 en del af selskabet af regionale lufthavne i Rumænien (»RAATR«) under tilsyn af det rumænske transportministerium.

(39) I henhold til den rumænske regerings beslutning nr. 398/1997 (»regeringsbeslutningen fra 1997«) ([13]) blev 13 lufthavne inden for RAATR's struktur underlagt de lokale offentlige myndigheder, dvs. *Consilii Judeţene* eller amtsråd. Dette omfattede Târgu Mureş Airport, som blev underlagt Mureş amtsråd. Derfor opererede lufthavnsforvalteren fra den 6. august 1997 til 2019 under Mureş amtsråds myndighed ([14]). Ifølge regeringsbeslutningen fra 1997 skulle lufthavnsforvalterne finansieres af deres egne kilder og desuden af bevillinger fra amtsrådenes lokale budgetter inden for rammerne af de beløb, der var godkendt til dette formål ([15]). Finansieringsordningen, missionen og ansvarsområderne for alle lufthavnsforvaltere var de samme for alle lufthavne ([16]).

(40) I henhold til regeringsbeslutningen af 1997 ([17]) blev lufthavnens aktiver og passiver overtaget af amtet Mureş den 30. juni 1997 ([18]). De overførte aktiver omfattede terminalen, start- og landingsbanen, rullebanerne og boardingplatformene, som efterfølgende blev opført som aktiver i amtet Mureş.

(41) Lufthavnsforvalterens opgaver har været at vedligeholde og drive lufthavnsinfrastrukturen. Den tilbyder lufthavnstjenester og opkræver afgifter af brugere (kommercielle luftfartsoperatører og ikke-kommercielle almene luftfartsbrugere) for brug af en sådan infrastruktur.

(42) I 2011 fik Târgu Mureş Airport overdraget leveringen af en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse (»SGEI 2011«) ved regional afgørelse nr. 107/2011 af 18. august 2011 truffet af Mureş amtsråd (»den regionale afgørelse af august 2011« eller »overdragelsen af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse 2011«). Denne afgørelse fandt anvendelse fra den 18. august 2011 til den 30. oktober 2014.

([12]) Dette er en selvejende juridisk person i henhold til artikel 2 og 3 i rumænsk lov nr. 15/1990 om reorganisering af statslige økonomiske enheder som selvstændige selskaber og handelsselskaber.
([13]) Den rumænske regerings afgørelse nr. 398/1997 om overførsel af visse autonome lufthavnsforvaltninger fra transportministeriets myndighed til amtsrådenes myndighed.
([14]) Afgørelse nr. 37/11.09.1997 fra Mureş amtsråd.
([15]) Artikel 3 i regeringsbeslutningen fra 1997.
([16]) Artikel 3 og bilag II (rammeforordning om lufthavnsforvalternes organisation og funktion) i regeringsbeslutningen fra 1997.
([17]) Artikel 1, stk. 2, i regeringsbeslutningen fra 1997.
([18]) Bilag 3 til regeringsbeslutningen fra 1997.

(43) Lufthavnsforvalteren fik overdraget en anden tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse (»SGEI 2014«) ved Mureş amtsråds afgørelse nr. 161/2014 af 30. oktober 2014 som ændret ved Mureş amtsråds afgørelse nr. 67/2015 af 18. juni 2015 (»den regionale afgørelse af oktober 2014« eller »overdragelsen af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse 2014«). Denne afgørelse var gældende indtil den 9. maj 2019.

4. DETALJERET BESKRIVELSE AF FORANSTALTNINGERNE

(44) Fem foranstaltninger er omfattet af denne afgørelse: ([19])

— Foranstaltning 1 — Finansiering af Târgu Mureş Airport i perioden 2007-2009

— Foranstaltning 2 — Finansiering af groundhandling-infrastruktur til Târgu Mureş Airport i 2011

— Foranstaltning 3 — Finansiering af Târgu Mureş Airport i henhold til overdragelsen af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse fra 2011 fra august 2011 til oktober 2014

— Foranstaltning 4 — Finansiering af Târgu Mureş Airport i henhold til overdragelsen af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse fra 2014 fra oktober 2014 til 31. juli 2019

— Foranstaltning 5 — Lufthavnsafgifter for luftfartsselskaber, der opererede i Târgu Mureş Airport fra den 21. marts 2013 til den 16. februar 2019.

4.1. Foranstaltning 1 — Finansiering af Târgu Mureş Airport i perioden 2007-2009

(45) De rumænske myndigheder forklarede, at alle små rumænske regionale lufthavne generelt var tabsgivende i perioden 2007-2009, og at deres driftstab blev dækket af staten på årsbasis ([20]).

(46) Specifikt for Târgu Mureş Airports vedkommende fremgår driftsresultatet for referenceperioden samt den tildelte offentlige finansiering af nedenstående tabel.

Tabel 2

Driftsresultat for Târgu Mureş Airport og offentlig finansiering i 2007-2009 (RON)

År	2007	2008	2009	I alt
Driftsomkostninger	4 855 746	6 143 528	7 135 784	18 135 058
Driftsindtægter	2 979 561	2 016 657	2 018 773	7 014 991
Resultater af driftsunderskud/-tab	(1 876 185)	(4 126 871)	(5 117 011)	(11 120 067)
Kompensationsbeløb udbetalt fra offentlige midler	1 838 540	4 305 247	4 722 536	10 866 323
Finansieringskløft, der ikke dækkes af offentlige midler/overkompensation	(37 645)	178 376	(394 475)	(253 744)
Finansieringskløft, der ikke dækkes af offentlige midler/overkompensation (EUR)	(11 286)	48 440	(93 056)	(152 783)

([19]) Da denne afgørelse vedrører to åbningsafgørelser, har Kommissionen ændret nummereringen af foranstaltningerne i åbningsafgørelsen fra 2015 for at forbedre læsbarheden.

([20]) Se betragtning 29 i åbningsafgørelsen fra 2011.

(47) Târgu Mureş Airport modtog i alt 10 866 323 RON (2 834 420 EUR ([21])) fra foranstaltning 1 i perioden 2007-2009. Selv om resultatet for 2008 blev afsluttet med en overkompensation, var den samlede kompensation for disse tre år lavere end resultatet af driften, hvilket efterlod en finansieringskløft på 253 744 RON (152 783 EUR).

(48) Ifølge Rumænien udgjorde den offentlige finansiering, der blev ydet årligt i perioden 2007-2009, en kompensation for levering af en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse, der bestod i den overordnede forvaltning af Târgu Mureş Airport, og opfyldte betingelserne i Kommissionens beslutning 2005/842/EF af 28. november 2005 om anvendelse af bestemmelserne i EF-traktatens artikel 86, stk. 2 (nu artikel 106, stk. 2, i TEUF) på statsstøtte i form af kompensation for offentlig tjeneste ydet til visse virksomheder, der har fået overdraget at udføre tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse (»SGEI-afgørelsen fra 2005«) ([22]).

(49) Navnlig gælder følgende:

a) Udførelsen af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse blev overdraget til lufthavnsforvalteren ved regeringsbeslutningen fra 1997 om fastlæggelse af forpligtelserne til offentlig tjeneste, parametrene for beregning af kompensationen og ordningerne for at undgå overkompensation.

b) Lufthavnenes årlige trafik oversteg ikke 1 000 000 passagerer.

(50) Det fremgår af regeringsbeslutningen fra 1997, at de pågældende lufthavnes drifts- og kapitalomkostninger ville blive dækket af egne midler suppleret med offentlig finansiering i det omfang, det er nødvendigt. Rumænien mener, at denne mekanisme forhindrer overkompensation, for så vidt som lufthavnene kun kan modtage det beløb, der er nødvendigt for at dække alle omkostninger. Disse beløb udbetales til lufthavnene i begyndelsen af året på grundlag af omkostningsoverslag, og et eventuelt overskud tilbagebetales til staten ved regnskabsårets udgang. For den pågældende periode blev lufthavnens budget godkendt ved afgørelse truffet af Mureș amtsråd.

(51) For 2007 blev lufthavnens budget godkendt ved afgørelse nr. 3 af 25. januar 2007 truffet af Mureș amtsråd, som godkender Mureș amtsråds budget og de beløb, der er afsat til medfinansiering af udviklingsprogrammer for de administrative territoriale enheder i amtet Mureș for 2007.

(52) For 2008 blev lufthavnens budget godkendt ved afgørelse nr. 56 af 27. marts 2008 fra Mureș amtsråd om indtægts- og udgiftsbudgettet for 2008 for den autonome lufthavnsforvaltning »Transylvania-Târgu Mureș« samt målene og resultatkriterierne for regionens direktør.

(53) For 2009 blev lufthavnens budget godkendt ved afgørelse nr. 37 af 29. april 2009 fra Mureș amtsråd om godkendelse af indtægts- og udgiftsbudgettet for »Administration Regia Autonomă Aeroportul Transylvania Mureș« for 2009.

4.2. **Foranstaltning 2 — Finansiering af groundhandling-infrastruktur i 2011**

(54) I åbningsafgørelsen fra 2015 blev det bemærket, at lufthavnsforvalteren modtog offentlig støtte til finansiering af groundhandling-infrastruktur til et samlet beløb på 3 038 362 RON (716 747 EUR). Ifølge Rumænien blev disse betalinger godkendt af Mureș amtsråd forud for vedtagelsen af regional afgørelse nr. 107/2011 af 18. august 2011 truffet af Mureș amtsråd, der som forklaret i betragtning 42 overdrog leveringen af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse til Târgu Mureş Airport.

(55) Rumænien forklarede, at enhver lufthavn for at opfylde sine forpligtelser som leverandør af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse er forpligtet til at levere det minimumsniveau af groundhandling-infrastruktur, der er nødvendigt for at varetage de bevægelser af fly, der ved lov er fritaget for lufthavnsafgifter ([23]). Desuden har de rumænske myndigheder forklaret, at finansieringen af groundhandling-infrastrukturen var begrænset til de faktiske omkostninger til udstyret, som det fremgår af nedenstående tabel.

([21]) Vekselkursen i denne afgørelse beregnes som den årlige gennemsnitlige officielle EUR/RON-vekselkurs i overensstemmelse med de værdier, som Den Europæiske Centralbank (ECB) oplyser. I denne forbindelse anvendes følgende vekselkurser: 3,34 (2007), 3,68 (2008) og 4,24 (2009).

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

([23]) Se betragtning 143 i åbningsafgørelsen fra 2015.

Tabel 3

Offentlig finansiering af groundhandling-infrastruktur i 2011 (RON)

	Anslåede omkostninger, inkl. moms	Anslåede omkostninger, ekskl. moms	Momsværdi (værdiandel på 24 %)	Værdien af den tilbudte offentlige støtte, inkl. moms
Forpladsbusser	205 823	165 986	39 836	205 823
Passagerbagagevogn	59 163	47 712	11 451	59 163
Jordbaseret strømforsyningsenhed (500 kVA)	179 676	144 900	34 776	179 676
Selvkørende trapper	919 823	741 800	178 023	919 823
Afisningsenhed	1 673 876	1 349 900	323 976	1 673 876
I ALT	**3 038 362**	**2 450 299**	**588 062**	**3 038 362**
I ALT (EUR)	**716 747**	**578 023**	**138 723**	**716 747**

(56) Târgu Mureş Airport modtog i alt 2 450 299 RON (578 023 EUR) i 2011 fra foranstaltning 2 ([24]).

(57) Rumænien har forklaret, at det beløb på 588 062 RON, der udgør en fradragsberettiget moms, ifølge oplysningerne i administrationens regnskabsregistre ikke var medtaget i omkostningerne til den groundhandling-infrastruktur, der blev indkøbt i 2011, idet denne værdi blev fratrukket den moms, der skulle betales til statsbudgettet, og efterfølgende tilbagebetalt af den administrerende offentlige myndighed i Mures amtsråd.

4.3. Foranstaltning 3 — Finansiering af Târgu Mureş Airport i henhold til overdragelsen af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse fra 2011 fra august 2011 til oktober 2014

(58) I henhold til artikel 1, stk. 2, i den regionale afgørelse af august 2011 udgør følgende aktiviteter, som lufthavnen udfører, en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse:

a) opførelse af lufthavnsinfrastruktur og -udstyr: start- og landingsbaner, terminaler, ramper, trafikkontroltårne eller anlæg, der direkte understøtter dem: brandslukningsfaciliteter, sikrings- og sikkerhedsudstyr

b) drift af infrastruktur, udstyr og anlæg, der direkte understøtter dem, herunder vedligeholdelse, reparation, opgradering eller administration af lufthavnsinfrastrukturen

c) levering af hjælpeydelser inden for lufttransport, med undtagelse af groundhandling-ydelser

d) udøvelse af flyvekontroltjenester, brandslukningstjenester, beredskabstjenester og sikkerhed

e) i overensstemmelse med loven at sikre tilstedeværelsen af de lokaler og forsyninger, der er nødvendige for, at offentlige myndigheder kan udføre specifikke kontrolaktiviteter i lufthavnen

([24]) Vekselkursen i denne afgørelse beregnes som den årlige gennemsnitlige officielle EUR/RON-vekselkurs i overensstemmelse med de værdier, der oplyses af ECB. I denne forbindelse er den vekselkurs, der blev anvendt for 2011, 4,2391.

f) behandling af flyvninger med fly, der er retligt fritaget for betaling af lufthavnsafgifter ([25]), herunder behandling af passagerer på disse flyvninger

g) erhvervelse og vedligeholdelse af det nødvendige ground service-udstyr til luftfartøjer, der er retligt fritaget for betaling af lufthavnsafgifter, samt

h) beskyttelse af lufthavnsinfrastrukturen.

(59) Ifølge de rumænske myndigheder er aktiviteterne under litra d)-h) ovenfor ikke af økonomisk karakter og henhører under offentlig myndigheds beføjelser.

(60) Med hensyn til litra f) og g) anfører de rumænske myndigheder, at visse kategorier af luftfartøjer er retligt fritaget for alle lufthavnsskatter og -afgifter, herunder groundhandling-afgifter, i alle rumænske lufthavne.

(61) I henhold til artikel 1, stk. 3, i den regionale afgørelse af august 2011 kan der ikke ydes støtte til kommercielle aktiviteter, som ikke er direkte knyttet til lufthavnens aktiviteter ([26]). Desuden indeholder artikel 4 i den regionale afgørelse af august 2011 en mekanisme til revision af kompensationen for at opfylde forpligtelserne til offentlig tjeneste og for at undgå overkompensation. Ved beregningen af kompensationen tages der hensyn til alle omkostninger i forbindelse med udførelsen af aktiviteterne i forbindelse med tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse og en tilsvarende andel af de fælles omkostninger. De indtægter, der skal tages i betragtning ved fastsættelsen af kompensationen, omfatter alle indtægter fra de aktiviteter, der er omfattet af tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse, og alle indtægter fra andre aktiviteter end dem, der vedrører tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse.

(62) De rumænske myndigheder har understreget, at lufthavnsforvalteren skulle føre særskilte regnskaber for aktiviteterne i forbindelse med tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse og for kommercielle aktiviteter og tilbagebetale eventuelle overkompensationsbeløb, der blev konstateret af et kontrolorgan, herunder af den specialiserede afdeling i landets offentlige myndighed. Lufthavnsforvalteren bekræfter, at årsregnskabet for 2011 og de efterfølgende årsregnskaber blev udarbejdet i overensstemmelse med principperne om adskillelse af udgifter og indtægter i forbindelse med tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse fra udgifter og indtægter i forbindelse med kommercielle aktiviteter.

(63) Desuden blev Mureș amtsråd i overensstemmelse med amtsrådets afgørelse nr. 158/2012 om godkendelse af lufthavnsforvalterens budget for indtægter og udgifter betroet at foretage kontrol og godkende de regnskaber, som lufthavnsforvalteren havde indsendt, for at undgå overkompensation og kontrollere, at lufthavnsforvalteren havde opfyldt sine forpligtelser til offentlig tjeneste. I lyset af resultaterne af disse kontroller skal Mureș amtsråd anmode lufthavnsforvalteren om at tilbagebetale enhver overkompensation eller, om nødvendigt, foreslå en revision af aktiviteterne i forbindelse med tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse.

(64) Ifølge de årsregnskaber, der er udarbejdet af Târgu Mureş Airport og kontrolleret af de rumænske myndigheder, præsenteres Târgu Mureş Airports driftsresultat for den periode, hvor overdragelsen af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse fra 2011 var gældende, nedenfor i tabel 4. Som det fremgår af nedenstående tabel, udligner kompensationen, selv om den i det første år var positiv, ikke de samlede tab i de år, hvor tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse var gældende.

([25]) I henhold til artikel 3, stk. 2, i den rumænske luftfartslov er følgende typer luftfartøjer i lufthavne, der er åbne for erhvervsmæssig trafik, fritaget for betaling af passagerafgift, landingsafgift, parkerings- og belysningsafgift og luftfartstjenesteafgift: a) rumænske militærfly, b) udenlandske militærfly i henhold til bilaterale aftaler, der er indgået efter anmodning fra forsvarsministeriet, c) luftfartøjer, der befordrer statslige repræsentanter i deres officielle egenskab, d) luftfartøjer, der flyver i FN's, Røde Kors' eller Røde Halvmånes interesse, e) luftfartøjer, der udfører eftersøgnings- og redningsmissioner, f) luftfartøjer, der udfører humanitære opgaver og bistandsopgaver, g) luftfartøjer, der skal lande på grund af tekniske vanskeligheder, vejrforhold eller andre nødsituationer, h) luftfartøjer, der lander efter instruks fra transportministeriet og/eller forsvarsministeriet, i) andre typer luftfartøjer som fastsat ved lov. I henhold til artikel 31, stk. 4, finder undtagelserne i litra a)-c) kun anvendelse i lufthavne, hvor den rumænske stat er majoritetsaktionær.

([26]) Selv om overdragelsen af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse fra 2011 også gav mulighed for investeringsstøtte, er denne afgørelses anvendelsesområde begrænset til vurderingen af driftsstøtten op til de beløb, der er fastsat i tabel 4.

Tabel 4

Driftsresultat for Târgu Mureş Airport og offentlig finansiering i forbindelse med overdragelsen af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse i 2011 (RON)

Tidsrum	2011	2012	2013	januar-oktober 2014	I alt
Driftsomkostninger	7 924 410	10 517 504	11 605 800	9 115 644	39 163 358
Driftsindtægter	3 064 460	5 012 189	5 939 214	5 030 556	19 046 419
Resultat af drift/ tab	(4 859 950)	(5 505 315)	(5 666 586)	(4 085 088)	(20 116 939)
Kompensationsbeløb	4 951 625	5 367 648	5 606 274	3 592 570	19 518 117
Finansieringskløft, der ikke dækkes af kompensationen	91 675	(137 667)	(60 312)	(492 518)	(598 822)
Finansieringskløft, der ikke dækkes af kompensationen (EUR)	21 626	(30 871)	(13 648)	(110 977)	(134 699)

(65) Târgu Mureş Airport modtog i alt 19 518 117 RON (4 449 930 EUR) ([27]) i perioden 2011-oktober 2014 fra foranstaltning 3.

4.4. Foranstaltning 4 — Finansiering af Târgu Mureş Airport i henhold til overdragelsen af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse fra 2014 fra den 30. oktober 2014 til den 9. maj 2019

(66) I henhold til artikel 1, stk. 2, i den regionale afgørelse af oktober 2014 udgør følgende aktiviteter en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse i Târgu Mureş Airport:

a) administration, rutinemæssig vedligeholdelse, reparation, modernisering, udvidelse og opførelse af flytrafikområder (landingsbane, forpladser, platforme), kontroltårn, terminaler, det elektriske anlæg, der administreres af staten, og tilhørende udstyr: sikkerheds- og sikringssystemer og -udstyr, elektriske systemer, banebelysning, forsyningsnet, brandslukningssystemer, kontrol- og overvågningssystemer

b) organisation, udstyr, vedligeholdelse og drift i forbindelse med passagerstrømme i lufthavnsterminalerne, samt levering af sikkerheds- og sikringstjenester

c) groundhandling-ydelser til statsejede luftfartøjer, herunder indkøb af dertil knyttet udstyr ([28])

d) beskyttelse af lufthavnsinfrastrukturen

e) eftersøgnings- og redningsoperationer på lufthavnens område

f) vagt- og sikkerhedsfaciliteter til nødsituationer, brandforebyggelse og -kontrol

g) tilvejebringelse af de områder, faciliteter og infrastrukturer, som toldadministrationen, grænsepolitiet, luftfartspolitiet, indenrigsministeriet og den rumænske efterretningstjeneste har brug for til at udføre deres specifikke aktiviteter samt

h) gratis drift for statslige flyvninger, militærflyvninger inden for visse ministerier og statslige tjenester, nødflyvninger og andre lovregulerede situationer.

([27]) Vekselkursen i denne afgørelse beregnes som den årlige gennemsnitlige officielle EUR/RON-vekselkurs i overensstemmelse med de værdier, der oplyses af ECB. I denne forbindelse anvendes følgende vekselkurser: 4,24 (2011), 4,46 (2012), 4,42 (2013) og 4,44 (2014).

([28]) Med hensyn til groundhandling hævdede Rumænien, at der ikke findes nogen lovbestemmelse, der udtrykkeligt forbyder medtagelse af groundhandling i kategorien tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse. Groundhandling-aktiviteten er en supplerende lufthavnstjeneste til lufttransporten, og i mangel af denne tjeneste ville Târgu Mureş Airport ikke være i stand til at opfylde de forpligtelser til offentlig tjeneste, som Mureş amtsråd har pålagt den.

(67) Ifølge de rumænske myndigheder blev tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse fra 2014 udarbejdet i overensstemmelse med Kommissionens meddelelse om anvendelsen af Den Europæiske Unions statsstøtteregler på kompensation for levering af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse ([29]) og Den Europæiske Unions rammebestemmelser for statsstøtte i form af kompensation for offentlig tjeneste (»rammebestemmelserne for tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse fra 2012«) ([30]) under hensyntagen til retningslinjerne for statsstøtte til lufthavne og luftfartsselskaber fra 2014 (»luftfartsretningslinjerne fra 2014«) ([31]). Den regionale afgørelse af oktober 2014 giver mulighed for tilskud til både investerings- og driftsomkostninger som kompensation for udførelsen af tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse.

a) I henhold til artikel 4, stk. 2, i den regionale afgørelse af oktober 2014 kompenseres investeringsomkostninger i forbindelse med tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse på grundlag af finansieringsbehovet i overensstemmelse med lufthavnsforvalterens forretningsplan op til en intensitet på 75 % af de støtteberettigede omkostninger.

b) I henhold til artikel 4, stk. 4, i den regionale afgørelse af oktober 2014 fastsættes den offentlige finansiering af driftsomkostningerne årligt på grundlag af driftsfinansieringskløften for aktiviteterne i forbindelse med tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse på grundlag af lufthavnsforvalterens forretningsplan. I henhold til artikel 4, stk. 5, må kompensationen for driftsomkostninger i de første fem år ikke overstige 80 % af driftsunderskuddet i de fem foregående år og 50 % af driftsunderskuddet i de følgende fem år.

c) I henhold til artikel 4, stk. 7, i den regionale afgørelse af oktober 2014 må kompensationen (for både drifts- og investeringsomkostninger) ikke overstige, hvad der er nødvendigt for at dække omkostningerne ved opfyldelsen af forpligtelserne til offentlig tjeneste. I henhold til artikel 4, stk. 9, skal der kun tages hensyn til de omkostninger, der vedrører tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse, og et forholdsmæssigt bidrag til de fælles omkostninger. I henhold til artikel 4, stk. 10, omfatter de indtægter, der skal tages i betragtning i forbindelse med kompensationen, alle indtægter i forbindelse med tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse, men også enhver fortjeneste fra andre ikkeforbundne aktiviteter i lufthavnen. Endelig må kompensationen i henhold til artikel 4, stk. 11, ikke overstige forskellen mellem ovennævnte omkostninger og indtægter for at undgå eventuel overkompensation.

(68) I henhold til artikel 2, stk. 2 og 3, skulle tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse fra 2014 i første omgang dække en periode på ti år, dvs. indtil den 4. april 2024, for at falde sammen med den såkaldte »overgangsperiode« for driftsstøtte i henhold til luftfartsretningslinjerne fra 2014, og der var planer om en eventuel revision i henhold til følgende scenarier: i) fire år efter den oprindelige overdragelse, ii) hvis lufthavnens trafik overstiger 700 000 passagerer om året, eller iii) hvis det kræves i henhold til den relevante lovgivning. Som nævnt forblev den regionale afgørelse af oktober 2014 imidlertid kun gyldig indtil den 9. maj 2019.

(69) De rumænske myndigheder har fremlagt oplysninger om forretningsplanen for Târgu Mureş Airport for perioden 2014-2024 (»forretningsplanen«).

Tabel 5

Forventede forudgående økonomiske indikatorer i forretningsplanen (RON)

	Nov.-dec. 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Forventede indtægter baseret på oplysninger, der forelå inden 30. oktober 2014	846 516	4 846 379	6 332 114	7 573 193	8 245 434	9 082 977	9 521 429	9 829 847	10 437 231	11 075 896	12 025 874
Forventede omkostninger baseret på oplysninger, der forelå inden 30. oktober 2014	3 277 736	10 545 013	10 144 747	10 400 653	10 549 657	10 688 923	10 761 272	10 786 230	10 871 790	11 060 259	11 255 273

([29]) Kommissionens meddelelse om anvendelsen af Den Europæiske Unions statsstøtteregler på kompensation for levering af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse (EUT C 8 af 11.1.2012, s. 4).

([30]) Kommissionens meddelelse om Den Europæiske Unions rammebestemmelser for statsstøtte i form af kompensation for offentlig tjeneste (EUT C 8 af 11.1.2012, s. 15).

([31]) Kommissionens meddelelse om retningslinjer for statsstøtte til lufthavne og luftfartsselskaber (2014) (EUT C 99 af 4.4.2014, s. 3).

	Nov.-dec. 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Forventet driftsfinansieringskløft baseret på oplysninger, der forelå inden 30. oktober 2014	(2 431 220)	(5 698 634)	(3 812 633)	(2 827 460)	(2 304 223)	(1 605 946)	(1 239 843)	(956 383)	(434 559)	15 637	770 601
Anslået kompensation	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
Anslået kompensation (EUR)	547 818	1 281 859	849 025	618 862	495 105	338 450	256 266	194 335	88 120	0	0

(70) De beløb, som de rumænske myndigheder rent faktisk ydede i henhold til overdragelsesakten fra 2014, fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 6

Finansiering i henhold til overdragelsen af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse fra 2014

Kompensation	Nov.-dec. 2014	2015	2016	2017	2018	Jan.-apr. 2019	I alt
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) Târgu Mureş Airport modtog i alt 21 719 661 RON (4 795 362 EUR) ([32]) i perioden november 2014 til april 2019 fra foranstaltning 4.

(72) De rumænske myndigheder har forklaret, at hovedårsagen til, at den faktiske kompensation var højere end den på forhånd anslåede kompensation i perioden 2017-2018 skyldtes flyverestriktionerne og den fuldstændige indstilling af flyvningerne mellem november 2016 og juni 2018, hvor landingsbanen ikke opfyldte de teknisk krav og efterfølgende blev genopbygget. Den 25. juni 2018 blev lufthavnens operationelle aktivitet genoptaget efter en periode på 12 måneder med begrænsede flyveoperationer (17. november 2016-4. oktober 2017) og en periode på 8 måneder med flyvestop (4. oktober 2017-25. juni 2018).

4.5. Foranstaltning 5 — Lufthavnsafgifter for luftfartsselskaber, der opererede i Târgu Mureş Airport fra den 21. marts 2013 til den 16. februar 2019

(73) De rumænske myndigheder anfører, at:

a) Ved regeringsbeslutning nr. 455 af 4. maj 2011 fastlagde den rumænske stat de fælles principper for opkrævning af lufthavnsafgifter i lufthavne i Rumænien. I henhold til denne retsakt skal lufthavnsafgifterne anvendes på en ikkediskriminerende måde for alle lufthavnsbrugere. Lufthavnsforvaltere har desuden ret til at tilpasse lufthavnsafgifterne til visse aspekter af offentlig og almen interesse, herunder miljøhensyn, på grundlag af relevante, objektive og gennemsigtige kriterier ([33]). Endelig blev *Regia Autonomă »Autoritatea Aeronautică Civilă Română«* (dvs. den rumænske civile luftfartsmyndighed) ved regeringsbeslutningen udpeget som uafhængig tilsynsmyndighed med ansvar for at føre tilsyn med anvendelsen af bestemmelserne i regeringsbeslutning nr. 455 ([34]).

([32]) Vekselkursen i denne afgørelse beregnes som den årlige gennemsnitlige officielle EUR/RON-vekselkurs i overensstemmelse med de værdier, der oplyses af ECB. I denne forbindelse anvendes følgende vekselkurser: 4,44 (2014), 4,46 (2015), 4,49 (2016), 4,57 (2017), 4,65 (2018), 4,75 (2019), 4,84 (2020), 4,92 (2021) og 4,93 (2022).

([33]) Artikel 5 i regeringsbeslutning nr. 455 af 4. maj 2011.

([34]) Artikel 14 i regeringsbeslutning nr. 455 af 4. maj 2011.

b) Rumæniens transport- og infrastrukturministeriums bekendtgørelse nr. 744/2011 af 23. september 2011 (»transportministeriets bekendtgørelse fra 2011«) finder anvendelse på følgende lufthavnsafgifter: i) landingsafgift ([35]), ii) belysningstarif ([36]), iii) parkeringsafgift ([37]), iv) passagerservicetarif ([38]), v) udviklingstarif ([39]), vi) transittarif ([40]) og vii) transfergebyr ([41]). Det præciseres i bekendtgørelsen, at beslutningen om at anvende en hvilken som helst af de ovennævnte lufthavnsafgifter henhører under lufthavnsforvalteren ([42]). Endelig fremgår det af bekendtgørelsen, at en lufthavnsforvalter kan indføre lufthavnsafgifter på en række særlige betingelser ([43]), og at disse bør anvendes på en ikkediskriminerende måde og uden konkurrenceforvridning mellem brugerne.

c) Transportministeriets bekendtgørelse fra 2011 blev gennemført for Târgu Mureş Airport ved afgørelse nr. 25/2012 truffet af Mureș amtsråd den 29. februar 2012 (»den regionale afgørelse af februar 2012«). I henhold til denne afgørelse skal lufthavnsafgifterne anvendes på en gennemsigtig og ikkediskriminerende måde for alle brugere af lufthavnsinfrastrukturen og godkendes af Mureș amtsråd ([44]).

d) Lufthavnsafgifternes størrelse blev fastsat ved afgørelse nr. 83/2012 truffet af Mureș amtsråd den 6. juli 2012 (»den regionale afgørelse af juli 2012«) om godkendelse af Târgu Mureş Airports bestyrelses afgørelse nr. 7/26. juni 2012. Den fandt kun anvendelse på de luftfartsselskaber, der opererer i Târgu Mureş Airport. Denne afgørelse erstattede den tidligere afgørelse truffet af Mureș amtsråd nr. 26/2011 af 24. marts (»den regionale afgørelse af marts 2011«).

([35]) I bilag 1 til transportministeriets bekendtgørelse fra 2011 fastsættes følgende betingelser for landingsafgiften:
a) Afgiften beregnes på grundlag af luftfartøjets maksimale certificerede startvægt.
b) Fraktioner på under 500 kg tages ikke i betragtning, og fraktioner på over 500 kg betragtes som 1 ton. Luftfartøjer med en maksimal startmasse på under 500 kg afregnes for 1 ton.
c) Afgiften opkræves for én landing og én start og giver indehaveren ret til:
— anvendelse af lufthavnsfaciliteter og -anlæg, med undtagelse af belysning
— brug af terminalområder og faciliteter, bortset fra dem, der opkræves særskilt for
— parkering af luftfartøjet, dog højst to timer efter landing.
d) Afgiften skal, hvor det er relevant, også omfatte lufthavnens omkostninger til kapitalinvesteringer og vedligeholdelsesarbejde i forbindelse med overflader til flybevægelser.
e) For at tilskynde til øget hyppighed af operationer kan lufthavnsdriftsorganet anvende rabatter på op til 50 % på landingsafgiften, afhængigt af antallet af bevægelser, i trin på op til 5 %.

([36]) I bilag 1 til transportministeriets bekendtgørelse fra 2011 fastsættes følgende betingelser for belysningstariffen:
a) Afgiften beregnes på grundlag af luftfartøjets maksimale certificerede startvægt.
b) Fraktioner på 1 ton under 500 kg tages ikke i betragtning, og fraktioner på over 500 kg betragtes som 1 ton. Luftfartøjer med en maksimal startmasse på under 500 kg afregnes for 1 ton.
c) Afgiften opkræves for hver landing og hver start ved brug af lufthavnens belysningsanlæg og/eller lysanordninger.

([37]) I bilag 1 til transportministeriets bekendtgørelse fra 2011 fastsættes følgende betingelser for parkeringsafgiften:
a) Afgiften beregnes på grundlag af luftfartøjets maksimale certificerede startmasse og standpladsintervallet.
b) Fraktioner på 1 ton under 500 kg lades ude af betragtning, og fraktioner på over 500 kg betragtes som 1 ton. Luftfartøjer med en maksimal startmasse på under 500 kg afregnes for 1 ton.

([38]) I bilag 1 til transportministeriets bekendtgørelse fra 2011 fastsættes følgende betingelser for passagerservicetariffen:
a) Afgiften opkræves for hver passager, der stiger om bord i lufthavnen og letter fra den samme lufthavn.
b) Afgiften gælder ikke for transitpassagerer, transferpassagerer og børn under 2 år.

([39]) I bilag 1 til transportministeriets bekendtgørelse fra 2011 fastsættes følgende betingelser for udviklingstariffen:
a) Afgiften opkræves for hver passager, der går om bord i lufthavnen og letter fra lufthavnen, og offentliggøres sammen med anvendelsesperioden.
b) Afgiften opkræves under varigheden af de investeringsmål, for hvilke den anvendes.
c) Afgiften fastsættes på en gennemsigtig måde, hvor lufthavnsbrugerne informeres om de investeringsmål, der skal finansieres af afgiften, og afgiftens varighed.

([40]) I bilag 1 til transportministeriets bekendtgørelse fra 2011 fastsættes følgende betingelser for transittariffen:
a) Afgiften opkræves for hver passager, der går om bord i lufthavnen og skifter fly i den pågældende lufthavn.
b) Afgiften gælder ikke for børn under 2 år.
c) Afgiften skal også omfatte, hvor det er relevant, lufthavnens omkostninger til investeringsformål i forbindelse med transferoperationer samt lufthavnssikkerhedsomkostninger i forbindelse med transferpassagerer.

([41]) I bilag 1 til transportministeriets bekendtgørelse fra 2011 fastsættes følgende betingelser for transfergebyret:
a) Afgiften opkræves for hver passager, der går om bord i lufthavnen og skifter i den pågældende lufthavn.
b) Afgiften gælder ikke for børn under 2 år.
c) Afgiften omfatter også, hvor det er relevant, lufthavnens omkostninger til investeringsformål i forbindelse med transferoperationer, jf. dog kravene i punkt 5, litra b) og c), samt lufthavnssikkerhedsomkostninger i forbindelse med transferpassagerer.

([42]) Artikel 1, stk. 3, i transportministeriets bekendtgørelse fra 2011.
([43]) Artikel 4, stk. 1, i transportministeriets bekendtgørelse fra 2011 og bilag 1 hertil.
([44]) Artikel 10, stk. 8, i den regionale afgørelse af februar 2012.

e) Den regionale afgørelse af juli 2012 blev forelagt indenrigsministeriet til legalitetskontrol, som krævet i loven. Ministeriet fandt ingen ulovlige aspekter. Lufthavnsafgifterne i den regionale afgørelse af juli 2012 blev offentliggjort i den rumænske luftfartsinformationspublikation (»AIP«) den 20. september 2012. De trådte i kraft seks måneder efter offentliggørelsen, dvs. den 21. marts 2013, i overensstemmelse med gældende lovgivning.

(74) I henhold til den regionale afgørelse af juli 2012 var lufthavnsafgifternes størrelse som angivet i tabel 7.

Tabel 7

Lufthavnsafgifter i Târgu Mureş Airport på grundlag af den regionale afgørelse af juli 2012

Afgift	Omkostninger (EUR)
Landing	1,25/ton
Banebelysning	0,40/ton
Parkering	0,15/ton/time
Passagerserviceafgift	1,00/passager

(75) De rumænske myndigheder oplyste, at lufthavnsforvalteren ikke modtog hele passagerserviceafgiften på 1 EUR pr. passager. Af dette beløb blev 0,275 EUR pr. passager overført til undersøgelses- og analysecentret for civil luftfartssikkerhed (Investigations and Analysis Center for Civil Aviation Safety), og 0,05 EUR pr. ombordværende passager blev overført til den rumænske civile luftfartsmyndighed (dvs. lufthavnsforvalteren overfører i alt 0,325 EUR pr. ombordværende passager til disse organisationer).

(76) I henhold til den regionale afgørelse af juli 2012 kan landingsafgiften i tabel 7 diskonteres, hvis flyselskabet foretager mere end tre landinger om måneden i lufthavnen. Rabatterne blev tilbudt uanset flytype i henhold til følgende skala:

Tabel 8

Rabatter på landingsafgiften for Târgu Mureş Airport på grundlag af den regionale afgørelse af juli 2012

Antal landinger pr. måned	Diskontering
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 %
Over 46	50 %

(77) Rumænien har fremlagt et økonomisk prognosedokument, som beskriver indtægterne fra lufthavnsafgifter for 2011-2015, baseret på efterfølgende faktiske data for 2011 og forudgående prognoser for perioden 2012-2015 ([45]). Disse prognoser blev udarbejdet inden vedtagelsen af den regionale afgørelse af juli 2012. På det tidspunkt, hvor den økonomiske prognose blev udarbejdet, var det vigtigste internationale ruteselskab Wizz Air, som fløj med Airbus 320-fly til otte destinationer: Madrid, Barcelona, Milano (Bergamo), Rom, Paris, Budapest, Dortmund og London. Tarom opererede regelmæssige flyvninger til Bukarest.

(78) Forvaltningsplanen i det økonomiske prognosedokument omfattede en stigning i antallet af operationer fra Wizz Air, tilføjelse af München, Frankfurt og Bologna (Forli) til ruterne og etablering af fire Ryanair-destinationer. Desuden meddelte et andet luftfartsselskab, Air Patriot, at det havde til hensigt at lancere flyvninger fra Târgu Mureş Airport til Bukarest, Wien og Istanbul fra januar 2013 ([46]).

Tabel 9

Gennemsnitlige forventede indtægter på grundlag af den regionale afgørelse af juli 2012 ([47])

År	Rotationer, Wizz Air	Rotationer, andre	I alt Indtægter, Wizz Air (EUR)	I alt Indtægter, andre (EUR)	I alt Indtægter Wizz Air (RON)	Samlede indtægter, andre (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. BEGRUNDELSE FOR AT INDLEDE DEN OFFICIELLE UNDERSØGELSESPROCEDURE

(79) I åbningsafgørelsen fra 2011 udtrykte Kommissionen tvivl om, hvorvidt foranstaltning 1 (betragtning 45-50 ovenfor) kunne betragtes som forenelig med det indre marked.

(80) I åbningsafgørelsen fra 2015 udtrykte Kommissionen tvivl om, hvorvidt foranstaltning 2 til 5 (betragtning 54 til 78 ovenfor) kunne betragtes som forenelige med det indre marked.

5.1. Foranstaltning 1 — Finansiering af Târgu Mureş Airport i perioden 2007-2009

(81) I åbningsafgørelsen fra 2011 blev der rejst tvivl om, hvorvidt den økonomiske aktivitet i de rumænske regionale lufthavne, herunder Târgu Mureş Airport, i perioden 2007-2009 kan betegnes som en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse.

(82) Kommissionen udtrykte tvivl om, hvorvidt forenelighedskriterierne i SGEI-afgørelsen fra 2005 var opfyldt. Kommissionen var navnlig bekymret over en mulig åbenlys fejl i definitionen af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse, da det var uklart, om de pågældende regioner uden disse lufthavne ville være utilstrækkeligt forbundet med resten af landet og EU, hvis dette blev overladt til markedskræfterne alene ([48]).

([45]) De rumænske myndigheder har forklaret, at dokumentet kun dækkede fire år, fordi det var knyttet til bestyrelsens mandatperiode. Rumænien har forklaret, at dette er i overensstemmelse med artikel 8, stk. 1, i regeringens hastebekendtgørelse nr. 109/2011, som begrænsede bestyrelsens mandatperiode til fire år.

([46]) Air Patriot traf en ensidig beslutning om ikke at operere fra Târgu Mureş Airport. Årsagerne til denne beslutning er ukendte for de rumænske myndigheder.

([47]) Tabellen indeholder faktiske data for 2011 og prognosen for perioden 2012-2015.

([48]) Betragtning 107 og 108 i åbningsafgørelsen fra 2011.

(83) Den undersøgelse, der blev indledt ved åbningsafgørelsen fra 2011, blev afsluttet ved den endelige afgørelse fra 2016 vedrørende den finansiering, som de rumænske myndigheder ydede mellem 2007 og 2009 til lufthavnene i Arad, Bacău, Baia Mare, Craiova, Iaşi, Oradea, Satu Mare, Sibiu, Suceava, Tulcea og Constanța.

(84) I den endelige afgørelse fra 2016 blev det konkluderet, at den offentlige finansiering af ovennævnte lufthavne udgør statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i TEUF, der er gennemført i strid med artikel 108, stk. 3, i TEUF. Kommissionens undersøgelse viste, at den offentlige finansiering til de rumænske lufthavne hverken var i overensstemmelse med SGEI-afgørelsen fra 2005 eller SGEI-afgørelsen fra 2012 ([49]) eller SGEI-rammebestemmelserne fra 2012, fordi Rumænien ikke havde påvist, at lufthavnsforvalterne havde fået overdraget klart definerede forpligtelser til offentlig tjeneste gennem de påståede overdragelsesakter, som Rumænien støttede sig på ([50]). Finansieringen blev i stedet fundet forenelig i lyset af luftfartsretningslinjerne fra 2014 ([51]). Støtten blev således erklæret forenelig med det indre marked i henhold til artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF.

(85) Undersøgelsen af den offentlige finansiering, der blev ydet til Cluj Airport og Târgu Mureş Airport mellem 2007 og 2009, forblev åben, da Kommissionen fandt, at den pågældende foranstaltning bedre ville kunne vurderes i særskilte endelige afgørelser, som også ville omfatte de foranstaltninger, der blev undersøgt i henhold til åbningsafgørelsen fra 2015 ([52]).

5.2. **Foranstaltning 2 — Finansiering af groundhandling-infrastruktur i 2011**

(86) Rumænien mente, at finansieringen af groundhandling-ydelser var knyttet til Târgu Mureş Airports opgaver i forbindelse med tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse. I denne henseende synes den pågældende groundhandling-infrastruktur at være blevet anvendt af hver flyvning til og fra Târgu Mureş Airport og være forbundet med den generelle drift af lufthavnen.

(87) I åbningsafgørelsen fra 2015 udtrykte Kommissionen tvivl om, hvorvidt Târgu Mureş Airport havde fået overdraget en egentlig offentlig tjeneste, og konkluderede foreløbigt, at den offentlige finansiering af groundhandling-ydelser i så fald ikke kunne udgøre kompensation for tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse.

(88) Kommissionen vurderede endvidere finansieringen af groundhandling-ydelserne i henhold til luftfartsretningslinjerne fra 2005. Kommissionen indtog det foreløbige standpunkt, at finansieringen af groundhandling-infrastruktur ikke ville udgøre en støtteberettiget omkostning ved vurderingen af investeringsstøttens forenelighed ([53]). Det blev konkluderet, at finansieringen umiddelbart var uforenelig med luftfartsretningslinjerne fra 2005.

5.3. **Foranstaltning 3 — Finansiering af Târgu Mureş Airport i henhold til overdragelsen af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse fra 2011 fra august 2011 til oktober 2014**

(89) I åbningsafgørelsen fra 2015 blev der rejst tvivl om, hvorvidt tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse fra 2011 var i overensstemmelse med Altmark-dommen ([54]), eftersom lufthavnsforvalteren ikke blev valgt efter en udbudsprocedure og der ikke var dokumentation for, at kompensationen var baseret på omkostningerne for en typisk veldrevet lufthavnsoperatør.

(90) På grundlag af ovenstående fandt Kommissionen, at de fire Altmark-betingelser ikke var opfyldt kumulativt, og nåede frem til den foreløbige konklusion, at det ikke kunne udelukkes, at der forelå en fordel.

([49]) Kommissionens afgørelse 2012/21/EU af 20. december 2011 om anvendelse af bestemmelserne i artikel 106, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde på statsstøtte i form af kompensation for offentlig tjeneste ydet til visse virksomheder, der har fået overdraget at udføre tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse (EUT L 7 af 11.1.2012, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2012/21(1)/oj).

([50]) Betragtning 111-113 og 121 i den endelige afgørelse fra 2016.

([51]) Foranstaltningerne blev erklæret forenelige i lyset af punkt 113, 129, 137 og 172 i luftfartsretningslinjerne fra 2014.

([52]) Betragtning 69 i den endelige afgørelse fra 2016.

([53]) Punkt 53, litra iii), og punkt 55 i luftfartsretningslinjerne fra 2005.

([54]) Dom af 24. juli 2003 i sag C-280/00, Altmark Trans og Regierungspräsidium Magdeburg, ECLI:EU:C:2003:415.

(91) Selv om Rumænien hævdede, at den offentlige finansiering, der blev ydet til Târgu Mureş Airport for perioden 2011-2014, udgjorde kompensation for levering af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse, der er omfattet af SGEI-afgørelsen fra 2005, rejste Kommissionen desuden tvivl om, hvorvidt kompensationen var klart defineret på forhånd på en gennemsigtig og objektiv måde og var proportional med omkostningerne ved tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse. Af samme årsager udtrykte Kommissionen tvivl om, hvorvidt foranstaltningen opfyldte kriterierne i SGEI-rammebestemmelserne fra 2012, og var af den foreløbige opfattelse, at støtten ikke kan betragtes som forenelig i henhold til SGEI-rammebestemmelserne fra 2012 ([55]).

(92) Kommissionen vurderede også foranstaltningens forenelighed med bestemmelserne om driftsstøtte i luftfartsretningslinjerne fra 2014 ([56]), der blev ydet før disse retningslinjers ikrafttræden. Kommissionen udtrykte tvivl om, hvorvidt driftsstøtten til Târgu Mureş Airport var egnet til at opnå målet om fælles interesse i betragtning af nærheden mellem Cluj Airport og Târgu Mureş Airport. Kommissionen rejste også tvivl om, hvorvidt den pågældende driftsstøtte var begrænset til det nødvendige minimum, og fandt foreløbigt, at foranstaltningen ikke opfyldte forenelighedsbetingelserne i luftfartsretningslinjerne fra 2014.

5.4. **Foranstaltning 4 — Finansiering af Târgu Mureş Airport i henhold til overdragelsen af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse fra 2014 fra den 30. oktober 2014 til den 9. maj 2019**

(93) Kommissionen bemærkede, at antallet af passagerer i Târgu Mureş Airport oversteg 200 000 i årene forud for ikrafttrædelsen af tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse fra 2014, og at den derfor ikke var omfattet af SGEI-afgørelsen fra 2012 i henhold til afgørelsens artikel 2, stk. 1.

(94) Kommissionen fandt, at dens holdning til kompensationen for tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse fra 2011 også fandt anvendelse mutatis mutandis på kompensationen for tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse i 2014. På grundlag af de oplysninger, der var tilgængelige på daværende tidspunkt, udtrykte Kommissionen navnlig tvivl om, hvorvidt tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse fra 2014 på en klar og gennemsigtig måde definerer forpligtelserne til offentlig tjeneste, parametrene for beregning af kompensationen og ordningerne for at undgå overkompensation, og om den er i overensstemmelse med punkt 17 og 18 i SGEI-rammebestemmelserne fra 2012.

(95) Kommissionen vurderede foranstaltningens forenelighed med luftfartsretningslinjerne fra 2014 og fandt på daværende tidspunkt, at der ikke var sikret fuld overholdelse af kravene i retningslinjerne med hensyn til både investeringsstøtte og driftsstøtte.

5.5. **Foranstaltning 5 — Lufthavnsafgifter for luftfartsselskaber, der opererede i Târgu Mureş Airport fra den 21. marts 2013 til den 16. februar 2019**

(96) Med hensyn til størrelsen af de lufthavnsafgifter, der blev indført under foranstaltning 5, indtog Kommissionen i åbningsafgørelsen fra 2015 den foreløbige holdning, at det markedsøkonomiske investorprincip (»MEOP«) ikke blev overholdt, hvilket resulterede i, at der blev indrømmet en økonomisk fordel.

(97) Kommissionen nåede frem til den foreløbige konklusion, at den økonomiske fordel, der blev indrømmet på grundlag af den regionale afgørelse af 2012, var selektiv, fordi den kun blev indrømmet selskaber, der tilhørte én del af lufttransportsektoren, nemlig de luftfartsselskaber, der fløj fra Târgu Mureş Airport. En sådan tilgang var ikke begrundet i lufthavnsafgiftssystemets karakter og generelle logik. Kommissionen satte spørgsmålstegn ved passagerafgiften på 1 EUR pr. passager som værende særlig lav. Desuden fandt den foreløbigt, at rabatterne på grundlag af antallet af landinger pr. måned syntes at begunstige luftfartsselskaber med flere ruter eller høje frekvenser. Kommissionens foreløbige konklusion i åbningsafgørelsen fra 2015 var baseret på et ræsonnement i overensstemmelse med fast retspraksis på daværende tidspunkt.

([55]) Betragtning 218 til åbningsafgørelsen fra 2015.
([56]) Punkt 137 i luftfartsretningslinjerne fra 2014.

6. **BEMÆRKNINGER FRA RUMÆNIEN**

6.1. **Rumæniens bemærkninger til åbningsafgørelsen fra 2011 *(foranstaltning 1)***

(98) Rumæniens bemærkninger til åbningsafgørelsen vedrørte især Kommissionens indvendinger mod den statslige støtteordning til finansiering af infrastruktur i lufthavne med under 1 million passagerer om året, hvor anmeldelsen blev trukket tilbage.

(99) Med hensyn til den offentlige finansiering af regionale rumænske lufthavne gjorde Rumænien som svar på Kommissionens bemærkning om, at der tilsyneladende var for mange lufthavne i visse regioner, hvilket kunne hindre udviklingen af de pågældende lufthavne, gældende, at de regionale lufthavnes situation (hvor trafikken ikke er tilstrækkelig til at opnå rentabilitet) først og fremmest skyldtes udviklingsniveauet i de regioner, hvor disse lufthavne fandtes, og ikke afstanden til nabolufthavne.

(100) Rumænien præciserede også, at der blev ydet beløb på det tidspunkt, hvor aktiviteterne blev gennemført, på grundlag af dokumentation og inden for rammerne af det godkendte budget.

6.2. **Rumæniens bemærkninger til åbningsafgørelsen fra 2015**

6.2.1. *Finansiering af groundhandling-infrastruktur i 2011 (foranstaltning 2)*

(101) De rumænske myndigheder anfører, at omkostningerne til groundhandling-infrastrukturen berettiger direkte til kompensation for tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse. Rumænien anfører, at hver lufthavn for at kunne levere tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse skal sikre, at den har et minimum af groundhandling-infrastruktur til at betjene fly, der ved lov er fritaget for lufthavnsafgifter. Lufthavne, der ikke gør dette, vil ikke være i stand til at udføre deres aktiviteter sikkert og forsvarligt.

(102) De rumænske myndigheder præciserede under den formelle undersøgelse, at infrastrukturen blev anvendt til lufthavnens kommercielle aktiviteter, men at formålet med en sådan anvendelse ikke var at øge de økonomiske aktiviteter, men at opretholde de eksisterende på et tilfredsstillende niveau i overensstemmelse med de specifikke luftfartskrav.

6.2.2. *Overdragelsesakter om tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse (foranstaltning 3 og 4)*

(103) De rumænske myndigheder anfører, at både tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse fra 2011 og tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse fra 2014 opfylder alle Altmark-betingelserne og sandsynligvis ikke vil give Târgu Mureş Airport nogen fordel. Ifølge Rumænien var forpligtelserne til offentlig tjeneste i begge tilfælde klart defineret på forhånd i dokumenterne om delegering af offentlig tjeneste, og mekanismerne til beregning af kompensationen for at undgå overkompensation var fastlagt på forhånd.

(104) Med hensyn til tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse fra 2011 præciserede Rumænien, at Târgu Mureş Airport er forpligtet til at føre særskilte regnskaber over indtægter og udgifter i forbindelse med tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse og begrunde den kompensation, der anmodes om. Desuden er Târgu Mureş Airports aktiviteter ifølge de rumænske myndigheder genstand for en regelmæssig revision for at kontrollere omkostningsgrundlaget og overholdelsen af forpligtelserne.

(105) Med hensyn til tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse fra 2014 fremførte Rumænien, at overdragelsesakten kræver, at der udarbejdes en flerårig forretningsplan, som viser en gradvis reduktion af kompensationen.

(106) Med hensyn til Târgu Mureş Airports nærhed til Cluj Airport fremførte Rumænien, at selv om afstanden mellem de to lufthavne synes at være relativt kort (103 km), tager det to timer at tilbagelægge denne afstand på grund af de gamle veje og den øgede trafik. Jernbanetransporten er ikke veludviklet, og der er ingen højhastighedsforbindelse.

6.2.3. *Niveauet for lufthavnsafgifter (foranstaltning 5)*

(107) Ifølge de rumænske myndigheder blev afgiftsniveauet fastsat efter en forudgående rentabilitetsanalyse, der tog hensyn til mange kontrafaktiske scenarier, således som en forsigtig privat investor ville have gjort.

(108) De rumænske myndigheder præciserede, at afgiftsniveauet blev anvendt på en ikkediskriminerende måde på alle luftfartsselskaber og at det blev offentliggjort i den rumænske luftfartstidende og tog hensyn til overdragelsesakten fra 2011.

6.2.4. *Finansiering i henhold til regional afgørelse nr. 47/2013 truffet af Mureș amtsråd*

(109) I åbningsafgørelsen fra 2015 blev de rumænske myndigheder opfordret til at præcisere den finansiering, der ydes i henhold til regional afgørelse nr. 47/2013 fra Mureș amtsråd, og navnlig om parkering eller anden infrastruktur ved Târgu Mureş Airport var omfattet.

(110) De rumænske myndigheder har præciseret, at lufthavnens parkeringsaktiviteter ikke er omfattet af de luftfartsaktiviteter, der er tildelt lufthavnsforvalteren, og at amtsrådet i Mureș derfor aldrig har afsat offentlige midler til finansiering af parkeringsaktiviteterne, hverken til investeringer eller til dækning af driftsomkostninger.

6.3. **Bemærkninger fra interesserede parter**

6.3.1. *Bemærkninger fra interesserede parter til åbningsafgørelsen fra 2011*

6.3.1.1. Carpatair

(111) Carpatair har anført, at driftsstøtte generelt anses for at være ulovlig og i strid med EU's interesser og kun bør tildeles under særlige omstændigheder. Hvis der tildeles driftsstøtte til lufthavne, vil det efter Carpatairs opfattelse være forstyrrende for industrien, fordi: ([57])

1) det vil medføre illoyal konkurrence mellem EU-lufthavne og gøre det muligt for en lufthavn, der modtager statsstøtte, at tiltrække luftfartsselskaber ved at tilbyde rabatter på lufthavnsafgifter. Lufthavne, der ikke modtager støtte, vil have svært ved at klare sig i konkurrencen om luftfartsselskaberne

2) foranstaltningen vil tilskynde lufthavne, der modtager driftsstøtte, til at indrømme høje rabatter på lufthavnsafgifter, og disse rabatter ville ikke blive indrømmet, hvis lufthavnene handlede på markedsvilkår.

(112) Carpatair påpeger, at driftsstøtte har negativ indvirkning på markederne for luftfart og lufthavnstjenester, fordi det fører til illoyal konkurrence mellem lufthavnene og i sidste ende illoyal konkurrence mellem de luftfartsselskaber, der opererer fra disse lufthavne. Driftsstøtte skaber dermed illoyal konkurrence mellem lufthavne i Rumænien og påvirker også lufthavne i nabolande som f.eks. Ungarn negativt ([58]).

6.3.1.2. Den rumænske lufthavnssammenslutning

(113) Den rumænske lufthavnssammenslutning er en arbejdsgiverforening, en almennyttig juridisk enhed, der repræsenterer rumænske civile lufthavne.

(114) Den rumænske lufthavnssammenslutnings bemærkninger til åbningsafgørelsen vedrørte Kommissionens indvendinger om den statslige støtteordning til finansiering af infrastruktur i lufthavne med under 1 million passagerer om året, hvor anmeldelsen blev trukket tilbage.

([57]) Betragtning 57 til åbningsafgørelsen fra 2011.
([58]) Betragtning 58 til åbningsafgørelsen fra 2011.

6.3.2. *Bemærkninger fra interesserede parter til åbningsafgørelsen fra 2015*

6.3.2.1. Cluj-Napoca Airport

6.3.2.1.1. Niveauet for lufthavnsafgifter

(115) Cluj Airport anførte, at en lufthavnsafgift på 1 EUR pr. passager var for lav til at dække Târgu Mureş Airports driftsomkostninger. Desuden dækker 0,325 EUR pr. afrejsende passager sikkerhed, som ikke blev beholdt af lufthavnsforvalteren, hvorved der reelt kun opkræves 0,675 EUR pr. afrejsende passager. Sådanne lave afgifter forhindrer Cluj Airport i at føre effektive forhandlinger med luftfartsselskaberne og fordrejer dermed konkurrencen.

6.3.2.1.2. Overdragelsesakter vedrørende tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse

(116) Cluj Airport gjorde gældende, at den statsstøtte, der blev ydet til Târgu Mureş Airport som kompensation for tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse, faktisk dækkede omkostningerne til levering af tjenesteydelserne til luftfartsselskaberne. Ifølge Cluj Airport blev overkompensation for tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse i Târgu Mureş Airport muliggjort gennem budgetoverførsler fra Mureș amtsråd uden at adskille indtægter og udgifter i forbindelse med tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse fra indtægter og udgifter i forbindelse med de kommercielle aktiviteter.

6.3.2.1.3. Finansiering i henhold til regional afgørelse nr. 47/2013 truffet af Mureș amtsråd

(117) Cluj Airport gjorde gældende, at eksistensen af en potentiel statsstøtte, der er ydet ulovligt i henhold til den regionale afgørelse nr. 47/2013, fremgår af den omstændighed, at afgørelsen blev annulleret af de nationale domstole.

6.3.2.1.4. Wizz Air

(118) Wizz Air hævder, at lufthavnens afgifter ikke er selektive, da de var tilgængelige for eksisterende eller potentielle brugere af Târgu Mureş Airport.

7. RUMÆNIENS KOMMENTARER TIL DE INTERESSEREDE PARTERS BEMÆRKNINGER

7.1. Rumæniens kommentarer til de interesserede parters bemærkninger til åbningsafgørelsen fra 2011 (foranstaltning 1)

(119) Rumænien har anført, at de fleste regionale rumænske lufthavne har en årlig trafik på under 50 000 passagerer, og at ingen af disse lufthavne vil have mere end 300 000 passagerer ved udgangen af 2015. Rumænien finder det derfor ikke sandsynligt, at den offentlige støtte til disse lufthavne vil påvirke konkurrencen og fordreje samhandelen mellem medlemsstaterne ([59]).

7.2. Rumæniens kommentarer til de interesserede parters bemærkninger til åbningsafgørelsen fra 2015

7.2.1. *Niveauet for lufthavnsafgifter (foranstaltning 5)*

(120) De rumænske myndigheder gjorde gældende, at lufthavnsafgifterne i henhold til regional afgørelse 83/2012 var fastsat i overensstemmelse med den relevante nationale lovgivning, der var gældende på det pågældende tidspunkt.

(121) De rumænske myndigheder anførte også, at de anvendte rabatter ikke var specielt oprettet af Mureș amtsråd og Târgu Mureş Airport til fordel for Wizz Air, men på grundlag af princippet om ikkeforskelsbehandling og lige muligheder, som fandt anvendelse på alle luftfartsselskaber i lufthavnen.

([59]) Betragtning 66 i den endelige afgørelse fra 2016.

(122) Rabatterne var en del af en strategi for reduktion af risici og afhængighed af et begrænset antal små luftfartsselskaber samt en politik for bæredygtig vækst i lufthavnsindtægterne, herunder overskud fra lufthavnsaktiviteter, i forbindelse med en stigning i passagertrafikken.

(123) Rumænien hævdede videre, at Târgu Mureş Airport ikke anvendte meget lave lufthavnsafgifter.

7.2.2. *Overdragelsesakter om tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse (foranstaltning 3 og 4)*

(124) Rumænien gentog, at den finansielle situation for regionale lufthavne (med lav trafik, som ikke gør det muligt for dem at nå et rentabilitetsniveau) primært skyldtes den lave økonomiske udvikling i de regioner, hvor disse lufthavne var beliggende, snarere end afstanden til nabolufthavnene.

(125) Desuden bestrider de rumænske myndigheder Cluj Airports påstand om overkompensation og bekræftede, at Târgu Mureş Airports regnskaber fra 2011 blev afsluttet i overensstemmelse med principperne om adskillelse af omkostninger og indtægter i forbindelse med tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse fra andre forretningsaktiviteter efter overdragelsen af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse fra 2011.

8. VURDERING AF FORANSTALTNING 1 — FINANSIERING AF TÂRGU MUREŞ AIRPORT I PERIODEN 2007-2009

8.1. Forekomst af støtte

(126) I henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF er »statsstøtte eller støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig form, og som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, uforenelig med det indre marked, i det omfang den påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne«.

(127) En foranstaltning udgør således statsstøtte efter denne bestemmelse, hvis følgende betingelser alle er opfyldt:

a) støttemodtageren er en virksomhed

b) foranstaltningen finansieres med statsmidler og kan tilregnes staten

c) foranstaltningen begunstiger bestemte virksomheder eller produktioner

d) fordelen er selektiv samt

e) foranstaltningen fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencen og påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne.

8.1.1. *Økonomisk aktivitet og begrebet virksomhed*

(128) Kommissionen skal først fastslå, om foranstaltning 1 finder anvendelse på virksomheder som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF. Virksomhedsbegrebet omfatter enhver enhed, som udøver økonomisk virksomhed, uanset denne enheds retlige status og dens finansieringsmåde ([60]). Enhver aktivitet, der består i at udbyde varer eller tjenester på et givet marked, betragtes som en økonomisk aktivitet ([61]).

([60]) Dom af 18. juni 1998, Kommissionen mod Italien, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303. Dom af 23. april 1991, Höfner og Elser, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161.

([61]) Dom af 16. juni 1987, Kommissionen mod Italien, 118/85, ECLI:EU:C:1987:283. Dom af 18. juni 1998, Kommissionen mod Italien, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303.

(129) Det er fast retspraksis, at drift og opførelse af lufthavnsinfrastruktur skal betragtes som en økonomisk aktivitet, der falder ind under statsstøttekontrollen ([62]). Når en lufthavnsoperatør udøver økonomiske aktiviteter ved at tilbyde lufthavnstjenester mod betaling, uanset dens retlige status eller finansieringsmåde, udgør denne en virksomhed som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF.

(130) Selv om lufthavnsforvaltere skal betragtes som virksomheder som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF, skal det erindres, at ikke alle en lufthavnsforvalters aktiviteter nødvendigvis er af økonomisk karakter ([63]).

(131) Domstolen har fastslået, at aktiviteter, der normalt hører under statens ansvarsområde i forbindelse med udøvelsen af dens officielle beføjelser som offentlig myndighed, ikke er af økonomisk karakter og ikke falder inden for rammerne af reglerne om statsstøtte ([64]).

(132) Finansiering af aktiviteter, der falder ind under det offentlige myndighedsområde, eller af infrastruktur, der hænger direkte sammen med disse aktiviteter, udgør derfor normalt ikke statsstøtte ([65]). I en lufthavn anses aktiviteter som f.eks. flyvekontrol, politiarbejde, toldbehandling, brandberedskab, aktiviteter, der er nødvendige for at sikre den civile luftfart mod ulovlige handlinger, og investeringer i infrastruktur og nødvendigt udstyr til at udføre disse aktiviteter sædvanligvis for at være af ikkeøkonomisk karakter ([66]).

(133) Offentlig finansiering af ikkeøkonomiske aktiviteter må dog ikke føre til uretmæssig diskriminering mellem luftfartsselskaber og lufthavnsforvaltere. Det er nemlig fast retspraksis, at der foreligger en fordel, når offentlige myndigheder fritager virksomheder for omkostninger i tilknytning til deres økonomiske aktiviteter ([67]). Hvis det derfor i et givet retssystem er almindeligt, at luftfartsselskaber eller lufthavnsforvaltere afholder omkostningerne til bestemte tjenester, mens nogle luftfartsselskaber eller lufthavnsforvaltere, der leverer de samme tjenester på vegne af de samme offentlige myndigheder ikke skal afholde disse omkostninger, kan sidstnævnte opnå en fordel, selv om disse tjenester i sig selv anses for at være af ikkeøkonomisk karakter ([68]).

(134) Som forklaret i betragtning 41 har lufthavnsforvalteren været og er i færd med at opføre, vedligeholde og drive lufthavnsinfrastrukturen. Den tilbyder lufthavnstjenester, pålægger brugerne — kommercielle luftfartsselskaber og ikkekommercielle almene luftfartsbrugere — afgifter for anvendelsen af lufthavnens infrastruktur og udnytter dermed infrastrukturen kommercielt. Lufthavnsforvalteren udøvede derfor en økonomisk aktivitet i den omhandlede periode og udgør dermed en virksomhed som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF.

(135) Hverken Rumænien eller lufthavnsforvalteren hævdede, at dele af finansieringen for perioden 2007-2009 specifikt var øremærket som kompensation for omkostninger ved varetagelse af offentlige opgaver for lufthavnsforvalteren i Târgu Mureş Airport. Den kompensationsordning, der blev indført til finansiering af lufthavnsforvalteren i perioden 2007-2009, var udformet med henblik på at dække forskellen mellem lufthavnsforvalterens indtægter og tab uden at skelne mellem omkostninger ved varetagelse af offentlige opgaver og andre typer omkostninger.

([62]) Dom af 12 december 2000, Aéroports de Paris mod Kommissionen, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, stadfæstet ved dom af 24. oktober 2002, Aéroports de Paris mod Kommissionen, C-82/01, ECLI:EU:C:2002:617, præmis 75-79. Dette blev bekræftet ved dom af 24. marts 2011, Mitteldeutsche Flughafen AG og Flughafen Leipzig Halle GmbH mod Kommissionen, (»Leipzig-Halle-lufthavnsdommen«), sagerne T-443/08 og T-455/08, ECLI:EU:T:2011:117, navnlig præmis 93 og 94, stadfæstet ved dom af 19. december 2012, Leipzig-Halle, sag C-288/11 P, ikke offentliggjort, ECLI:EU:C:2012:821.

([63]) Punkt 34 i luftfartsretningslinjerne fra 2014. Dom af 19. januar 1994, SAT Fluggesellschaft mod Eurocontrol, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7.

([64]) Dom af 16. juni 1987, Kommissionen mod Italien, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283, præmis 7 og 8, og dom af 4. maj 1988, Bodson mod Pompes funèbres des régions libérées, C-30/87, ECLI:EU:C:1988:225, præmis 1.

([65]) Kommissionens beslutning N 309/2002 af 19. marts 2003, sikkerhed i luften — kompensation for omkostninger som følge af attentaterne den 11. september 2001 (EUT C 148 af 25.6.2003, s. 7).

([66]) Se punkt 35 i luftfartsretningslinjerne fra 2014. Se også dom af 19. januar 1994, SAT Fluggesellschaft mod Eurocontrol, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7, præmis 30, og dom af 26. marts 2009, Selex Sistemi Integrati mod Kommissionen, C-113/07 P, ECLI:EU:C:2009:191, præmis 71.

([67]) Se dom af 3. marts 2005, Heiser, C-172/03, ECLI:EU:C:2005:130, præmis 36 og den deri nævnte retspraksis.

([68]) Punkt 37 i luftfartsretningslinjerne fra 2014.

(136) Kommissionen konkluderer derfor, at foranstaltning 1 ikke udgør kompensation for omkostninger ved varetagelse af offentlige opgaver og derfor finder anvendelse på en virksomhed.

8.1.2. *Statsmidler og tilregnelse til staten*

(137) For at en foranstaltning kan betragtes som statsstøtte i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF, skal den være finansieret ved hjælp af statsmidler og kunne tilregnes staten, dvs. være ydet af staten selv eller af et formidlende organ, der handler i medfør af beføjelser, som det har fået tildelt ([69]). Lokale myndigheders midler betragtes i forbindelse med anvendelsen af artikel 107 i TEUF som statsmidler ([70]).

(138) Den offentlige finansiering i perioden 2007-2009 blev ydet direkte af Mureș amtsråd på grundlag af regeringsbeslutningen fra 1997, dvs. af en lokal myndighed med egne midler.

(139) Kommissionen mener derfor, at den offentlige finansiering i perioden 2007-2009 blev ydet ved hjælp af statsmidler og kunne tilregnes staten.

8.1.3. *Selektivitet*

(140) Hvis en statslig foranstaltning skal være omfattet af anvendelsesområdet for artikel 107, stk. 1, i TEUF, skal den begunstige »visse virksomheder eller visse produktioner« Derfor er kun foranstaltninger, der begunstiger virksomheder, og som giver en fordel på en selektiv måde, omfattet af begrebet statsstøtte.

(141) I den foreliggende sag er den finansielle støtte på grundlag af beslutningen fra 1997 selektiv, da støtten kun blev tildelt visse virksomheder, navnlig lufthavnsforvalteren i Târgu Mureş Airport. Dette er en individuel foranstaltning. Foranstaltning 1 er således pr. definition selektiv som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF.

8.1.4. *Økonomisk fordel*

(142) Formålet med den offentlige finansiering af lufthavnsforvalteren var at dække underskud i forbindelse med den ordinære virksomhed. Det kan ikke udledes af de faktuelle oplysninger, som Kommissionen er i besiddelse af, eller af bemærkningerne fra Rumænien og tredjeparter, at den støttetildelende myndighed kunne have forventet at få en økonomisk gevinst af disse finansieringsforanstaltninger, da den traf beslutningen om dem. Den omhandlede offentlige finansiering er derfor ikke i overensstemmelse med det markedsøkonomiske investorprincip.

(143) Rumænien hævdede også, at den omtvistede offentlige finansiering udgjorde kompensation for levering af en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse. I tilfælde af virksomheder, der har fået overdraget udførelsen af en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse, skal Kommissionen undersøge, om fire kumulative betingelser, som Domstolen har opstillet i Altmark-dommen, er overholdt, for at kunne konkludere, om foranstaltningen udgør en fordel i henhold til traktatens artikel 107, stk. 1. Disse betingelser kan sammenfattes som følger:

a) For det første skal støttemodtageren faktisk være pålagt forpligtelser til offentlig tjeneste, og disse forpligtelser skal være klart defineret (»det første Altmark-kriterium«).

b) For det andet skal de kriterier, der er grundlaget for beregningen af kompensationen, være fastlagt på forhånd på en objektiv og gennemsigtig måde (»det andet Altmark-kriterium«).

([69]) Ovennævnte Stardust Marine-dom, præmis 53-56. Rettens dom af 12. maj 2011, forenede sager Region Nord-Pas-de-Calais, T-267/08, ECLI:EU:T:2011:209 og Communauté d'agglomération du Douaisis mod Europa-Kommissionen, T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, præmis 108. Domstolens dom af 24. januar 1978, Van Tiggele, 82/77, ECLI:EU:C:1978:10, præmis 25 og 26. Dom af 12. december 1996, Air France mod Kommissionen (»Air France«), T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, præmis 63.

([70]) Dom af 12.5.2011, Nord-Pas-de-Calais, forenede sager T-267/08 og T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, præmis 108.

c) For det tredje må kompensationen ikke overstige, hvad der er nødvendigt for helt eller delvis at dække de udgifter, der er afholdt ved opfyldelsen af forpligtelserne til offentlig tjeneste, idet der skal tages hensyn til de hermed forbundne indtægter og til en rimelig fortjeneste ved opfyldelsen af forpligtelserne (»det tredje Altmark-kriterium«).

d) For det fjerde gælder det, at når den virksomhed, der får overdraget en forpligtelse til offentlig tjeneste, i det konkrete tilfælde ikke udvælges inden for rammerne af en procedure for tildeling af offentlige kontrakter, som sikrer, at det er den virksomhed, der kan levere disse tjenester til de laveste omkostninger for samfundet, der udvælges, skal størrelsen af den nødvendige kompensation fastlægges på grundlag af en analyse af de omkostninger, som en gennemsnitlig, veldrevet og tilstrækkeligt udstyret virksomhed ville have haft ved at opfylde de pågældende forpligtelser, idet der skal tages hensyn til de hermed forbundne indtægter og til en rimelig fortjeneste ved opfyldelsen af forpligtelserne (»det fjerde Altmark-kriterium«).

8.1.4.1. Det fjerde Altmark-kriterium

(144) Ifølge det fjerde Altmark-kriterium skal kompensationen svare til det nødvendige minimum for ikke at blive anset for støtte. Dette kriterium er opfyldt, hvis modtageren af kompensationen er valgt efter en udbudsprocedure, som gør det muligt at udvælge den ansøger, der kan levere den krævede tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse til de laveste omkostninger for samfundet, eller i mangel af en sådan, hvis kompensationen er blevet beregnet med henvisning til en effektiv virksomheds omkostninger.

(145) I dette tilfælde blev støttemodtageren ikke valgt efter en udbudsprocedure. Der er heller ikke fremlagt dokumentation for, at kompensationens størrelse blev fastlagt på grundlag af en analyse af de omkostninger, som en gennemsnitsvirksomhed, der er veldrevet og tilstrækkeligt udstyret med midler til at kunne opfylde de stillede krav til den offentlige tjeneste, ville have ved at opfylde forpligtelserne, idet der skal tages hensyn til de hermed forbundne indtægter og til en rimelig fortjeneste ved opfyldelsen af disse forpligtelser. Kommissionen mener derfor ikke, at den pågældende offentlige finansiering kan anses for at være blevet fastsat i overensstemmelse med det fjerde Altmark-kriterium.

(146) Den undersøgte foranstaltning opfylder som følge heraf ikke det fjerde Altmark-kriterium.

8.1.4.2. Konklusion

(147) Da det fjerde Altmark-kriterium ikke var opfyldt, finder Kommissionen, at de fire Altmark-kriterier ikke var opfyldt kumulativt i den foreliggende sag, uden at den behøver at undersøge de øvrige Altmark-kriterier nærmere. Da det markedsøkonomiske investorprincip heller ikke er overholdt, gav den vurderede foranstaltning 1 lufthavnsforvalteren en økonomisk fordel.

8.1.5. *Konkurrencefordrejning og påvirkning af samhandelen mellem medlemsstaterne*

(148) En foranstaltning, der ydes af en medlemsstat, anses for at fordreje eller true med at fordreje konkurrencevilkårene, hvis det er sandsynligt, at den vil forbedre modtagerens stilling i konkurrencen i forhold til andre virksomheder, som den konkurrerer med, hvilket generelt anses for at være tilfældet, hvis der gives en økonomisk fordel til en virksomhed i en liberaliseret sektor, hvor der er eller kunne være konkurrence.

(149) Når støtte ydet af en medlemsstat styrker en virksomheds stilling sammenlignet med andre virksomheders, der konkurrerer i EU's indre marked, skal disse virksomheder betragtes som påvirkede af den støtte ([71]).

(150) Eftersom driften af en lufthavn er en økonomisk aktivitet, finder der konkurrence sted på den ene side mellem lufthavne om at tiltrække luftfartsselskaber og den tilsvarende lufttrafik (passagerer og fragt) og på den anden side mellem lufthavnsforvaltere, som f.eks. konkurrerer indbyrdes for at få tildelt forvaltningen af en bestemt lufthavn. Især med hensyn til lavprisflyselskaber og charterselskaber kan også lufthavne, som ikke ligger i det samme opland og endog i forskellige medlemsstater, konkurrere om at tiltrække de pågældende luftfartsselskaber.

([71]) Dom af 30. april 1998, Het Vlaamse Gewest mod Kommissionen, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77, og dom af 17. september 1980, Philip Morris mod Kommissionen, C-730/79, ECLI:EU:C:1980:209, præmis 11.

(151) Konkurrencen mellem lufthavne kan vurderes på grundlag af luftfartsselskabernes udvælgelseskriterier og navnlig ved at sammenligne en række faktorer som f.eks. arten af de tilbudte lufthavnsydelser og af de berørte kunder, befolkning eller den økonomisk aktivitet, overbelastning, adgang over land samt størrelsen af afgifterne og de overordnede forretningsmæssige vilkår for benyttelse af lufthavnsinfrastruktur og -ydelser ([72]). Det er ikke muligt at udelukke selv små lufthavne fra anvendelsesområdet for artikel 107, stk. 1, i TEUF ([73]).

(152) Da foranstaltning 1 støtter en regional lufthavn, Târgu Mureş Airport, må den anses for at kunne fordreje konkurrencen og påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne.

8.1.6. *Konklusion vedrørende forekomsten af statsstøtte*

(153) I lyset af ovenstående konkluderer Kommissionen, at foranstaltning 1 udgør statsstøtte til lufthavnsforvalteren i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF.

8.2. **Støttens lovlighed**

(154) Foranstaltning 1 blev iværksat forud for Kommissionens formelle godkendelse. Foranstaltningen er derfor ulovlig, medmindre den på daværende tidspunkt opfyldte de relevante betingelser i en EU-retsakt, hvori der indrømmes fritagelse for anmeldelsespligten for visse kategorier af støtte, jf. artikel 108 i TEUF.

(155) I denne sag hævdede Rumænien, at den offentlige finansiering, der blev ydet til flere lufthavne, herunder Târgu Mureş Airport, i perioden 2007-2009 udgjorde kompensation for levering af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse, og at den opfyldte betingelserne i SGEI-afgørelsen fra 2005. Rumænien anførte, at regeringsbeslutningen fra 1997 fastlagde forpligtelserne til offentlig tjeneste, kriterierne for beregning af kompensationen og foranstaltningerne til undgåelse af overkompensation på en klar og gennemsigtig måde.

(156) Som anført i betragtning 84 fandt Kommissionen imidlertid, at regeringsbeslutningen fra 1997 ikke pålagde nogen af lufthavnsforvalterne klare forpligtelser til offentlig tjeneste.

(157) Som nævnt konkluderede Kommissionen derfor i den endelige afgørelse fra 2016, at Rumænien ikke havde påvist, at den offentlige finansiering baseret på regeringsbeslutningen fra 1997 overdrog klart definerede forpligtelser til offentlig tjeneste til lufthavnsforvalterne.

(158) Støtten var derfor ikke i overensstemmelse med SGEI-afgørelsen fra 2005 og blev derfor gennemført i strid med artikel 108, stk. 3, i TEUF ([74]). Den samme konklusion gælder for foranstaltning 1, der er genstand for denne afgørelse, dvs. den statsstøtte, der blev gennemført på grundlag af regeringsbeslutningen fra 1997 til fordel for Târgu Mureş Airport, som heller ikke var i overensstemmelse med SGEI-afgørelsen fra 2005 og dermed blev gennemført i strid med artikel 108, stk. 3, i TEUF.

8.3. **Forenelighed med det indre marked**

(159) Af samme grund som nævnt i betragtning 157, dvs. ikke klart defineret forpligtelse til offentlig tjeneste, kan foranstaltning 1 ikke anses for at være forenelig i henhold til SGEI-afgørelsen fra 2012 eller SGEI-rammebestemmelserne fra 2012.

(160) Kommissionen skal derfor undersøge, om foranstaltningen er forenelig med den generelle gruppefritagelsesforordning ([75]), som indeholder bestemmelser om driftsstøtte til regionale lufthavne på visse betingelser.

([72]) Punkt 43 i luftfartsretningslinjerne fra 2014.
([73]) Punkt 45 i luftfartsretningslinjerne fra 2014.
([74]) Betragtning 111-113 og 121 i den endelige afgørelse fra 2016.
([75]) Kommissionens forordning (EU) nr. 651/2014 af 17. juni 2014 om visse kategorier af støttes forenelighed med det indre marked i henhold til traktatens artikel 107 og 108 (EUT L 187 af 26.6.2014, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/oj).

8.3.1. *Anvendelse af den generelle gruppefritagelsesforordning*

(161) Overgangsbestemmelserne i den generelle gruppefritagelsesforordning præciserer, at den finder anvendelse på enhver individuel støtte, der er ydet inden dens ikrafttræden, hvis støtten opfylder alle betingelserne i den generelle gruppefritagelsesforordning, med undtagelse af artikel 9 ([76]).

(162) I henhold til artikel 1, stk. 1, litra m), i den generelle gruppefritagelsesforordning finder forordningen anvendelse på støtte til regionale lufthavne. Driftsstøtte til en lufthavn er forenelig med det indre marked efter traktatens artikel 107, stk. 2 eller 3, forudsat at den opfylder betingelserne i artikel 56, litra a), stk. 3, 4, 10 og 15-18, og kapitel I i den generelle gruppefritagelsesforordning ([77]).

(163) Den foranstaltning, der vurderes, vedrører den offentlige finansiering, der blev ydet til Târgu Mureş Airport i perioden 2007-2009 til dækning af lufthavnens driftstab, og den er derfor omfattet af anvendelsesområdet for den generelle gruppefritagelsesforordning.

(164) Kommissionen konkluderer derfor, at den generelle gruppefritagelsesforordning finder anvendelse på foranstaltning 1 som grundlag for forenelighed på grund af overgangsbestemmelserne. Foranstaltningens forenelighed med de relevante bestemmelser i den generelle gruppefritagelsesforordning.

8.3.1.1. Forenelighed med kapitel I i den generelle gruppefritagelsesforordning

(165) *Krav om gennemsigtighed*. Den generelle gruppefritagelsesforordning finder kun anvendelse på støtte, hvis bruttosubventionsækvivalent kan forudberegnes præcist, uden at det er nødvendigt at foretage en risikovurdering ([78]). Denne betingelse er opfyldt, da den offentlige finansiering, jf. betragtning 50-53, ydes i form af årlige tilskud med en maksimal grænse fastsat til det beløb, der er nødvendigt for at drive lufthavnen uden fortjeneste. Denne grænse fastsættes årligt på forhånd på grundlag af de indtægts- og udgiftsbudgetter, som lufthavnsforvalteren har forelagt, og som er godkendt ved afgørelser truffet af Mureș amtsråd.

(166) *Tilskyndelsesvirkning* ([79]). I perioden 2007-2009 opererede Târgu Mureş Airport under Mureș amtsråd. I henhold til de beslutninger fra Mureș amtsråd, der er nævnt i betragtning 51-53, var der anmodninger til den offentlige tilsynsmyndighed om offentlige midler til dækning af Târgu Mureş Airports finansielle underskud i henhold til de årlige indtægts- og udgiftsbudgetter.

(167) *Beregning af støtteintensitet og støtteberettigede omkostninger* ([80]). De rumænske myndigheder bekræftede, at den offentlige finansiering i betragtning 46 og 47 blev ydet på grundlag af dokumentation i de offentlige regnskaber, som blev forvaltet særskilt for omkostningerne i forbindelse med lufthavnsaktiviteten. Der er ikke taget højde for moms ved beregningen af driftsomkostningerne.

(168) *Kumulering* ([81]). De rumænske myndigheder har bekræftet, at Târgu Mureş Airport i perioden 2007-2009 ikke modtog nogen anden form for støtte.

(169) *Offentliggørelse og information* ([82]). I henhold til artikel 58, stk. 1, i den generelle gruppefritagelsesforordning behøver støtte, der er ydet før ikrafttrædelsen af den generelle gruppefritagelsesforordning, ikke at opfylde offentliggørelseskravene i artikel 9 for at blive betragtet som forenelig.

([76]) Artikel 58, stk. 1, i den generelle gruppefritagelsesforordning.
([77]) Artikel 3 sammenholdt med artikel 56a, stk. 2, i den generelle gruppefritagelsesforordning.
([78]) Artikel 5, stk. 1, i den generelle gruppefritagelsesforordning.
([79]) Artikel 6 i den generelle gruppefritagelsesforordning.
([80]) Artikel 7 i den generelle gruppefritagelsesforordning.
([81]) Artikel 8 i den generelle gruppefritagelsesforordning.
([82]) Artikel 9 i den generelle gruppefritagelsesforordning.

8.3.1.2. Forenelighed med betingelserne i artikel 56a i den generelle gruppefritagelsesforordning

(170) *Lufthavnen skal være åben for alle potentielle brugere* ([83]). Târgu Mureş Airport var åben for alle potentielle brugere, dvs. alle luftfartsselskaber, der har anmodet om anvendelse af lufthavnsinfrastrukturen, jf. betragtning 30 til 36, og som accepterer de lufthavnstakster, der er offentliggjort i den rumænske luftfartsinformationspublikation (AIP), og som anvendes på en ensartet, gennemsigtig og ikkediskriminerende måde.

(171) De rumænske myndigheder har bekræftet, at alle luftfartsselskaber, der ønskede at operere fra lufthavnen i overensstemmelse med ovennævnte rammebestemmelser, kunne gøre det. Derfor opererede flere luftfartsselskaber i lufthavnen i perioden 2007-2009: TAROM, Carpatair, Malev, Wizz Air, Cimberair.

(172) *Støtten må ikke ydes til flytning af eksisterende lufthavne eller til oprettelse af en ny passagerlufthavn* ([84]). I referenceperioden er Târgu Mureş Airport ikke blevet flyttet eller omdannet fra en flyveplads til en passagerlufthavn. Lufthavnsinfrastrukturen har eksisteret og været drevet på samme sted siden 1967.

(173) Der må ikke ydes støtte til lufthavne med gennemsnitlig årlig fragttrafik på over 200 000 ton i de to regnskabsår, der går forud for det år, hvor støtten faktisk ydes. Støtten må ikke ydes, hvis det forventes, at den vil medføre, at lufthavnen vil øge sin gennemsnitlige årlige fragttrafik til over 200 000 ton inden for to regnskabsår efter det år, hvor støtten ydes ([85]). I de to år forud for perioden 2007-2009 og i de følgende to år 2010-2011 blev der ikke udført fragtflyvninger hos Târgu Mureş Airport, og fragttrafikken oversteg ikke 200 000 ton (betragtning 37). Denne betingelse er derfor opfyldt.

(174) Der må ikke ydes driftsstøtte til lufthavne med en gennemsnitlig årlig passagertrafik på over 200 000 passagerer i de to regnskabsår, der går forud for det år, hvor støtten faktisk ydes ([86]). Antallet af passagerer i Târgu Mureş Airport i 2005, 2006, 2007 og 2008 oversteg ikke tærsklen (jf. tabel 1), og denne betingelse er derfor opfyldt.

(175) Driftsstøttebeløbet må højst dække driftsunderskuddene og en rimelig fortjeneste i den relevante periode. Støtten skal ydes enten i form af på forhånd fastsatte periodiske rater, som ikke må øges i perioden, for hvilken støtten ydes, eller beløb, der er fastsat efterfølgende på grundlag af de konstaterede driftstab ([87]). Den offentlige finansiering til Târgu Mureş Airport under foranstaltning 1 i perioden 2007-2009 fremgår af tabel 5. I hele perioden 2007-2009 var der et finansieringsbehov, som ikke blev dækket af offentlige midler. Støtten oversteg derfor ikke, hvad der var nødvendigt for at dække driftstabene og en rimelig fortjeneste. De rumænske myndigheder har bekræftet, at beløbene blev ydet i månedlige rater på grundlag af det årlige budget, der var opstillet på forhånd og efterfølgende reguleret på grundlag af gennemførelsen, som det fremgår af årsregnskabet, med henblik på at dække driftstabet uden at registrere et overskud.

(176) Der må ikke udbetales driftsstøtte for et kalenderår, hvori den årlige passagertrafik i lufthavnen overstiger 200 000 passagerer ([88]). Antallet af passagerer i Târgu Mureş Airport udgjorde 156 929 i 2007, 69 945 i 2008 og 84 062 i 2009 (se tabel 1). Denne betingelse er derfor opfyldt.

(177) Driftsstøtten må ikke ydes på betingelse af, at der indgås aftaler med specifikke luftfartsselskaber vedrørende lufthavnsafgifter, markedsføringstilskud eller andre økonomiske aspekter af luftfartsselskabets aktiviteter i den pågældende lufthavn ([89]). De rumænske myndigheder har bekræftet, at ydelsen af støtten ikke var betinget af, at der blev indgået særlige aftaler med specifikke luftfartsselskaber, og at lufthavnsafgifterne var de samme for alle luftfartsselskaber. Denne betingelse er derfor opfyldt.

([83]) Artikel 56a, stk. 3, i den generelle gruppefritagelsesforordning.
([84]) Artikel 56a, stk. 4, i den generelle gruppefritagelsesforordning.
([85]) Artikel 56a, stk. 10, i den generelle gruppefritagelsesforordning.
([86]) Artikel 56a, stk. 15, i den generelle gruppefritagelsesforordning.
([87]) Artikel 56a, stk. 16, i den generelle gruppefritagelsesforordning.
([88]) Artikel 56a, stk. 17, i den generelle gruppefritagelsesforordning.
([89]) Artikel 56a, stk. 18, i den generelle gruppefritagelsesforordning.

8.3.1.3. Konklusion vedrørende foreneligheden med betingelserne i den generelle gruppefritagelsesforordning

(178) Foranstaltning 1 opfylder betingelserne i den generelle gruppefritagelsesforordning og er derfor forenelig med det indre marked.

8.3.2. *Konklusion vedrørende foreneligheden af foranstaltning 1*

(179) Af de grunde, der er anført i betragtning 165-177 ovenfor, finder Kommissionen, at driftsstøtten til Târgu Mureş Airport i perioden 2007-2009 er forenelig med det indre marked på grundlag af artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF.

9. VURDERING AF FORANSTALTNING 2 — FINANSIERING AF GROUNDHANDLING-INFRASTRUKTUR I 2011

9.1. Forekomst af støtte

(180) De principper vedrørende forekomsten af støtte, der er anført i betragtning 126-133, 137, 140, 143 og 148, gælder også for foranstaltning 2.

9.1.1. *Økonomisk aktivitet og begrebet virksomhed*

(181) Kommissionen skal først fastslå, om foranstaltning 2 finder anvendelse på virksomheder som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF.

(182) Som anført i betragtning 41 var lufthavnsforvalteren involveret i opførelsen, vedligeholdelsen og driften af lufthavnsinfrastrukturen og tilbød lufthavnstjenester og pålagde brugerne — kommercielle luftfartsoperatører og ikkekommercielle almene luftfartsbrugere — afgifter for anvendelsen af lufthavnens infrastruktur, og udnyttede dermed infrastrukturen kommercielt. Lufthavnsforvalteren udøvede derfor en økonomisk aktivitet på det tidspunkt, hvor investeringen blev foretaget, og udgør dermed en virksomhed i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF på det tidspunkt, hvor støtten blev ydet.

(183) Desuden bekræftede Rumænien under den formelle undersøgelse, jf. betragtning 102, at det udstyr, der blev finansieret af foranstaltning 2, blev anvendt til lufthavnens generelle aktiviteter. Kommissionen konkluderer derfor, at foranstaltning 2 ikke udgør kompensation for omkostninger ved varetagelse af offentlige opgaver og derfor finder anvendelse på en virksomhed.

9.1.2. *Statsmidler og tilregnelse til staten*

(184) De rumænske myndigheder har bekræftet, at alle de investeringer, der er anført i tabel 3, blev betalt over Mureş amtsråds budget, navnlig: ved regional afgørelse nr. 15 af 10. februar 2011 blev forpladsbussen finansieret, ved regional afgørelse nr. 94 af 28. juli 2011 bagagevognen og motorkraftenheden, og ved regional afgørelse nr. 84 af 22. juni 2011 trappen og afisningsanordningen.

(185) Kommissionen mener derfor, at finansieringen af groundhandling-infrastrukturen i 2011 blev ydet ved hjælp af statsmidler og kunne tilregnes staten.

9.1.3. *Selektivitet*

(186) Den finansielle støtte på grundlag af de regionale afgørelser, der er anført i betragtning 184, er selektiv, da støtten kun vil blive tildelt en enkelt virksomhed, nærmere bestemt lufthavnsforvalteren i Târgu Mureş Airport. Dette er en individuel foranstaltning. Foranstaltning 2 var således pr. definition selektiv som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF.

9.1.4. *Økonomisk fordel*

(187) De rumænske myndigheder har under den formelle undersøgelsesprocedure anført, at selv om lufthavnen opererede på et frit marked, ville det lave aktivitetsniveau gøre det umuligt for Târgu Mureş Airport at levere groundhandling-ydelser på en rentabel måde. På finansieringstidspunktet anså de rumænske myndigheder derfor investeringen for at være en irreversibel omkostning, og der forventedes ikke noget finansielt afkast. Den omhandlede offentlige finansiering er således ikke i overensstemmelse med det markedsøkonomiske investorprincip.

(188) Rumænien hævdede også, at den offentlige finansiering udgjorde kompensation for levering af en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse. For så vidt angår en virksomhed, der har fået overdraget at udføre en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse, skal Kommissionen for at afgøre, om den undersøgte foranstaltning udgør en økonomisk fordel i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF, som forklaret i betragtning 143 ovenfor, undersøge kumulativt, om de fire Altmark-kriterier er opfyldt.

(189) Som forklaret i betragtning 144 er Altmark 4-kriteriet opfyldt, hvis modtageren af kompensationen er valgt efter en udbudsprocedure, som gør det muligt at udvælge den ansøger, der kan levere den krævede tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse til de laveste omkostninger for samfundet, eller i mangel af en sådan, hvis kompensationen er blevet beregnet med henvisning til en effektiv virksomheds omkostninger.

(190) I dette tilfælde blev støttemodtageren ikke udvalgt gennem en udbudsprocedure. Desuden har de rumænske myndigheder ikke fremlagt dokumentation for, at kompensationsniveauet blev fastsat på grundlag af en analyse af de omkostninger, som en typisk velforvaltet og tilstrækkeligt udstyret virksomhed ville have haft ved at opfylde de nødvendige forpligtelser til offentlig tjeneste. Kommissionen konkluderer derfor, at den pågældende offentlige finansiering ikke opfylder Altmark 4-kriteriet.

(191) Foranstaltning 2 er derfor ikke i overensstemmelse med Altmark 4-kriteriet, og Altmark-kriterierne er dermed ikke opfyldt kumulativt i den foreliggende sag, uden at det er nødvendigt at foretage en detaljeret undersøgelse af de øvrige Altmark-kriterier. Da foranstaltning 2 som forklaret i betragtning 187 ikke er i overensstemmelse med det markedsøkonomiske investorprincip, gav den lufthavnsforvalteren en økonomisk fordel.

9.1.5. *Konkurrencefordrejning og påvirkning af samhandelen mellem medlemsstaterne*

(192) Betragtning 148-152 finder anvendelse på foranstaltning 2. Da foranstaltning 2 støtter en regional lufthavn, Târgu Mureş Airport, må den anses for at kunne fordreje konkurrencen og påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne.

9.1.6. *Konklusion vedrørende forekomsten af statsstøtte*

(193) I lyset af ovenstående konkluderer Kommissionen, at foranstaltning 2 udgør statsstøtte i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF.

9.2. **Støttens lovlighed**

(194) Foranstaltning 2 blev iværksat forud for Kommissionens formelle godkendelse. Foranstaltningen er derfor ulovlig, medmindre den på daværende tidspunkt opfyldte de relevante betingelser i en EU-retsakt, hvori der indrømmes fritagelse for anmeldelsespligten i artikel 108 i TEUF for visse kategorier af støtte.

(195) I dette tilfælde hævdede Rumænien, at investeringen blev foretaget i overensstemmelse med regeringsbeslutningen fra 1997, og at investeringen var knyttet til kompensationen for levering af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse. Som anført i betragtning 156(156) og 157 kunne Rumænien ikke påvise, at den offentlige finansiering på grundlag af regeringsbeslutningen fra 1997 gav lufthavnsforvalterne klart definerede forpligtelser til offentlig tjeneste, og at støtten derfor ikke var i overensstemmelse med SGEI-afgørelsen fra 2005 og derfor blev gennemført i strid med artikel 108, stk. 3, i TEUF.

9.3. **Forenelighed med det indre marked**

(196) Af de grunde, der er anført i betragtning 157 og 159, kan foranstaltning 2 ikke anses for at være forenelig med det indre marked i henhold til SGEI-afgørelsen fra 2012 eller SGEI-rammebestemmelserne fra 2012.

(197) Kommissionen skal derfor vurdere, om foranstaltningen er forenelig med den generelle gruppefritagelsesforordning, som indeholder bestemmelser om investeringsstøtte til regionale lufthavne på visse betingelser.

9.3.1. *Anvendelse af den generelle gruppefritagelsesforordning*

(198) Overgangsbestemmelserne i den generelle gruppefritagelsesforordning præciserer, at den finder anvendelse på enhver individuel støtte, der er ydet inden dens ikrafttræden, hvis støtten opfylder alle betingelserne i den generelle gruppefritagelsesforordning, med undtagelse af artikel 9 ([90]).

(199) I henhold til artikel 1, stk. 1, litra m), i den generelle gruppefritagelsesforordning finder forordningen anvendelse på støtte til regionale lufthavne. Investeringsstøtte til en lufthavn er forenelig med det indre marked efter traktatens artikel 107, stk. 3, forudsat at den opfylder betingelserne i artikel 56, stk. 3-14, og kapitel I i den generelle gruppefritagelsesforordning ([91]).

(200) I artikel 2, nr. 144), i den generelle gruppefritagelsesforordning defineres lufthavnsinfrastruktur som »infrastruktur og udstyr til en lufthavns ydelse af lufthavnstjenester til luftfartsselskaber og leverandører af tjenesteydelser, herunder start- og landingsbaner, terminaler, forpladser, rullebaner, central groundhandling-infrastruktur og andre faciliteter, der understøtter lufthavnstjenesterne direkte, men ikke infrastruktur og udstyr, som primært er nødvendigt i forbindelse med ikkeluftfartsrelaterede aktiviteter«. Den foranstaltning, der vurderes, vedrører offentlig finansiering af groundhandling-infrastruktur i 2011 og er derfor omfattet af anvendelsesområdet for den generelle gruppefritagelsesforordning.

(201) Kommissionen konkluderer derfor, at den generelle gruppefritagelsesforordning i medfør af overgangsbestemmelserne finder anvendelse på foranstaltning 2 som grundlag for forenelighed.

9.3.2. *Foranstaltningens forenelighed med de relevante bestemmelser i den generelle gruppefritagelsesforordning*

9.3.2.1. Forenelighed med kapitel I i den generelle gruppefritagelsesforordning

(202) *Krav om gennemsigtighed* ([92]). Denne betingelse er opfyldt, da den offentlige finansiering ydes i form af årlige tilskud med en maksimal grænse fastsat til det beløb, der er nødvendigt for at drive lufthavnen uden fortjeneste. Denne grænse fastsættes årligt på forhånd på grundlag af de indtægts- og udgiftsbudgetter, som lufthavnsforvalteren har forelagt, og som er godkendt ved afgørelser truffet af Mureș amtsråd (se betragtning 56).

(203) *Tilskyndelsesvirkning* ([93]). De rumænske myndigheder har forklaret, at investeringen var nødvendig for at opfylde den obligatoriske krisestyringsplan i overensstemmelse med regeringsbeslutning nr. 443/2005 om godkendelse af det nationale sikkerhedsprogram. De rumænske myndigheder har forklaret, at det udstyr, der var til rådighed i lufthavnen på investeringstidspunktet, udgjorde en risiko for lufthavnens drift og flyvesikkerhed. Da Târgu Mureş Airport ikke selv var i stand til at foretage investeringen, og lufthavnen uden investeringen ikke ville have været i stand til at gennemføre flyvninger under sikre forhold, er betingelsen om tilskyndelsesvirkning opfyldt.

([90]) Artikel 58, stk. 1, i den generelle gruppefritagelsesforordning.
([91]) Artikel 3 sammenholdt med artikel 56a, stk. 1, i den generelle gruppefritagelsesforordning.
([92]) Artikel 5, stk. 1, i den generelle gruppefritagelsesforordning.
([93]) Artikel 6 i den generelle gruppefritagelsesforordning.

(204) *Beregning af støtteintensitet og støtteberettigede omkostninger* ([94]). De rumænske myndigheder har fremlagt dokumentation for betalingen af udstyret og har bekræftet, at beløbet på 588 062 RON, der udgør fradragsberettiget moms, ikke var medtaget i omkostningerne til den groundhandling-infrastruktur, der blev indkøbt i 2011.

(205) *Kumulering* ([95]). De rumænske myndigheder har bekræftet, at Târgu Mureş Airport ikke modtog nogen anden form for støtte til køb af varerne.

(206) *Offentliggørelse og information* ([96]). I henhold til artikel 58, stk. 1, behøver støtte, der er ydet før den generelle gruppefritagelsesforordnings ikrafttræden, ikke at opfylde offentliggørelseskravene i artikel 9 for at blive betragtet som forenelig.

9.3.2.2. Forenelighed med betingelserne i artikel 56a i den generelle gruppefritagelsesforordning

(207) *Lufthavnen skal være åben for alle potentielle brugere* ([97]). Târgu Mureş Airport var åben for alle potentielle brugere, dvs. alle luftfartsselskaber, der har anmodet om anvendelse af lufthavnsinfrastrukturen, jf. betragtning 30 til 36, og som accepterer de lufthavnstakster, der er offentliggjort i den rumænske luftfartsinformationspublikation (AIP), og som anvendes på en ensartet, gennemsigtig og ikkediskriminerende måde.

(208) De rumænske myndigheder har bekræftet, at alle luftfartsselskaber, der ønskede at operere fra lufthavnen i overensstemmelse med ovennævnte rammebestemmelser, kunne gøre det. Som forklaret i betragtning 31, 33 og 34 var de luftfartsselskaber, der foretog ruteflyvninger i lufthavnen på det tidspunkt, hvor investeringen blev ydet, Wizz Air, Malev og Tarom.

(209) *Støtten må ikke ydes til flytning af eksisterende lufthavne eller til oprettelse af en ny passagerlufthavn* ([98]). I referenceperioden er Târgu Mureş Airport ikke blevet flyttet eller omdannet fra en flyveplads til en passagerlufthavn. Lufthavnsinfrastrukturen har eksisteret og været i drift på samme sted siden 1967.

(210) Der må ikke ydes støtte til lufthavne med gennemsnitlig årlig fragttrafik på over 200 000 ton i de to regnskabsår, der går forud for det år, hvor støtten faktisk ydes. Støtten må ikke ydes, hvis det forventes, at den vil medføre, at lufthavnen vil øge sin gennemsnitlige årlige fragttrafik til over 200 000 ton inden for to regnskabsår efter det år, hvor støtten ydes ([99]). I perioderne 2009-2010 og 2012-2013 blev der ikke udført fragtflyvninger hos Târgu Mureş Airport, og fragttrafikken oversteg ikke 200 000 ton (betragtning 37). Denne betingelse er derfor opfyldt.

(211) Den støttede investering må ikke være mere omfattende, end hvad der er nødvendigt til den trafik, der på basis af rimelige trafikprognoser forventes på mellemlangt sigt ([100]). De rumænske myndigheder har præciseret, at formålet med investeringen var at opfylde de nødvendige sikkerhedsstandarder for at muliggøre flyvninger under optimale sikkerhedsforhold (betragtning 55). Denne betingelse er derfor opfyldt med den foreliggende foranstaltning.

(212) Der må ikke ydes investeringsstøtte til en lufthavn, der befinder sig inden for en afstand på 100 kilometer eller 60 minutters rejsetid med bil, bus, tog eller højhastighedstog fra en eksisterende lufthavn, hvorfra der drives ruteflyvning, jf. artikel 2, stk. 16, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 ([101]). Som forklaret i betragtning 29 er den lufthavn, der ligger tættest på Târgu Mureş Airport, Cluj Airport, som ligger mere end 100 km væk og 1 time og 30 minutter i bil, og Sibiu International Airport, som ligger ca. 120 km væk og 1 time og 50 minutter i bil. Alle andre større lufthavne er mere end 2 timer væk i bil. Denne betingelse er således opfyldt i den foreliggende sag.

([94]) Artikel 7 i den generelle gruppefritagelsesforordning.
([95]) Artikel 8 i den generelle gruppefritagelsesforordning.
([96]) Artikel 9 i den generelle gruppefritagelsesforordning.
([97]) Artikel 56a, stk. 3, i den generelle gruppefritagelsesforordning.
([98]) Artikel 56a, stk. 4, i den generelle gruppefritagelsesforordning.
([99]) Artikel 56a, stk. 10, i den generelle gruppefritagelsesforordning.
([100]) Artikel 56a, stk. 5, i den generelle gruppefritagelsesforordning.
([101]) Artikel 56a, stk. 6, i den generelle gruppefritagelsesforordning.

(213) Stk. 5 og 6 finder ikke anvendelse på lufthavne med en gennemsnitlig årlig passagertrafik på op til 200 000 passagerer i de to regnskabsår, der går forud for det år, hvor støtten faktisk ydes, forudsat at investeringsstøtten ikke forventes at medføre, at lufthavnen vil øge sin gennemsnitlige årlige passagertrafik til over 200 000 passagerer inden for to regnskabsår efter det år, hvor støtten ydes. Investeringsstøtte til sådanne lufthavne skal opfylde betingelserne i enten stk. 11 eller stk. 13 og 14 ([102]). Som præsenteret i tabel 1, var passagertrafikken 2009-2010 på under 200 000 passagerer. Selv om trafikken var på over 200 000 passagerer i 2012 og 2013, jf. betragtning 203, var den type udstyr, der blev finansieret af foranstaltning 2, hverken beregnet på eller egnet til at øge trafikmængden i lufthavnen, men gjorde det kun muligt for lufthavnen at operere under sikre forhold. Kommissionen mener derfor, at dette krav vil være opfyldt i dette tilfælde. Da Târgu Mureş Airport opfylder betingelserne i denne betragtning, bør Kommissionen nu kun skulle påvise, at betragtning 11 i denne artikel er opfyldt i den foreliggende sag. Kommissionen behøver derfor ikke at påvise, at betragtning 13 og 14 er opfyldt i den foreliggende sag.

(214) Der må ikke ydes investeringsstøtte til lufthavne med en gennemsnitlig årlig passagertrafik på over tre millioner passagerer i de to regnskabsår, der går forud for det år, hvor støtten faktisk ydes. Investeringsstøtten må ikke ydes, hvis det forventes, at den vil medføre, at lufthavnen vil øge sit gennemsnitlige årlige passagertal til over tre millioner passagerer inden for de to regnskabsår, der følger efter det år, hvor støtten ydes ([103]). Som det kan ses i tabel 1, ligger Târgu Mureş Airports historiske passagertal et godt stykke under tre millioner passagerer i hele den betragtede periode. Denne betingelse er derfor opfyldt i den foreliggende sag.

(215) Der må ikke ydes støtte til lufthavne med gennemsnitlig årlig fragttrafik på over 200 000 ton i de to regnskabsår, der går forud for det år, hvor støtten faktisk ydes. Støtten må ikke ydes, hvis det forventes, at den vil medføre, at lufthavnen vil øge sin gennemsnitlige årlige fragttrafik til over 200 000 ton inden for to regnskabsår efter det år, hvor støtten ydes ([104]). I 2009-2010 og i de følgende to år 2012-2013 blev der ikke udført fragtflyvninger hos Târgu Mureş Airport, og fragttrafikken oversteg ikke 200 000 ton (betragtning 37). Denne betingelse er derfor opfyldt.

(216) Investeringsstøttebeløbet må ikke overstige forskellen mellem de støtteberettigede omkostninger og driftsresultatet af investeringen. Driftsoverskuddet trækkes fra de støtteberettigede omkostninger enten forudgående på grundlag af rimelige fremskrivninger eller via en tilbagebetalingsmekanisme ([105]). I artikel 2, stk. 39, i den generelle gruppefritagelsesforordning defineres driftsoverskud som »forskellen mellem de tilbagediskonterede indtægter og de tilbagediskonterede driftsudgifter i investeringens relevante levetid, hvis denne forskel er positiv. Driftsomkostningerne omfatter udgifter til personale, materialer, udliciterede tjenester, kommunikation, energi, vedligeholdelse, husleje og administration, men ikke afskrivninger og finansieringsomkostninger, hvis disse dækkes af investeringsstøtte. Ved diskontering af indtægter og driftsudgifter med en passende diskonteringssats åbnes der mulighed for et rimeligt overskud«.

(217) Târgu Mureş Airport er en lufthavn, der har været tabsgivende i hele vurderingsperioden. Som forklaret i tabel 9, forventede de rumænske myndigheders fremskrivninger først, at Târgu Mureş Airport tidligst ville blive rentabel i 2023. I 2011, da investeringen blev foretaget, blev den derfor foretaget uden nogen forventning om, at den kunne tjenes ind på kort til mellemlang sigt. Der er således ingen udsigt til et driftsoverskud på kort til mellemlang sigt efter investeringen, og Kommissionen finder derfor, at denne betragtning ikke finder anvendelse i den foreliggende sag.

(218) *De støtteberettigede omkostninger er omkostningerne ved investeringerne i lufthavnsinfrastruktur, herunder planlægningsomkostninger* ([106]). Da der er tale om en investering i udstyr som omhandlet i artikel 2, nr. 144), i den generelle gruppefritagelsesforordning, svarer de støtteberettigede omkostninger til det samlede beløb, der er udbetalt af de rumænske myndigheder, og som fremgår af tabel 3. Kommissionen er af den opfattelse, at dette krav er opfyldt i den foreliggende sag.

([102]) Artikel 56a, stk. 7, i den generelle gruppefritagelsesforordning.
([103]) Artikel 56a, stk. 9, i den generelle gruppefritagelsesforordning.
([104]) Artikel 56a, stk. 10, i den generelle gruppefritagelsesforordning.
([105]) Artikel 56a, stk. 11, i den generelle gruppefritagelsesforordning.
([106]) Artikel 56a, stk. 12, i den generelle gruppefritagelsesforordning.

9.3.2.3. Konklusion vedrørende foreneligheden med betingelserne i den generelle gruppefritagelsesforordning

(219) I lyset af ovenstående opfylder foranstaltning 2 betingelserne i den generelle gruppefritagelsesforordning.

9.3.3. *Konklusion vedrørende foreneligheden af foranstaltning 2*

(220) Af de grunde, der er anført i betragtning 198-218 ovenfor, finder Kommissionen, at den investeringsstøtte, der blev ydet til Târgu Mureş Airport i 2011, er forenelig med det indre marked på grundlag af artikel 107, stk. 3, litra c). TEUF.

10. VURDERING AF FORANSTALTNING 3 — FINANSIERING AF TÂRGU MUREŞ AIRPORT I HENHOLD TIL OVERDRAGELSEN AF TJENESTEYDELSER AF ALMINDELIG ØKONOMISK INTERESSE FRA 2011 FRA AUGUST 2011 TIL OKTOBER 2014

10.1. **Forekomst af støtte**

(221) Principperne i artikel 107, stk. 1, i TEUF, jf. betragtning 126-133, 137, 140, 143 og 148, finder også anvendelse på vurderingen af foranstaltning 3.

10.1.1. *Økonomisk aktivitet og begrebet virksomhed*

(222) Som anført i betragtning 41 udøvede lufthavnsforvalteren en økonomisk aktivitet i den omhandlede periode og udgør således en virksomhed som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF.

(223) De rumænske myndigheder hævdede, at aktiviteterne i forbindelse med flysikkerhed og -sikring samt servicering af fly, der er fritaget for de lufthavnsafgifter, der er anført i artikel 1, stk. 2, litra d)-h), i overdragelsen af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse fra 2011 (betragtning 58), ikke var af økonomisk art og henhørte under en offentlig myndigheds beføjelser.

(224) Med hensyn til de aktiviteter, der er anført i artikel 1, stk. 2, i overdragelsen af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse fra 2011 (betragtning 58) under litra d), e) og h), minder Kommissionen om, at flyvekontrol, politi, toldvæsen, brandslukning, aktiviteter, der er nødvendige for at beskytte den civile luftfart mod ulovlige handlinger, og investeringer i infrastruktur og udstyr, der er nødvendigt for at udføre disse aktiviteter, generelt anses for at være af ikkeøkonomisk karakter (betragtning 132). Kommissionen mener derfor, at udøvelse af flyvekontroltjenester, brandslukningstjenester, beredskabstjenester, sikring af sikkerhed samt plads og forsyninger, der er nødvendige for, at offentlige myndigheder kan udføre specifikke kontrolaktiviteter i lufthavnen, og beskyttelse af lufthavnsinfrastrukturen som anført i artikel 1, stk. 2, i overdragelsen af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse fra 2011 under punkterne d), e) og h) er af ikkeøkonomisk karakter. Som tidligere anført i betragtning 39, var de lovgivningsmæssige rammer for lufthavnsforvalteres aktiviteter i Rumænien ensartede for alle lufthavne.

(225) Kommissionen mener, at finansieringen af de aktiviteter, der er anført i artikel 1, stk. 2, litra d), e) og h), i overdragelsen af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse fra 2011, henhører under det offentlige myndighedsområde og derfor ikke udgør statsstøtte.

(226) Med hensyn til finansieringen af de aktiviteter, der er anført i artikel 1, stk. 2, litra f) og g), i overdragelsen af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse fra 2011 (se betragtning 58), fremførte Rumænien, at infrastrukturen og udstyret blev erhvervet med henblik på at behandle flyvninger med luftfartøjer, der er retligt fritaget for betaling af lufthavnsafgifter i henhold til artikel 31, stk. 2, i regeringsbekendtgørelse nr. 29/1997 om luftfartsloven. Rumænien gjorde f.eks. gældende, at Târgu Mureş Airport på finansieringstidspunktet anvendte walk-on/walk-off-metoden til på- og afstigning for passagerer. Købet af en bus var nødvendigt for at opfylde kravene til transport af passagerer i tilfælde af nødsituationer eller fly i nød (f.eks. på grund af terrorisme).

(227) Hverken behandlingen af flyvninger, der er fritaget for de lufthavnsafgifter, der er anført i artikel 1, stk. 2, litra f), i overdragelsen af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse fra 2011, eller indkøb og vedligeholdelse af det nødvendige udstyr til at behandle sådanne flyvninger, der er anført i litra g), er imidlertid funktioner, der generelt er forbeholdt staten.

(228) Kommissionen minder endvidere om, at hvis infrastruktur anvendes til både økonomiske og ikkeøkonomiske aktiviteter, vil offentlig finansiering falde ind under statsstøttereglerne, for så vidt som den dækker de omkostninger, der er forbundet med de økonomiske aktiviteter ([107]).

([107]) Punkt 34 og 35 i luftfartsretningslinjerne fra 2014 og den deri nævnte retspraksis.

(229) Rumænien bekræftede i løbet af den formelle undersøgelse i den foreliggende sag, at den underliggende infrastruktur også blev anvendt til lufthavnens økonomiske aktiviteter.

10.1.2. *Statsmidler og tilregnelse til staten*

(230) Kompensationen til Târgu Mureş Airport i henhold til tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse fra 2011 blev godkendt ved den regionale afgørelse af august 2011 (betragtning 58) og betalt over Mureș amtsråds budget. Denne beslutning blev truffet direkte af Mureș amtsråd, et lokalt amt i Rumænien, som er en del af den rumænske stat.

(231) Kommissionen mener derfor, at en sådan finansiering udgør statsmidler og også kan tilregnes staten.

10.1.3. *Selektivitet*

(232) I den foreliggende sag blev den finansielle støtte foreslået og ydet af staten til en enkelt virksomhed — lufthavnsforvalteren. Dette er en individuel foranstaltning. Foranstaltning 3 var således pr. definition selektiv som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF.

10.1.4. *Økonomisk fordel*

(233) Formålet med den offentlige finansiering af lufthavnsforvalteren var at dække underskud i forbindelse med den ordinære virksomhed eller dække investeringsomkostninger. Det kan ikke udledes af de faktuelle oplysninger, som Kommissionen er i besiddelse af, eller af bemærkningerne fra Rumænien og tredjeparter, at den støttetildelende myndighed forventede at få en økonomisk gevinst af disse finansieringsforanstaltninger, da den traf beslutningen om dem.

(234) Kommissionen bemærker også, at Rumænien ikke gjorde gældende, at finansieringen var i overensstemmelse med det markedsøkonomiske investorprincip. Som det fremgår af tabel 4, var Târgu Mureş Airport tabsgivende i hele undersøgelsesperioden og havde ingen udsigt til at blive rentabel på mellemlang sigt (tabel 5). Kommissionen konkluderer derfor, at den pågældende finansiering ikke var i overensstemmelse med det markedsøkonomiske investorprincip.

(235) I løbet af undersøgelsen hævdede Rumænien også, at den omtvistede offentlige finansiering udgjorde kompensation for leveringen af en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse, som opfyldte Altmark-kriterierne.

(236) I det foreliggende tilfælde var det fjerde Altmark-kriterium ikke opfyldt, da støttemodtageren ikke var blevet udvalgt efter en udbudsprocedure. Der er heller ikke fremlagt dokumentation for, at kompensationens størrelse blev fastlagt på grundlag af en analyse af de omkostninger, som en gennemsnitsvirksomhed, der er veldrevet og tilstrækkeligt udstyret med midler til at kunne opfylde de stillede krav til den offentlige tjeneste, ville have ved at opfylde forpligtelserne, idet der skal tages hensyn til de hermed forbundne indtægter og til en rimelig fortjeneste ved opfyldelsen af disse forpligtelser. Kommissionen mener derfor ikke, at det kan konkluderes, at den omhandlede offentlige finansiering blev fastlagt på grundlag af en effektiv virksomheds omkostninger. Da det fjerde Altmark-kriterium ikke blev opfyldt, finder Kommissionen, at de fire Altmark-kriterier ikke var opfyldt kumulativt i den foreliggende sag.

(237) I lyset af ovenstående konkluderer Kommissionen, at foranstaltning 3, der er under vurdering, gav lufthavnsforvalteren en økonomisk fordel.

10.1.5. *Konkurrencefordrejning og påvirkning af samhandelen mellem medlemsstaterne*

(238) Vurderingen i betragtning 152 finder også anvendelse på den offentlige finansiering, der blev ydet til lufthavnsforvalteren i henhold til overdragelsen af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse fra 2011, og finansieringen må derfor anses for at kunne fordreje konkurrencen og påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne.

10.1.6. *Konklusion vedrørende forekomsten af statsstøtte*

(239) På grundlag af ovenstående konkluderer Kommissionen, at offentlig finansiering ydet til lufthavnsforvalteren på grundlag af overdragelsen af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse fra 2011 udgør statsstøtte til lufthavnsforvalteren i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF, med undtagelse af finansiering af aktiviteter, der henhører under det offentlige ansvarsområde, jf. betragtning 225.

10.2. **Støttens lovlighed**

(240) Foranstaltning 3 blev iværksat forud for Kommissionens formelle godkendelse. Foranstaltningen er derfor ulovlig, medmindre den på daværende tidspunkt opfyldte de relevante betingelser i en EU-retsakt, hvori der indrømmes fritagelse for anmeldelsespligten i artikel 108 i TEUF for visse kategorier af støtte.

(241) I den foreliggende sag hævdede Rumænien, at foranstaltning 2 opfyldte betingelserne i SGEI-afgørelsen fra 2005.

10.2.1. *Overensstemmelse mellem overdragelsen af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse fra 2011 og SGEI-afgørelsen fra 2005*

(242) SGEI-afgørelsen fra 2005 kræver for det første, at der foreligger en egentlig tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse. I den forbindelse minder Kommissionen om, at medlemsstaterne har vide skønsbeføjelser med hensyn til definitionen af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse. Kommissionens undersøgelse er begrænset til at vurdere, om der er begået en åbenbar fejl i definitionen af anvendelsesområdet for forpligtelserne til offentlig tjeneste ([108]).

(243) Med hensyn til om den overordnede forvaltning af en lufthavn udgør en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse, som de rumænske myndigheder har gjort gældende i den foreliggende sag, vurderer Kommissionen typisk, om det område, som lufthavnen potentielt betjener, uden lufthavnen ville være isoleret fra resten af Unionen i et omfang, der ville skade dens sociale og økonomiske udvikling. Denne vurdering bør foretages fra sag til sag ([109]).

(244) I den foreliggende sag tager Kommissionen hensyn til følgende punkter:

a) Târgu Mureş Airport er beliggende i en afstand af 103 km fra Cluj Airport. De rumænske myndigheder har forklaret, at rejsetiden mellem de to lufthavne på tidspunktet for offentliggørelsen af den regionale afgørelse af august 2011 på grund af de omstændigheder, der er forklaret i betragtning 23-26, var på mere end to timer på grund af vejens dårlige tilstand, som tillod en maksimal gennemsnitshastighed på 65 km/t, samt den tunge trafik. Denne rejsetid vil stige i tilfælde af bustransport, hvor den minimale rejsetid er 3 timer og 10 minutter (inklusive rejsen fra busstationen i Cluj Napoca til Cluj Airport).

b) Desuden har de rumænske myndigheder præciseret, at på tidspunktet for vedtagelsen af den regionale afgørelse af august 2011 ville amterne nord, øst og syd for Târgu Mureş (dvs. amterne Harghita, Covasna, en del af Bistrita, Sibiu, Neamt og Brasov) uden Târgu Mureş Airport være blevet isoleret fra resten af Unionen, da der ikke var nogen motorvej, der forbandt amterne Mureş, Harghita, Covasna, Bistrita, Neamt, Brasov, Sibiu med Cluj Airport (se betragtning 23-26).

c) De rumænske myndigheder har desuden forklaret, at på grund af Karpaterne, der omgiver amtet Harghita (ca. 300 000 indbyggere), er den eneste lette vejadgang mod vest (mod Mureş amt), og at Târgu Mureş Airport er den eneste luftport, hvorigennem indbyggerne i dette amt har adgang til andre regioner i Europa. I løbet af undersøgelsen gjorde de rumænske myndigheder også opmærksom på vejrforholdenes indflydelse på transporttiderne for vejtrafikken mellem Mureş amt og naboamterne. Det årlige snefaldsinterval i Târgu Mureş kan nå op på 190 dage om året. De hyppigste dage med snedække (dage, hvor vejtrafikken er hindret) forekommer i december (14,4 dage), januar (23,2 dage) og februar (17,5 dage) med i alt 55,1 dage om året. I nogle tilfælde kan snedækket vare hele måneden i vintermånederne, dvs. 31 dage i december og januar og 28-29 dage i februar. Frost er en anden årsag til trængsel på vejene. Den første efterårsfrost i Târgu Mureş forekommer i gennemsnit den 13. oktober, mens den sidste forårsfrost er registreret den 21. april. Det betyder, at den gennemsnitlige årlige frostfri periode er 174 dage.

d) Desuden var jernbanetransporten underudviklet på det pågældende tidspunkt, og der var ingen højhastighedsforbindelser.

([108]) Rettens dom af 1. marts 2017, SNCM mod Kommissionen, sag T-454/13, præmis 111, domme af 15. juni 2005, Olsen mod Kommissionen, T-17/02, ECLI:EU:T:2005:218, præmis 216 og den deri nævnte retspraksis, og af 22. oktober 2008, TV2/Danmark m.fl. mod Kommissionen, T-309/04, T-317/04, T-329/04 og T-336/04, ECLI:EU:T:2008:457, præmis 101 og den deri nævnte retspraksis.

([109]) Punkt 72 i luftfartsretningslinjerne fra 2014.

e) I løbet af undersøgelsen har de rumænske myndigheder henvist til Rumæniens overordnede transportplan fra 2015 ([110]) for at bevise, at hverken Cluj Airport eller Sibiu på mellemlang sigt vil være i stand til at klare deres egen trafik uden yderligere betydelige investeringer (Cluj Airport vil skulle opføre yderligere 23 265 kvadratmeter flyforpladser og 29 066 kvadratmeter passagerterminaler, og Sibiu vil skulle opføre yderligere 460 kvadratmeter passagerterminaler blot for at opfylde deres egne behov). Disse to lufthavne ville derfor ikke være i stand til at overtage Târgu Mureş Airports trafik, hvis Târgu Mureş Airport ikke længere eksisterede.

f) Som anført i betragtning 21 har Mureș amt oplevet et betydeligt fald i befolkningen i de seneste årtier, hvilket er en tendens, der forventes at fortsætte i de kommende år. Som nævnt i betragtning 22 har Mureș amt desuden haft mindre gavn af EU's udvidelse end sine naboamter, for slet ikke at tale om hovedstadsområdet Bukarest. I erkendelse af infrastrukturens betydning for den regionale udvikling har de rumænske myndigheder identificeret lufthavnen som et vigtigt aktiv. Som følge heraf blev renoveringen af lufthavnen medtaget i det operationelle program for stor infrastruktur 2014-2020. Som led i Mureș amts udviklingsstrategi planlagde amtsrådet oprettelsen af en industripark i nærheden af lufthavnen, kendt som Mureș industripark ([111]). De rumænske myndigheder har bekræftet, at parken har haft succes med at tiltrække fremstillingsvirksomheder og udenlandske investeringer og dermed bidraget til den regionale økonomiske vækst. I sidste ende er målet at udvikle et intermodalt transportknudepunkt for yderligere at støtte områdets konnektivitet og udvikling.

g) De rumænske myndigheder har understreget betydningen af turisme som en økonomisk aktivitet for dynamiseringen af amtet. Turismen i amtet steg betydeligt i perioden 2010-2015, hvilket placerede Mureș amt på fjerdepladsen i Rumænien med hensyn til antallet af turister, med et samlet antal besøgende på 492 181 ([112]). De turistattraktioner, der blev mest besøgt af udenlandske turister i 2015, var Sighișoara, Târgu Mureș og kurstedet Sovata. Udenlandske turister kommer hovedsagelig fra EU-lande, men også fra lande uden for Den Europæiske Union (f.eks. Israel). De rumænske myndigheder har oplyst, at lufthavnen i Târgu Mureș med sine direkte forbindelser til flere større byer i EU har spillet en afgørende rolle i stigningen i antallet af turister.

h) Endelig har de rumænske myndigheder oplyst, at Târgu Mureș er et førende center for hjertetransplantation og akutmedicin. Hurtig transport af organer mellem nationale centre er et afgørende aspekt af organtransplantation. Mureș County Emergency Clinical Hospital har som mål at udvide sin førerposition inden for hjertetransplantation til hjerte-lungetransplantation, nyretransplantation eller enhver anden organ- og vævstransplantation. Dette er i overensstemmelse med det rumænske sundhedsministeriums strategi, som omfatter oprettelsen af en vævsbank i Târgu Mureș. Hospitalet har fremhævet, at helikopteroverførsel af patienter fra en anden lufthavn, der ligger længere væk, til hospitalet ikke kan gennemføres permanent på grund af meteorologiske eller tekniske begrænsninger, som ofte udelukker overførslen, hvilket har konsekvenser for patienten.

(245) På baggrund af ovenstående betragtninger finder Kommissionen, at Rumænien ikke har anlagt et åbenbart urigtigt skøn ved at konkludere, at visse områder i Rumæniens centrale region uden Târgu Mureş Airport ville være isoleret fra resten af Unionen i et omfang, der ville skade deres sociale og økonomiske udvikling.

(246) Under disse omstændigheder finder Kommissionen, at de oplysninger, som de rumænske myndigheder har fremsendt, er tilstrækkelige til at underbygge deres beslutning om at overdrage en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse til Târgu Mureş Airport, og at Rumænien ikke har begået en åbenbar fejl.

(247) SGEI-afgørelsen fra 2005 (artikel 2, stk. 1, litra d)) finder også kun anvendelse på lufthavne med under 1 000 000 passagerer i de to regnskabsår forud for det regnskabsår, hvor tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse blev overdraget.

(248) Târgu Mureş Airport havde færre end 1 000 000 passagerer om året i 2009 og 2010, dvs. i årene forud for overdragelsen af tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse i 2011 (jf. tabel 1). SGEI-afgørelsen fra 2005 fandt derfor anvendelse på foranstaltning 2.

([110]) master-planul-general-de-transport_iulie_2015_vol-i.pdf.
([111]) Udviklingsplan for Mureș amt 2014-2020.
Tilgængelig på: anexa_hot107_2014.pdf.
([112]) https://mures.insse.ro/wp-content/uploads/2023/03/Mures_Anuar_statistic_2015.pdf.

(249) Endelig fastsætter SGEI-afgørelsen fra 2005 en række forenelighedsbetingelser for kompensation for tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse til regionale lufthavne som anført i det følgende.

(250) *Mandat*. For at SGEI-afgørelsen fra 2005 kan finde anvendelse, skal ansvaret for udførelsen af tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse være overdraget til en virksomhed ved en eller flere officielle retsakter ([113]). I den foreliggende sag blev tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse overdraget ved den regionale afgørelse af august 2011.

(251) Artikel 4 i SGEI-afgørelsen fra 2005 indeholder desuden en række elementer, som overdragelsesakten skal overholde, navnlig:

1) *Arten og varigheden af forpligtelsen til offentlig tjeneste*. Arten af forpligtelsen til offentlig tjeneste er specificeret i artikel 1, stk. 2, i regionalloven af august 2011. Leveringen af aktiviteterne i forbindelse med forpligtelsen til offentlig tjeneste er begrænset til 1. januar i året efter det år, hvor Târgu Mureş Airport overstiger tærsklen på 1 000 000 passagerer, dog senest 31. december 2016 ([114]). Endvidere fastsættes det i den regionale afgørelse af august 2011, at overdragelsen af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse skal revideres efter denne dato ([115]).

2) *Den involverede virksomhed og det omfattede geografiske område*. Tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse blev overdraget til lufthavnsforvalteren, og overdragelsesområdet defineres som et geografisk område på 24 000 km², med en befolkning på ca. 1,5 mio. indbyggere, bestående af fire amter: Mureş, Bistrita, Harghita og Covasna ([116]).

3) *Arten af eventuelle eksklusive eller særlige rettigheder, virksomheden har fået indrømmet*. Lufthavnsforvalteren tildeles eneret til at levere tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse ([117]).

4) Parametrene for beregning, kontrol og revision af kompensationen.

i) Beregning af kompensationen. De omkostninger, der skal tages i betragtning ved fastsættelsen af kompensationsniveauet, omfatter alle faste og variable og løbende omkostninger og kapitalomkostninger, der er afholdt i forbindelse med leveringen af aktiviteterne i forbindelse med tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse, og disse aktiviteters andel af lufthavnsforvalterens fælles omkostninger. Investeringsomkostninger vil blive taget i betragtning, hvis de er strengt knyttet til udførelsen af aktiviteter i forbindelse med tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse ([118]). De indtægter, der skal tages i betragtning ved fastsættelsen af kompensationen, omfatter alle indtægter fra de aktiviteter, der er omfattet af tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse, og enhver fortjeneste fra andre af operatørens aktiviteter end dem, der vedrører tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse ([119]).

ii) *Kontrol af kompensationen*. Lufthavnsforvalteren skal dokumentere det kompensationsbeløb, der anmodes om, og udarbejde en rapport om den dokumentation og begrundelse, der fremgår af det lokale budget. Den økonomiske afdeling i Mureş amtsråd er derefter ansvarlig for at kontrollere oplysningerne i en sådan rapport samt de regnskaber, som lufthavnsforvalteren har indsendt. Denne kontrol foretages mindst én gang om året og oftere, hvis det skønnes nødvendigt ([120]).

iii) Gennemgang af kompensationen og foranstaltninger til at undgå og tilbagebetale overkompensation. På grundlag af sin regelmæssige kontrol anmoder økonomiafdelingen i Mureş amtsråd lufthavnsforvalteren om tilbagebetaling af enhver overkompensation og fremsætter, hvis det er relevant, et begrundet forslag til revision af aktiviteterne i forbindelse med tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse ([121]).

(252) Kommissionen konkluderer derfor, at betingelserne i artikel 4 i SGEI-afgørelsen fra 2005 er opfyldt ved den regionale afgørelse af august 2011.

([113]) Artikel 4 i SGEI-afgørelsen fra 2005.
([114]) Artikel 2, stk. 2, i den regionale afgørelse af august 2011.
([115]) Artikel 2, stk. 3, i den regionale afgørelse af august 2011.
([116]) Artikel 1, stk. 1, i den regionale afgørelse af august 2011.
([117]) Artikel 3 i den regionale afgørelse af august 2011.
([118]) Artikel 4, stk. 4, i den regionale afgørelse af august 2011.
([119]) Artikel 4, stk. 5, i den regionale afgørelse af august 2011.
([120]) Artikel 5 i den regionale afgørelse af august 2011.
([121]) Artikel 5, stk. 4, i den regionale afgørelse af august 2011.

(253) *Kompensation* ([122]). Artikel 5 i SGEI-afgørelsen fra 2005 fastsætter de parametre, som kompensationen skal opfylde for at blive betragtet som forenelig med afgørelsen.

(254) Kompensationen må ikke overstige, hvad der er nødvendigt for at dække omkostningerne ved opfyldelsen af forpligtelsen til offentlig tjeneste og en rimelig fortjeneste af den egenkapital, der er nødvendig for at opfylde disse forpligtelser. Som illustreret i tabel 3 led lufthavnen tab i hele overdragelsesperioden (2011-2014). Den kompensation, som lufthavnsforvalteren modtog, var ikke tilstrækkelig til at dække omkostningerne ved at opfylde sine forpligtelser i forbindelse med tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse. I lyset af ovenstående må det forstås, at denne betingelse er opfyldt i det foreliggende tilfælde.

(255) De omkostninger og indtægter, der skal tages i betragtning, omfatter alle omkostninger i forbindelse med udførelsen af tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse og beregnes på grundlag af almindeligt anerkendte principper for omkostningsberegning. Kommissionen forstår, at omkostnings- og indtægtsberegningerne af de årsager, der er forklaret i betragtning 251, blev fastsat i overensstemmelse med artikel 4, stk. 4 og 5, i den regionale afgørelse af august 2011, og at dette kriterium derfor er opfyldt.

(256) *Adskillelse af regnskaberne for omkostninger og indtægter i forbindelse med tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse fra de øvrige tjenesteydelser*. Som forklaret i betragtning 62 pålægger overdragelsesakten fra 2011 en klar adskillelse af regnskaberne. En sådan adskillelse blev gennemført i hele overdragelsesperioden.

(257) Kommissionen konkluderer derfor, at betingelserne i artikel 5 i SGEI-afgørelsen fra 2005 er opfyldt i den foreliggende sag.

(258) *Kontrol med overkompensation*. Artikel 6 i SGEI-afgørelsen fra 2005 indeholder flere mekanismer til at sikre, at lufthavnsforvalteren ikke blev overkompenseret, nemlig eksistensen af regelmæssige kontroller og eksistensen af mekanismer til at sikre tilbagebetaling af enhver overkompensation og bestemmelser til at undgå fremtidig overkompensation.

(259) Som forklaret i betragtning 251, stk. 4, nr. ii) og iii), indførte Mureș amtsråd mekanismer til at undgå overkompensation. Endvidere fastsatte Mureș amtsråd i et sæt regler, at den fremtidige kompensation skulle beregnes i overensstemmelse med resultaterne fra de foregående år. Med andre ord, hvis lufthavnsforvalteren blev overkompenseret i 2012, ville det overskydende beløb blive fremført til dækning af kompensationen i 2013 ([123]).

(260) Kommissionen konkluderer derfor, at betingelserne i artikel 6 i SGEI-afgørelsen fra 2005 er opfyldt i den foreliggende sag.

10.2.2. *Konklusion*

(261) Kommissionen konkluderer, at den støtte, der blev ydet på grundlag af overdragelsen af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse fra 2011, er forenelig med det indre marked i henhold til artikel 106, stk. 2, i TEUF og var fritaget for forpligtelsen til forudgående anmeldelse i henhold til artikel 108, stk. 3, i TEUF.

11. **VURDERING AF FORANSTALTNING 4 — FINANSIERING AF TÂRGU MUREȘ AIRPORT I HENHOLD TIL OVERDRAGELSEN AF TJENESTEYDELSER AF ALMINDELIG ØKONOMISK INTERESSE FRA 2014 FRA DEN 30. OKTOBER 2014 TIL DEN 9. MAJ 2019**

11.1. **Forekomst af støtte**

(262) Principperne i artikel 107, stk. 1, i TEUF, jf. betragtning 126-133, 137, 140, 143, 148 og 149, finder også anvendelse på vurderingen af foranstaltning 4.

([122]) Lufthavnsforvalteren blev i den vurderede periode kompenseret med et beløb, der var lavere end de faktiske omkostninger (tabel 4). Kommissionen vil derfor ikke analysere bestemmelserne i SGEI-afgørelsens artikel 6 vedrørende den rimelige fortjeneste.

([123]) Jf. f.eks. regional afgørelse nr. 158 af 20. december 2012 truffet af Mureș amtsråd, hvoraf det fremgår, at overslaget over kompensationen for 2013 og 2014 i budgetforslaget er baseret på 2012-resultaterne.

11.1.1. *Økonomisk aktivitet og begrebet virksomhed*

(263) Som anført i betragtning 41 udøvede lufthavnsforvalteren en økonomisk aktivitet i den omhandlede periode og udgør således en virksomhed som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF.

(264) De rumænske myndigheder hævdede, at lufthavnsforvalteren udførte visse aktiviteter inden for rammerne af tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse fra 2014, som henhører under det offentlige myndighedsområde. Rumænien fremførte navnlig, at de omkostninger, som lufthavnsforvalteren har afholdt på vegne af statslige enheder, der opererer på lufthavnsområdet, samt omkostninger i forbindelse med servicering af flyvninger, der er fritaget for betaling af lufthavnsafgifter, skal anses for at henhøre under det offentlige myndighedsområde.

(265) Kommissionen minder om, at hvis infrastruktur anvendes til både økonomiske og ikkeøkonomiske aktiviteter, vil offentlig finansiering kun falde ind under statsstøttereglerne, for så vidt som den dækker de omkostninger, der er forbundet med de økonomiske aktiviteter.

(266) Med hensyn til den offentlige støtte, der er anvendt til aktiviteter i henhold til artikel 1, stk. 2, litra d)-g), i overdragelsen af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse fra 2014 (betragtning 66), minder Kommissionen om, at aktiviteter vedrørende politi, toldvæsen, brandslukning, aktiviteter, der er nødvendige for at beskytte den civile luftfart mod ulovlige handlinger, og investeringer og vedligeholdelse i forbindelse med den infrastruktur og det udstyr, der er nødvendigt for at udføre disse aktiviteter, generelt anses for at være af ikkeøkonomisk karakter.

(267) Kommissionen anser derfor beskyttelsen af den lufthavnsinfrastruktur, der er anført i artikel 1, stk. 2, litra d), i overdragelsen af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse fra 2014, eftersøgnings- og redningsoperationer på lufthavnens område, jf. litra e) heri, vagt- og sikringsfaciliteter til nødsituationer samt brandforebyggelse og -kontrol i henhold til litra f) heri, samt tilvejebringelse af de nødvendige områder, faciliteter og infrastrukturer, som toldmyndighederne, grænsepolitiet, luftfartspolitiet, indenrigsministeriet og den rumænske efterretningstjeneste har brug for til at udføre deres specifikke aktiviteter i henhold til litra g) heri, som foranstaltninger, der falder inden for den normale udøvelse af statslige funktioner, for så vidt som de falder ind under de kategorier, der er anført i betragtning 132 ([124]). Som tidligere anført i betragtning 39, var de lovgivningsmæssige rammer for lufthavnsforvalteres aktiviteter i Rumænien ensartede for alle lufthavne.

(268) Offentlig støtte til disse aktiviteter i henhold til artikel 1, stk. 2, litra d)-g), i overdragelsen af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse fra 2014 henhører derfor under det offentlige myndighedsområde og udgør ikke støtte i den i artikel 107, stk. 1, i TEUF anførte forstand.

(269) Hverken gratis drift af statsflyvninger, militærtjenesteflyvninger inden for visse ministerier og statslige tjenester, nødflyvninger og i andre retligt regulerede situationer, der er anført i artikel 1, stk. 2, litra h), i overdragelsen af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse fra 2014, eller groundhandling-tjenester, der leveres til statsejede luftfartøjer, herunder indkøb af tilhørende udstyr, der er anført i litra c), er imidlertid funktioner, der generelt er forbeholdt staten.

11.1.2. *Statsmidler og tilregnelse til staten*

(270) Kompensationen til Târgu Mureş Airport i henhold til tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse fra 2014 blev godkendt ved regional afgørelse fra oktober 2014 (betragtning 43) og betalt over Mureș amtsråds budget. Dette er en beslutning, der blev truffet direkte af Mureș amtsråd, et lokalt amt i Rumænien, som er en del af den rumænske stat.

(271) Kommissionen mener derfor, at den finansiering, der blev ydet på grundlag af den regionale afgørelse af oktober 2014, udgør statsmidler og også kan tilregnes staten.

([124]) Kommissionens afgørelse (EU) 2015/1226 af 23. juli 2014 om statsstøtte SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN) som Frankrig har iværksat til fordel for handels- og industrikammeret i Angoulême, SNC-Lavalin, Ryanair og Airport Marketing Services (EUT L 201 af 30.7.2015, s. 48, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2015/1226/oj).

11.1.3. *Selektivitet*

(272) I den foreliggende sag blev den finansielle støtte foreslået og ydet af staten til en enkelt virksomhed — lufthavnsforvalteren. Dette er en individuel foranstaltning. Foranstaltning 4 var således pr. definition selektiv som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF.

11.1.4. *Økonomisk fordel*

(273) Formålet med den offentlige finansiering af lufthavnsforvalteren var at dække underskud i forbindelse med den ordinære virksomhed eller dække investeringsomkostninger. Det kan ikke udledes af de faktuelle oplysninger, som Kommissionen er i besiddelse af, eller af bemærkningerne fra Rumænien og tredjeparter, at den støttetildelende myndighed forventede at få en økonomisk gevinst af disse finansieringsforanstaltninger, da den traf beslutningen om dem.

(274) Kommissionen bemærker også, at Rumænien ikke gjorde gældende, at finansieringen var i overensstemmelse med det markedsøkonomiske investorprincip. Som det fremgår af tabel 6, var Târgu Mureş Airport tabsgivende i hele undersøgelsesperioden og havde ingen udsigt til at blive rentabel på mellemlang sigt (tabel 5). Kommissionen konkluderer derfor, at den pågældende finansiering ikke var i overensstemmelse med det markedsøkonomiske investorprincip.

(275) I løbet af undersøgelsen hævdede Rumænien også, at foranstaltning 4 udgjorde kompensation for levering af en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse, som opfyldte Altmark-kriterierne.

(276) I det foreliggende tilfælde var det fjerde Altmark-kriterium ikke opfyldt, da støttemodtageren ikke var blevet udvalgt efter en udbudsprocedure. Der er heller ikke fremlagt dokumentation for, at kompensationens størrelse blev fastlagt på grundlag af en analyse af de omkostninger, som en gennemsnitsvirksomhed, der er veldrevet og tilstrækkeligt udstyret med midler til at kunne opfylde de stillede krav til den offentlige tjeneste, ville have ved at opfylde forpligtelserne, idet der skal tages hensyn til de hermed forbundne indtægter og til en rimelig fortjeneste ved opfyldelsen af disse forpligtelser. Kommissionen mener derfor ikke, at det kan konkluderes, at den omhandlede offentlige finansiering blev fastlagt på grundlag af en effektiv virksomheds omkostninger. Da det fjerde Altmark-kriterium ikke blev opfyldt, finder Kommissionen, at de fire Altmark-kriterier ikke var opfyldt kumulativt i den foreliggende sag.

(277) I lyset af ovenstående konkluderer Kommissionen, at foranstaltning 4 gav lufthavnsforvalteren en økonomisk fordel.

11.1.5. *Konkurrencefordrejning og påvirkning af samhandelen mellem medlemsstaterne*

(278) Vurderingen i betragtning 152 finder også anvendelse på den offentlige finansiering, der blev ydet til lufthavnsforvalteren i henhold til overdragelsen af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse fra 2014, og finansieringen må derfor anses for at kunne fordreje konkurrencen og påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne.

11.1.6. *Konklusion vedrørende forekomsten af statsstøtte*

(279) På grundlag af ovenstående konkluderer Kommissionen, at offentlig finansiering ydet til lufthavnsforvalteren på grundlag af overdragelsen af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse fra 2014 udgør statsstøtte til lufthavnsforvalteren i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF, med undtagelse af finansiering af aktiviteter, der henhører under det offentlige ansvarsområde, jf. betragtning 268.

11.2. **Støttens lovlighed**

(280) Foranstaltning 4 blev iværksat forud for Kommissionens formelle godkendelse. Foranstaltningen er derfor ulovlig, medmindre den på daværende tidspunkt opfyldte de relevante betingelser i en EU-retsakt, hvori der indrømmes fritagelse for anmeldelsespligten i artikel 108 i TEUF for visse kategorier af støtte.

(281) Rumænien hævdede, at foranstaltning 4 opfyldte betingelserne i SGEI-afgørelsen fra 2012.

(282) SGEI-afgørelsen fra 2012 finder anvendelse på kompensation for levering af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse for så vidt angår lufthavne, hvor den gennemsnitlige årlige trafik i de to regnskabsår forud for det år, hvor tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse blev overdraget, ikke overstiger 200 000 passagerer. Som nævnt i åbningsafgørelsen fra 2015 havde Târgu Mureş Airport mere end 200 000 passagerer om året i 2012 og 2013, dvs. i årene forud for overdragelsen af tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse i 2014 (se tabel 1). SGEI-afgørelsen fra 2012 fandt derfor ikke anvendelse på foranstaltning 4.

(283) Foranstaltning 4 blev derfor gennemført i strid med artikel 108, stk. 3, i TEUF.

11.3. **Forenelighed med det indre marked**

(284) I overensstemmelse med luftfartsretningslinjerne fra 2014 kan kompensation for drift af en lufthavn som en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse anses for at være forenelig med det indre marked i henhold til artikel 106, stk. 2, i TEUF, hvis de betingelser, der fremgår af afsnit 4 i luftfartsretningslinjerne fra 2014, er opfyldt, navnlig hvis driften betragtes som en egentlig tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse, jf. punkt 69 og 72 i luftfartsretningslinjerne fra 2014, og hvis den opfylder de forenelighedsbetingelser, der er fastsat i luftfartsretningslinjernes afsnit 4.2 sammenholdt med de relevante regler i SGEI-rammebestemmelserne fra 2012.

(285) I punkt 75, litra a), i luftfartsretningslinjerne fra 2014 præciseres det, at SGEI-rammebestemmelserne fra 2012 finder anvendelse på forenelighedsvurderingen af støtte til lufthavne med en gennemsnitlig årlig trafik på over 200 000 passagerer i løbet af varigheden af overdragelsen af tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse, hvilket var tilfældet for Târgu Mureş Airport (tabel 1). Kommissionen vil derfor vurdere foreneligheden af foranstaltning 4 på grundlag af kriterierne i SGEI-rammebestemmelserne fra 2012 og luftfartsretningslinjerne fra 2014.

(286) I SGEI-rammebestemmelserne fra 2012 fastsættes en række forenelighedsbetingelser for tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse, herunder vedrørende lufthavne, herunder navnlig eksistensen af en overdragelsesakt, beregningen af kompensationen og eksistensen af mekanismer til kontrol med overkompensation.

11.3.1. *Egentlig tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse som omhandlet i artikel 106 i TEUF*

(287) Som en første betingelse for, at kompensationen for lufthavnsforvaltningstjenester er forenelig med statsstøtte-reglerne, skal tjenesteyderen have fået overdraget en egentlig og korrekt defineret tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse. Dette krav er fastsat i punkt 69 i luftfartsretningslinjerne fra 2014 sammenholdt med afsnit 2.2 i SGEI-rammebestemmelserne fra 2012.

(288) Ifølge punkt 69 i luftfartsretningslinjerne fra 2014 skal en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse »have særlige karakteristika sammenlignet med almindelige økonomiske aktiviteter« og »det formål af almindelig interesse, som de offentlige myndigheder søger at opfylde, [må] ikke alene [...] være at fremme visse erhvervsgrene eller økonomiske regioner, jf. traktatens artikel 107, stk. 3, litra c).«

(289) I punkt 72 i luftfartsretningslinjerne fra 2014 præciserer Kommissionen, at den overordnede forvaltning af en lufthavn udgør en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse i velbegrundede tilfælde, hvis en del af det område, som lufthavnen potentielt betjener, uden lufthavnens tilstedeværelse ville være isoleret fra resten af Unionen i et omfang, der ville skade dens sociale og økonomiske udvikling. En sådan vurdering bør tage behørigt hensyn til andre transportmidler, navnlig højhastighedstog og færgeforbindelser. I sådanne tilfælde kan de offentlige myndigheder pålægge en lufthavn en forpligtelse til offentlig tjeneste for at sikre, at lufthavnen forbliver åben for kommerciel trafik.

(290) Den samme begrundelse, som er nævnt i betragtning 243 til 245 for tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse i 2011, gælder mutatis mutandis også for tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse i 2014, da situationen med hensyn til transportmidler i området ikke har udviklet sig væsentligt siden 2011. Kommissionen mener derfor, at Târgu Mureş Airport også har fået overdraget en egentlig tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse i henhold til overdragelsen af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse fra 2014.

(291) Af alle de grunde, der er beskrevet ovenfor, finder Kommissionen, at den støtte, der er ydet i henhold til overdragelsen af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse fra 2014, ydes til en egentlig og korrekt defineret tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse i overensstemmelse med afsnit 2.2 i SGEI-rammebestemmelserne fra 2012 og punkt 69 og 72 i luftfartsretningslinjerne fra 2014.

11.3.2. *Behov for en overdragelsesaftale, hvori forpligtelserne til offentlig tjeneste og principperne for beregning af kompensation præciseres*

(292) I henhold til punkt 15 og 16 i SGEI-rammebestemmelserne fra 2012 skal ansvaret for udførelsen af tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse overdrages ved en eller flere retsakter, hvis form kan fastlægges af medlemsstaten. Retsakten eller rækken af retsakter skal omfatte: a) indholdet og varigheden af forpligtelserne til offentlig tjeneste, b) den involverede virksomhed og i givet fald det omfattede geografiske område, c) arten af eventuelle særlige rettigheder eller enerettigheder, som den bevilgende myndighed har indrømmet virksomheden, d) en beskrivelse af kompensationsmekanismen og parametrene for beregning, kontrol og revision af kompensationen samt e) de foranstaltninger, der er truffet for at undgå og sikre tilbagebetaling af en eventuel overkompensation.

(293) På samme måde bør tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse i lufthavnssektoren i henhold til punkt 69 i luftfartsretningslinjerne fra 2014 defineres klart og overdrages ved en retsakt udstedt af en offentlig myndighed.

(294) Tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse af 2014 blev overdraget ved regional afgørelse af oktober 2014, som blev udarbejdet i overensstemmelse med bestemmelserne i SGEI-rammebestemmelserne fra 2012 og luftfartsretningslinjerne fra 2014. Som nævnt i betragtning 66 specificerer artikel 1, stk. 2, i regional afgørelse fra oktober 2014 de aktiviteter, der udgør en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse i Târgu Mureş Airport. Som nævnt i betragtning 268 henhører visse aktiviteter under det offentlige myndighedsområde og er dermed ikke omfattet af statsstøttekontrollen. De resterende primært økonomiske aktiviteter er klart specificeret i artikel 1, stk. 2, litra a), b), c) og h), i regional afgørelse fra oktober 2014 og identificeret som aktiviteter i forbindelse med en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse. Som nævnt i betragtning 68 var varigheden af forpligtelsen til offentlig tjeneste desuden klart angivet. Som nævnt i betragtning 43 specificerede overdragelsen af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse fra 2014 desuden også den pågældende virksomhed, nemlig lufthavnsforvalteren. Endelig fik lufthavnsforvalteren eneret til at levere tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse ([125]). I lyset af ovenstående finder Kommissionen, at tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse fra 2014 var i overensstemmelse med punkt 16, litra a) og b), i SGEI-rammebestemmelserne fra 2012 og punkt 69 i luftfartsretningslinjerne fra 2014.

(295) Som nævnt i betragtning 67 indeholder artikel 4, stk. 2-11, i den regionale afgørelse af oktober 2014 desuden en detaljeret beregning af kompensationen for tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse fra 2014. Disse bestemmelser fastsætter: begrænsninger for de støtteberettigede drifts- og investeringsomkostninger relateret til tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse, som skal dækkes af kompensationen, medtagelse af omkostninger kun relateret til tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse samt et forholdsmæssigt beløb for fælles omkostninger og en begrænsning om, at kompensationen ikke må overstige de omkostninger, der er nødvendige for at opfylde forpligtelsen til offentlig tjeneste. Det er vigtigt at bemærke, at disse bestemmelser også fastsætter, at kompensationen ikke må overstige forskellen mellem disse omkostninger på den ene side og lufthavnens indtægter fra tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse og fra indtægter, der ikke er fra tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse på den anden side. Med andre ord reducerer indtægter fra tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse og endda overskud fra aktiviteter, der ikke er tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse, størrelsen af den kompensation, der blev ydet i henhold til tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse fra 2014, for at undgå eventuel overkompensation. Som nævnt i betragtning 62 er der desuden ført særskilte regnskaber for Târgu Mureş Airports aktiviteter vedrørende tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse og andre aktiviteter end tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse. I lyset af ovenstående finder Kommissionen, at tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse fra 2014 er i overensstemmelse med punkt 16, litra d) og e), i SGEI-rammebestemmelserne fra 2012.

11.3.3. *Overdragelsesaktens gyldighedsperiode*

(296) I henhold til punkt 17 i SGEI-rammebestemmelserne fra 2012 skal varigheden af overdragelsen af forpligtelsen til offentlig tjeneste være begrundet i objektive kriterier såsom afskrivning og nedskrivning. Kommissionen bemærker, at afskrivnings- og nedskrivningsperioderne for de vigtigste anlægsaktiver såsom bygninger og udstyr til lufthavnsoperationer i forbindelse med de specificerede aktiviteter vedrørende tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse typisk overstiger ti år ([126]). Under alle omstændigheder ophørte tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse fra 2014 som nævnt i 2019 meget tidligere end planlagt.

(297) Af ovennævnte grunde finder Kommissionen, at punkt 17 i SGEI-rammebestemmelserne fra 2012 er overholdt.

([125]) Artikel 2 i regional afgørelse af oktober 2014.

([126]) Se betragtning 73 i Kommissionens afgørelse af 24. november 2023 i sag SA.106193 (2023/N) — Sverige Skellefteå lufthavn — Overdragelse af en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse.

11.3.4. *Overensstemmelse med direktiv 2006/111/EF*

(298) Ifølge punkt 18 i SGEI-rammebestemmelserne fra 2012 skal den pågældende virksomhed, hvor det er relevant, overholde Kommissionens direktiv 2006/111/EF ([127]). I henhold til artikel 5 i nævnte direktiv finder de respektive gennemsigtighedskrav i direktivets artikel 1 imidlertid ikke anvendelse på offentlige virksomheder, hvis samlede årlige nettoomsætning er mindre end 40 mio. EUR i løbet af de to regnskabsår, der går forud for overdragelsen af offentlige midler eller tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse. I lyset af Târgu Mureş Airports meget begrænsede årlige indtægter i 2012 og 2013, som vist i tabel 4, finder direktiv 2006/111/EF ikke anvendelse i denne sag, og vurderingen af punkt 18 i rammebestemmelserne for tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse fra 2012 er derfor ikke relevant i denne sag.

11.3.5. *Overholdelse af EU's udbudsregler*

(299) I henhold til punkt 19 i SGEI-rammebestemmelserne fra 2012 skal virksomheden overholde gældende EU-regler på området for offentlige udbud, herunder krav om gennemsigtighed, ligebehandling og ikkeforskelsbehandling, der følger direkte af traktaten og, hvor det er relevant, afledt ret.

(300) I henhold til artikel 32, stk. 2, litra b), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/24/EU ([128]) er det tilladt at anvende udbud med forhandling uden forudgående offentliggørelse for tjenesteydelser, der kan leveres af en bestemt økonomisk aktør, og hvor der af tekniske årsager ikke er nogen konkurrence.

(301) Kommissionen bemærker, at Târgu Mureş Airport er den eneste økonomiske aktør, der kan levere den tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse, der er omfattet af overdragelsesakten. Som nævnt ovenfor (betragtning 244, litra a) til 245) er der ingen anden lufthavn, der kan udgøre et gyldigt alternativ til Târgu Mureş Airport, når det drejer sig om adgang til Târgu Mureş og dets naboamter. Da der ikke er nogen anden lufthavn end Târgu Mureş Airport, der kan udføre den tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse, der er overdraget ved hjælp af tjenesteydelseskoncessionen, er offentliggørelsen af koncessionsbekendtgørelsen i dette tilfælde ikke nødvendig for at sikre konkurrencen mellem lufthavne.

(302) På baggrund af ovenstående finder Kommissionen, at punkt 19 i SGEI-rammebestemmelserne fra 2012 er opfyldt i denne sag.

11.3.6. *Ligebehandling*

(303) I punkt 20 i rammebestemmelserne for tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse fra 2012 kræves det, at hvis en myndighed overdrager flere virksomheder at udføre samme tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse, bør kompensationen beregnes på grundlag af samme metode for alle virksomheder.

(304) Da lufthavnens overordnede forvaltning blev overdraget til en enkelt virksomhed, finder punkt 20 i SGEI-rammebestemmelserne fra 2012 ikke anvendelse i denne sag.

11.3.7. *Kompensationens størrelse*

(305) Punkt 21-50 i SGEI-rammebestemmelserne fra 2012 henviser til kompensationens størrelse.

(306) I henhold til punkt 24 i SGEI-rammebestemmelserne fra 2012 bør nettoomkostningerne ved opfyldelsen af forpligtelserne til offentlig tjeneste beregnes ved hjælp af »net avoided cost«-metoden ([129]). I punkt 27 i SGEI-rammebestemmelserne fra 2012 giver Kommissionen mulighed for at anvende alternative metoder til beregning af de nettoomkostninger, der er nødvendige for at opfylde forpligtelsen til offentlig tjeneste i tilfælde, hvor det ikke er muligt eller hensigtsmæssigt at anvende »net avoided cost«-metoden.

([127]) Kommissionens direktiv 2006/111/EF af 16. november 2006 om gennemskueligheden af de økonomiske forbindelser mellem medlemsstaterne og de offentlige virksomheder og om den finansielle gennemskuelighed i bestemte virksomheder (EUT L 318 af 17.11.2006, s. 17, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/111/oj).

([128]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/24/EU af 26. februar 2014 om offentlige udbud og om ophævelse af direktiv 2004/18/EF (EUT L 94 af 28.3.2014, s. 65, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/24/oj).

([129]) »Net avoided cost«-metoden er sammenfattet i punkt 25 og 26 i SGEI-rammebestemmelserne fra 2012.

(307) »Net avoided cost«-metoden kræver, at virksomhedens omkostninger og indtægter fastsættes i et hypotetisk scenarie, hvor der ikke er tale om en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse. I den foreliggende sag afhænger alle tjenesteydelser, der ikke er omfattet af overdragelsesakten, af, om der er tale om en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse. Der kan derfor ikke anvendes noget relevant hypotetisk scenario, hvor kun de andre aktiviteter udføres, hvilket betyder, at »net avoided cost«-metoden ikke kan anvendes.

(308) Derfor kræver overdragelsesakten, at Târgu Mureş Airport indberetter sine nettoomkostninger ved forpligtelsen til offentlig tjeneste ved hjælp af omkostningsfordelingsmetoden — en alternativ metode, der er defineret i punkt 28-31 i SGEI-rammebestemmelserne fra 2012. Dette afspejles i overdragelsen af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse fra 2014, som kræver overholdelse af den metode, der er baseret på omkostningsfordeling som defineret i SGEI-rammebestemmelserne fra 2012. At der ikke er tale om overkompensation som krævet i punkt 21 i SGEI-rammebestemmelserne fra 2012, bekræftes nedenfor.

(309) Kompensationen kan beregnes på grundlag af enten forventede omkostninger og indtægter eller faktiske omkostninger og indtægter eller en kombination heraf ([130]). De omkostninger, der skal tages i betragtning, omfatter alle omkostninger i forbindelse med leveringen af tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse, som beregnes på grundlag af almindeligt anerkendte principper for omkostningsberegning. Lufthavnsforvalteren tager kun hensyn til omkostninger i forbindelse med tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse, som kan omfatte alle direkte omkostninger i forbindelse med udførelsen af tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse, og et forholdsmæssigt bidrag til omkostningerne, som er fælles for både tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse og andre aktiviteter. Investeringsomkostninger vil blive taget i betragtning, hvis de er strengt knyttet til udførelsen af de aktiviteter, der er forbundet med tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse ([131]). Omkostninger i forbindelse med aktiviteter, der ikke falder ind under tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse, vil ikke være berettiget til kompensation, der dækker alle direkte omkostninger, et passende bidrag til fælles omkostninger og en passende egenkapitalforrentning ([132]). På baggrund af ovenstående kan det konkluderes, at punkt 22 i SGEI-rammebestemmelserne fra 2012 er overholdt.

(310) De indtægter, der skal indregnes, skal mindst omfatte alle indtægter fra tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse som fastsat i overdragelsesakten og uforholdsmæssigt store fortjenester fra særlige rettigheder eller enerettigheder, selv om de måtte være knyttet til andre aktiviteter, jf. punkt 45, og uanset om de uforholdsmæssigt store fortjenester kan betragtes som statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i traktaten ([133]). De indtægter, der skal tages i betragtning ved fastsættelsen af kompensationen, omfatter alle indtægter fra de aktiviteter, der er omfattet af tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse, uanset om disse indtægter er klassificeret som statsstøtte i henhold til traktatens artikel 107, og alle indtægter fra lufthavnsforvalterens andre aktiviteter end dem, der vedrører tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse ([134]). Disse krav er opfyldt.

(311) *Rimelig fortjeneste* ([135]). Den regionale afgørelse af oktober 2014 giver ikke lufthavnsforvalteren mulighed for at opnå en rimelig fortjeneste. Dertil kommer, at ifølge det økonomiske prognosedokument, der er omhandlet i betragtning 77, forventedes lufthavnen ikke at være rentabel på mellemlang sigt, endsige i perioden fra 2014 til 2019. Punkt 33-38 i SGEI-rammebestemmelserne fra 2012 er derfor opfyldt.

(312) *Effektivitetsincitamenter* ([136]). Den regionale afgørelse af oktober 2014 indeholder bestemmelser, der har til formål at sikre en reduktion af den offentlige finansiering, som Târgu Mureş Airport har brug for på mellemlang sigt. I den forbindelse nævnes det, at Târgu Mureş Airport skal fremlægge en flerårig forretningsplan, som bør føre til et gradvist fald i kompensationen ([137]). Som det fremgår af tabel 5, forventedes der i forretningsplanen en reduktion af kompensationen over tid. Desuden fastsættes der i den regionale afgørelse af oktober 2014 en reduktion af den finansiering, der ydes til lufthavnen. Dette krav er dermed opfyldt.

([130]) Punkt 22 i SGEI-rammebestemmelserne fra 2012.
([131]) Artikel 4, stk. 9, i den regionale afgørelse af oktober 2014.
([132]) Artikel 4, stk. 11, i den regionale afgørelse af oktober 2014.
([133]) Punkt 32 i SGEI-rammebestemmelserne fra 2012.
([134]) Artikel 4, stk. 10, i den regionale afgørelse af oktober 2014.
([135]) Punkt 33-38 i SGEI-rammebestemmelserne fra 2012.
([136]) Punkt 39-43 i SGEI-rammebestemmelserne fra 2012.
([137]) Artikel 5, stk. 14, i den regionale afgørelse af august 2014.

11.3.8. *Adskilte regnskaber*

(313) I henhold til punkt 44 i SGEI-rammebestemmelserne fra 2012 skal lufthavnsforvalteren have særskilte regnskaber for omkostninger og indtægter i forbindelse med tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse og andre tjenesteydelser. I henhold til den regionale afgørelse af oktober 2014 skal lufthavnsforvalteren føre særskilte regnskaber for aktiviteterne inden for tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse ([138]). Den faktiske adskillelse af konti blev bekræftet af de rumænske myndigheder i løbet af undersøgelsen. Dette krav er derfor opfyldt.

11.3.9. *Overkompensation*

(314) Punkt 47-50 i SGEI-rammebestemmelserne fra 2012 indeholder bestemmelser, der skal forhindre overkompensation. I henhold til artikel 6 i regional afgørelse af oktober 2014 er lufthavnsforvalteren forpligtet til at begrunde det kompensationsbeløb, der anmodes om, og udarbejde en forklarende note. Desuden er det økonomiske direktorat i Mureș amtsråd ansvarligt for regelmæssigt at kontrollere kompensationen. I tilfælde af overkompensation kan Rådet anmode om refusion eller en revision af aktiviteterne i forbindelse med tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse ([139]). Det skal erindres, at lufthavnen ud over at opfylde de formelle betingelser var tabsgivende i hele den betragtede periode, således at der ikke var mulighed for en faktisk overkompensation. Kravene vedrørende overkompensation i SGEI-rammebestemmelserne fra 2012 er derfor opfyldt.

11.3.10. *Gennemsigtighed*

(315) I henhold til punkt 60 i rammebestemmelserne fra 2012 offentliggør den pågældende medlemsstat følgende oplysninger på internettet eller et andet egnet medie: resultatet af den offentlige høring eller andre instrumenter, der er omtalt i punkt 14 i rammebestemmelserne fra 2012, indholdet og varigheden af forpligtelserne til offentlig tjeneste, den involverede virksomhed og i givet fald det omfattede geografiske område, det støttebeløb, der bevilges til virksomheden på årsbasis.

(316) Både den regionale afgørelse af oktober 2014 ([140]) og afgørelserne om godkendelse af Târgu Mureș Airports årlige budget er retsakter vedtaget af Târgu Mureș amtsråd, som er offentligt tilgængelige på amtsrådets websted. I artikel 1, 2 og 3 i den regionale afgørelse af oktober 2014 afgrænses omfanget og varigheden af forpligtelserne til offentlig tjeneste, de involverede enheder og det berørte geografiske område. De regionale afgørelser, der skitserer lufthavnens budget for 2014 ([141]), 2015 ([142]), 2016 ([143]), 2017 ([144]), 2018 ([145]) og 2019 ([146]), som specificerer de ydede støttebeløb, er også offentligt tilgængelige.

(317) Kommissionen mener derfor, at gennemsigtighedskravene i SGEI-rammebestemmelserne fra 2012 er opfyldt.

11.3.11. *Konklusion vedrørende foreneligheden af foranstaltning 4*

(318) Af de grunde, der er anført i betragtning 286-298 under 11.3.4 ovenfor, finder Kommissionen, at støtten til Târgu Mureș Airport på grundlag af overdragelsen af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse fra 2014 er forenelig med det indre marked på grundlag af artikel 106, stk. 2, i TEUF.

12. VURDERING AF FORANSTALTNING 5 — LUFTHAVNSAFGIFTER FOR LUFTFARTSSELSKABER, DER OPEREREDE I TÂRGU MUREȘ AIRPORT FRA DEN 21. MARTS 2013 TIL DEN 16. FEBRUAR 2019

12.1. **Forekomst af støtte**

(319) Principperne i artikel 107, stk. 1, i TEUF, jf. betragtning 126-133, 137, 140, 143, 148 og 149, finder også anvendelse på vurderingen af foranstaltning 5.

([138]) Artikel 4, stk. 11, i den regionale afgørelse af oktober 2014.
([139]) Artikel 6 i regional afgørelse af oktober 2014.
([140]) Findes her: PROIECT (cjmures.ro).
([141]) Findes her: hot016_2014.pdf (cjmures.ro).
([142]) Findes her: PROIECT (cjmures.ro).
([143]) Findes her: HOTĂRÂREA NR (cjmures.ro).
([144]) Findes her: cjmures.ro/Hotariri/Hot2017/hot033_2017.pdf.
([145]) Findes her: HOTĂRÂREA NR (cjmures.ro).
([146]) Findes her: cjmures.ro/Hotariri/Hot2019/hot049_2019.pdf.

12.2. **Selektivitet**

(320) Hvis en statslig foranstaltning skal være omfattet af anvendelsesområdet for artikel 107, stk. 1, i TEUF, skal den begunstige »visse virksomheder eller visse produktioner« Derfor er kun foranstaltninger, der begunstiger virksomheder, og som giver en fordel på en selektiv måde, omfattet af begrebet statsstøtte.

(321) Det følger af fast retspraksis, at bedømmelsen af selektivitet kræver en stillingtagen til, om en national foranstaltning som led i en bestemt retlig ordning kan begunstige visse virksomheder eller visse produktioner i forhold til andre virksomheder, der under hensyntagen til formålet med den nævnte ordning befinder sig i en tilsvarende faktisk og retlig situation. Undersøgelsen af selektivitet indebærer, at den referenceramme, som den pågældende foranstaltning indgår i, på forhånd skal defineres ([147]). En foranstaltning er »kun selektiv, såfremt den inden for rammerne af en given retlig ordning bevirker en begunstigelse af visse virksomheder i forhold til andre virksomheder, der hører til andre sektorer eller til den samme sektor, og som under hensyntagen til formålet med denne ordning befinder sig i en tilsvarende faktisk og retlig situation« ([148]). Begrebet statsstøtte omfatter ikke statslige foranstaltninger, som indfører en sondring mellem virksomheder, når denne sondring følger af det systems karakter eller opbygning, som foranstaltningerne er en del af ([149]).

(322) En foranstaltning, hvormed en offentlig virksomhed opstiller vilkårene for anvendelsen af sine varer eller tjenesteydelser, er ikke nødvendigvis altid en selektiv foranstaltning som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF ([150]). Artikel 107, stk. 1, i TEUF sondrer ikke mellem forskellige statslige foranstaltninger ud fra deres årsag og formål, men afgrænser dem i forhold til deres virkninger, uafhængigt af hvilken teknik der er brugt ([151]).

(323) Den regionale afgørelse af juli 2012 fastsatte et system med basissatser for lufthavnsafgifter i Târgu Mureş Airport (tabel 7). Den omfattede også rabatter på afgifterne afhængigt af antallet af landinger inden for en given periode (tabel 8).

(324) Lufthavnsafgifterne og rabatterne i den regionale afgørelse af juli 2012 blev foreslået, vurderet og fastsat af Târgu Mureş Airports lufthavnsforvalter og godkendt af Târgu Mureş Airports bestyrelse (betragtning 73). Afgifterne og rabatterne blev derefter godkendt af amtsrådet i Mureş.

(325) På baggrund af ovenstående mener Kommissionen, at den pågældende liste over lufthavnsafgifter blev udarbejdet af operatøren af Târgu Mureş Airports operatør, der udøvede sine egne beføjelser, og at den kun var gældende for Târgu Mureş Airport alene ([152]). Den relevante referenceramme for vurderingen af, om luftfartsselskaberne fik en selektiv fordel i den forstand, at de blev begunstiget i forhold til andre luftfartsselskaber i en sammenlignelig retlig og faktisk situation, var derfor lufthavnens plan for fastsættelse af afgifter og rabatter, der fandt anvendelse på Târgu Mureş Airport, som fastsat i den regionale afgørelse af juli 2012.

(326) Lufthavnsafgiftssystemet var åbent for alle luftfartsselskaber, der anvendte eller sandsynligvis ville anvende Târgu Mureş Airport, og som opfyldte de betingelser, der er beskrevet i den regionale afgørelse af juli 2012. Dette system ser derfor ikke ud til at være selektivt, hverken de jure eller de facto.

(327) På samme måde var rabatterne åbne for alle luftfartsselskaber, der anvendte eller sandsynligvis ville anvende Târgu Mureş Airport, og som opfyldte de betingelser, der er beskrevet i den regionale afgørelse af juli 2012. Derfor ser rabatterne ikke ud til at være de jure selektive.

(328) Kommissionen analyserede endvidere, om de rabatter, der var fastsat i den regionale afgørelse af juli 2012, var de facto selektive ved på forhånd at begunstige visse luftfartsselskaber, der anvendte Târgu Mureş Airport, på bekostning af andre luftfartsselskaber, der anvendte den.

(329) De rumænske myndigheder har vurderet virkningen af lufthavnsafgifternes størrelse og rabatterne på Târgu Mureş Airports indtægter inden for rammerne af den økonomiske prognose, der blev udarbejdet for perioden 2011-2015 (se betragtning 77).

([147]) Domstolens dom (Store Afdeling) af 21. december 2016, Kommissionen mod Hansestadt Lübeck (»Lübeck«), C-524/14 P, ECLI:EU:C:2016:971, præmis 40-67.

([148]) Lübeck, præmis 58.

([149]) Lübeck, præmis 40-67 og den deri nævnte retspraksis.

([150]) Idem.

([151]) Idem. Dom af 15. november 2011, Kommissionen mod Government of Gibraltar og Det Forenede Kongerige, C-106/09 P and C-107/09 P, ECLI:EU:C:2011:732, præmis 87 og den deri nævnte retspraksis.

([152]) Lübeck, præmis 62.

(330) Denne vurdering, der blev foretaget før vedtagelsen af den regionale afgørelse af juli 2012, tog hensyn til, at tre luftfartsselskaber havde givet udtryk for, at de var villige til at drive ruteflyvning fra Târgu Mureş Airport. Markedsanalysens skøn over trafikken fra ruteflyvninger viste følgende:

Tabel 10

Forventet antal rotationer pr. måned 2013-2016

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

Kilde: De rumænske myndigheder.

(331) Kommissionen bemærker, at på det tidspunkt, hvor den regionale afgørelse af juli 2012 blev vedtaget, kunne alle luftfartsselskaber, der forventedes at anvende Târgu Mureş Airport, drage betydelig fordel af de rabatter, der blev indført (den laveste fordel var en rabat på 25 %), og to ud af de tre luftfartsselskaber kunne endda drage fordel af den maksimale rabat på 45 %. Det forhold, at rabatterne er progressive på en lineær måde og starter på et lavt niveau (5 %) fra kun nogle få landinger (3), sikrer også, at der ikke er nogen væsentlige tærskelvirkninger: Foranstaltningen er ikke opbygget på en sådan måde, at dens virkninger i væsentlig grad begunstiger en bestemt gruppe af virksomheder. Det kriterium, som rabatterne er baseret på (antal landinger), kan heller ikke som sådan føre til, at visse luftfartsselskaber udelukkes fra fordelen (sammenlignet med andre kriterier såsom flystørrelse).

(332) Kommissionen bemærker også, at det kriterium, der gør det muligt at opnå et vist rabatniveau, er generelt og gælder erga omnes, da det kun henviser til antallet af rotationer pr. måned og ikke til kriterier, der potentielt kan begunstige visse selskaber (f.eks. tilstrækkelig hyppighed målt ved at nå et vist antal passagerer pr. måned eller ved at have et luftfartøj af relevant størrelse målt ved at flyve med luftfartøjer over en vis vægt).

(333) På dette grundlag finder Kommissionen, at lufthavnsafgiftssystemet og rabatterne også blev anvendt på en ikke-selektiv måde fra et de facto-synspunkt.

12.2.1. *Konklusion med hensyn til selektivitet*

(334) Kommissionen er af den opfattelse, at der ikke er nogen de jure-selektivitet, eftersom den regionale afgørelse af juli 2012 ikke pålægger nogen begrænsninger for anvendelsen af rabatterne, hverken med hensyn til størrelsen af de fly, der skal anvendes, eller med hensyn til minimumsantallet af passagerer.

(335) Desuden er foranstaltningen heller ikke de facto selektiv, da op til tre luftfartsselskaber i alt, dvs. alle luftfartsselskaber, der ville drive ruteflyvning i lufthavnen i de kommende år, som forklaret i betragtning 331, i væsentlig grad kunne drage fordel af rabatten, og da det eneste kriterium for at drage fordel af en vis rabat ikke begunstiger nogen bestemt virksomhed.

(336) Det følger af ovenstående, at foranstaltning 5 ikke opfylder selektivitetsbetingelsen i artikel 107, stk. 1, i TEUF.

12.2.2. *Konklusion vedrørende forekomsten af statsstøtte*

(337) Betingelserne i artikel 107, stk. 1, i TEUF er kumulative. Hvis en af dem ikke er opfyldt af en foranstaltning, der vurderes, udgør en sådan foranstaltning ikke statsstøtte.

(338) Kommissionen fastslår på den baggrund, at foranstaltning 5 ikke udgjorde statsstøtte som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

1) Den offentlige finansiering, som Rumænien har ydet til lufthavnsforvalteren i Târgu Mureș Airport i perioderne 2007-2009, 2011-2014 og 2014-2019, udgør statsstøtte i henhold til artikel 107, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

a) Den offentlige finansiering i perioden 2007-2009 blev ydet ulovligt af Rumænien i strid med artikel 108, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde. Støtten er forenelig med det indre marked i henhold til artikel 107, stk. 3, litra c), i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

b) Den offentlige finansiering i perioden 2011-2014 på grundlag af overdragelsen af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse fra 2011 er forenelig med det indre marked på grundlag af artikel 106, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde og var fritaget for forpligtelsen til forudgående anmeldelse i henhold til artikel 108, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

c) Den offentlige finansiering i perioden 2014-2019 på grundlag af overdragelsen af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse fra 2014 blev ydet ulovligt af Rumænien i strid med artikel 108, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde. Støtten er forenelig med det indre marked i henhold til artikel 106, stk. 2, litra c), i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

2) Den offentlige finansiering, som Rumænien gennemførte til groundhandling-infrastruktur i Târgu Mureș Airport i 2011, udgør statsstøtte i henhold til artikel 107, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde og blev ydet ulovligt af Rumænien i strid med artikel 108, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde. Støtten er forenelig med det indre marked i henhold til artikel 107, stk. 3, litra c), i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

3) Lufthavnsafgifterne i Târgu Mureș Airport fra den 21. marts 2013 til den 16. februar 2019 udgør ikke statsstøtte i henhold til artikel 107, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

Artikel 2

Denne afgørelse er rettet til Rumænien.

Udfærdiget i Bruxelles, den 21. februar 2025.

På Kommissionens vegne
Teresa RIBERA
Ledende næstformand