2025/1191

25.6.2025

KOMISSION PÄÄTÖS (EU) 2025/1191,

annettu 21 päivänä helmikuuta 2025,

valtiontuesta SA.33769 – C/2015 (ex NN/2015) (ex CP/2011), jonka Romania on myöntänyt Târgu Mureş Transilvania -lentoasemalle

(tiedoksiannettu numerolla C(2025) 1127)

(Ainoastaan romaniankielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 108 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan,

ottaa huomioon sopimuksen Euroopan talousalueesta ja erityisesti sen 62 artiklan 1 kohdan a alakohdan,

on edellä mainittujen artiklojen ([1]) mukaisesti kehottanut asianomaisia esittämään huomautuksensa ja ottanut huomioon nämä huomautukset,

sekä katsoo seuraavaa:

1. MENETTELY

1.1 Târgu Mureş Transilvania -lentoasemalle vuosina 2007–2009 myönnettyä väitettyä julkista rahoitusta koskevat menettelyt

(1) Romania ilmoitti komissiolle 17 päivänä toukokuuta 2010 Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen, jäljempänä 'perussopimus' tai 'SEUT-sopimus', 108 artiklan 3 kohdan mukaisesti tukiohjelmasta, josta myönnetään julkista tukea pienten alueellisten lentoasemien, kuten Târgu Mureş Transilvania -lentoaseman, jäljempänä myös 'Târgu Mureşin lentoasema' tai 'TMA', hyväksi. Ilmoitus kirjattiin asianumerolla N 185/2010.

(2) Komissio ilmoitti Romanialle 24 päivänä toukokuuta 2011 päivätyllä kirjeellä päättäneensä aloittaa SEUT-sopimuksen 108 artiklan 2 kohdassa määrätyn muodollisen tutkintamenettelyn asianumerolla SA.30931 (2011/C), jäljempänä 'vuoden 2011 aloittamispäätös' ([2]). Menettely koskee sekä ilmoitettua ohjelmaa pienten alueellisten lentoasemien infrastruktuurin kehittämisen rahoittamiseksi julkisin varoin että alueellisille lentoasemille toimintatappioiden kattamiseksi vuosina 2007–2009 myönnettyä julkista rahoitusta. Komissio sai Romanialta tiedon näistä toimenpiteistä ilmoituksen alustavassa arviointivaiheessa. Komissio oikaisi kyseistä päätöstä 23 päivänä kesäkuuta 2011.

(3) Romania peruutti ilmoituksensa 25 päivänä heinäkuuta 2011 päivätyllä kirjeellä. Näin ollen komissio päätti ilmoitettua toimenpidettä koskevan tutkimuksensa 31 päivänä lokakuuta 2011. Muodollinen tutkintamenettely jatkui Romanian alueellisille lentoasemille toimintatappioiden kattamiseksi vuosina 2007–2009 myönnetyn julkisen rahoituksen osalta.

([1]) Komission päätös SA.33769 (2015/C) (ex 2015/NN) (ex 2011/CP) – Romania – Väitetty tuki yrityksille Târgu Mureş Transilvania Airport, Wizz Air ja Ryanair sekä muille lentoyhtiöille (EUVL C 104, 18.3.2016, s. 45) (sellaisena kuin se on oikaistuna komission 23 päivänä kesäkuuta 2011 hyväksymällä oikaisulla), ja komission päätös (EU) 2017/1149 valtiontuesta SA.30931 (11/C) (ex N 185/10), jonka Romania on myöntänyt romanialaisille alueellisille lentoasemille (EUVL C 207, 13.7.2011, s. 3).

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

(4) Komissio päätti 27 päivänä syyskuuta 2016 tekemällään lopullisella myönteisellä päätöksellä, jäljempänä 'vuoden 2016 lopullinen päätös' ([3]), tutkimuksen asiassa SA.30931 kaikkien lentoasemien osalta, lukuun ottamatta Clujssa sijaitsevaa Avram Iancun lentoasemaa, jäljempänä 'Clujn lentoasema' tai 'CNIA', ja TMA:ta.

(5) Näin ollen TMA:lle toimintatappioiden kattamiseksi vuosina 2007–2009 myönnettyjä julkisia varoja koskeva tutkinta jatkuu ja rahoitusta arvioidaan tässä päätöksessä.

1.2 Târgu Mureş Transilvania -lentoasemalla liikennöiville lentoyhtiöille, Târgu Mureş Transilvania -lentoasemalle ja sen lentoaseman pitäjälle myönnettyjä väitettyjä tukitoimenpiteitä koskevat menettelyt

(6) Komissiolle tehtiin 13 päivänä lokakuuta 2011 SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukainen kantelu väitetystä sääntöjenvastaisesta valtiontuesta TMA:lle. Kantelu kirjattiin asianumerolla SA.33769. Kantelua täydennettiin komissiolle 14 ja 18 päivänä lokakuuta ja 3 ja 24 päivänä marraskuuta 2011 sekä 10 päivänä tammikuuta ja 8 päivänä marraskuuta 2012 toimitetuilla lisätiedoilla.

(7) Komissiolle tehtiin 1 päivänä maaliskuuta 2012 toinen kantelu väitetystä sääntöjenvastaisesta valtiontuesta Wizz Airille ja TMA:lle. Toisen kantelun osalta komissiolle toimitettiin lisätietoja 2 ja 20 päivänä huhtikuuta ja 15 päivänä lokakuuta 2012. Myös tämä kantelu ja lisätiedot kirjattiin asianumerolla SA.33769.

(8) Komissiolle tehtiin 15 päivänä lokakuuta 2012 kolmas kantelu väitetystä sääntöjenvastaisesta valtiontuesta TMA:lle. Kantelua täydennettiin lisätiedoilla 7 päivänä joulukuuta 2012, 26 ja 27 päivänä helmikuuta, 18 päivänä syyskuuta ja 5 päivänä joulukuuta 2013 sekä 12 ja 18 päivänä helmikuuta 2015. Myös tämä kantelu ja lisätiedot kirjattiin asianumerolla SA.33769.

(9) Komissio, Romanian viranomaiset ja kukin kantelija olivat useaan otteeseen yhteydessä toisiinsa vuosina 2011–2015.

(10) Komissio ilmoitti Romanialle 31 päivänä heinäkuuta 2015 päivätyllä kirjeellä päättäneensä aloittaa SEUT-sopimuksen 108 artiklan 2 kohdassa määrätyn muodollisen tutkintamenettelyn, jäljempänä 'vuoden 2015 aloittamispäätös' ([4]), TMA:lla liikennöiville lentoyhtiöille asetetuista lentoasemamaksuista, lentoaseman pitäjälle vuosina 2011–2014 sekä 2014–2019 myönnetystä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun julkisesta rahoituksesta sekä vuonna 2011 annetusta julkisesta rahoituksesta maahuolintainfrastruktuurin hankkimista ja TMA:n pysäköintialuetta varten.

(11) Romanian viranomaiset pyysivät 26 päivänä elokuuta 2015 päivätyssä kirjeessään kantansa ilmaisemiselle asetetun määräajan jatkamista.

(12) Komissio sai Romanian toimittamat huomautukset lopulta 2 päivänä lokakuuta 2015.

(13) Vuoden 2015 aloittamispäätös julkaistiin *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* 18 päivänä maaliskuuta 2016. Komissio kehotti asianomaisia esittämään kyseisiä toimenpiteitä koskevat huomautuksensa kuukauden kuluessa päätöksen julkaisemisesta.

(14) Komissio vastaanotti huomautuksia Carpatairilta ja Romanian viranomaisilta 15 päivänä huhtikuuta 2016, Wizz Airilta 2 päivänä toukokuuta 2016 ja Clujn lentoasemalta 3 päivänä toukokuuta 2016.

(15) Komissio välitti kolmannen osapuolen huomautukset Romanialle 22 päivänä elokuuta 2016. Romania vastasi huomautuksiin 22 päivänä syyskuuta 2016.

(16) Komissio pyysi Romanian viranomaisilta lisätietoja 24 päivänä lokakuuta 2017 päivätyllä kirjeellä. Romanian viranomaiset vastasivat kirjeeseen 19 päivänä helmikuuta 2018.

([3]) Komission päätös (EU) 2017/1149, annettu 27 päivänä syyskuuta 2016, valtiontuesta SA.30931 (11/C) (ex N 185/10), jonka Romania on myöntänyt romanialaisille alueellisille lentoasemille (EUVL L 166, 29.6.2017, s. 36, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2017/1149/oj).

([4]) Valtiontuki – Romania – Valtiontuki SA.32963 (2015/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/CP) – Valtiontuki Wizz Airille ja Cluj-Napocan lentoasemalle – Kehotus huomautusten esittämiseen Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan 2 kohdan mukaisesti (EUVL C 104, 18.3.2016, s. 77).

1.3 Vuosien 2011 ja 2015 aloittamispäätösten yhteiset menettelyvaiheet

(17) Komissio vastaanotti Romanian viranomaisilta lisätietoja 26 päivänä helmikuuta 2020. Komission yksiköt pitivät etäkokouksen Romanian viranomaisten kanssa 13 päivänä maaliskuuta 2020 ja pyysivät lisätietoja 5 päivänä toukokuuta 2020. Romanian viranomaiset vastasivat 5 päivänä kesäkuuta 2020.

(18) Komissio pyysi Romanian viranomaisilta lisätietoja 14 päivänä helmikuuta, 4 päivänä maaliskuuta, 30 päivänä heinäkuuta ja 25 päivänä syyskuuta 2024 päivätyillä kirjeillä. Romanian viranomaiset vastasivat 24 päivänä maaliskuuta, 12 päivänä huhtikuuta, 30 päivänä elokuuta ja 22 päivänä lokakuuta 2024.

2. TÂRGU MUREŞ JA MUREŞIN PIIRIKUNTA

2.1 Yleiskatsaus

(19) Mureşin piirikunnassa sijaitsevassa Târgu Mureşin kaupungissa on 116 000 asukasta ([5]). Se on piirikunnan hallinnollinen keskus, jota pidetään alueiden rajat ylittävänä talouskeskittymänä.

(20) Mureşin piirikunta kuuluu Keski-Romanian alueeseen (romaniaksi Centru). Tähän alueeseen kuuluvat myös Alban, Brasovin, Covasnan, Harghitan ja Sibiun piirikunnat. Romanian keskiosissa sijaitsevalta alueelta on yhtä pitkä matka useisiin rajanylityspaikkoihin.

2.2 Väestörakenteen kehitys ja talouden suorituskyky

(21) Mureşin piirikunnan väkiluku on vähentynyt jatkuvasti viime vuosikymmeninä. Vuonna 1990 siellä oli arviolta 621 445 asukasta. Vuoteen 2010 mennessä määrä oli vähentynyt 580 672:een. Vuoteen 2020 mennessä se oli edelleen vähentynyt 557 200:aan, ja ennusteiden mukaan se vähenee 436 600:aan vuoteen 2050 mennessä. Myös työssäkäyvien ikäryhmän (15–61-vuotiaat) odotetaan pienenevän jyrkästi: 397 400 henkilöstä vuonna 2010 jopa 255 300 henkilöön vuoteen 2050 mennessä eli 35,8 prosenttia ([6]).

(22) Mureşin piirikunnan BKT kasvoi 2010-luvulla Keski-Romanian piirikunnista toiseksi vähiten, ja se jäi merkittävästi jälkeen Bukarestin BKT:n kasvusta ([7]).

2.3 Tieinfrastruktuuri

(23) Joulukuussa 2009 Mureşin piirikunnan tieverkon pituus oli 2 098 kilometriä, josta 414 kilometriä kuului kansalliseen ja 1 684 kilometriä piirikunnalliseen tieverkkoon. Vain 425 kilometriä tieverkosta luokiteltiin nykyaikaiseksi infrastruktuuriksi ([8]).

(24) Tutkinnan aikana Mureşin piirikunnan tieinfrastruktuurissa ei ollut nopeita yhteyksiä muualle maahan. Merkittävin Târgu Mureşin kautta kulkeva eurooppalainen reitti oli Eurooppatie E60, joka johtaa Unkarin rajalta Borşista esimerkiksi Oradean, Cluj-Napocan, Târgu Mureşin, Braşovin, Ploieştin, Bukarestin ja Constanţan kaupunkeihin. Mureşin piirikunnasta oli yhteys myös useisiin muihin keskeisiin liikennekäytäviin, joita ovat esimerkiksi E68 (joka kulkee Unkarin rajalta Sibiuun, Braşoviin ja muihin suuriin kaupunkeihin), E81 (joka yhdistää Bulgarian ja Romanian ja kulkee Bukarestin, Piteştin ja Cluj-Napocan läpi) sekä E574 ja E58, joka yhdistää useita tärkeitä alueita ja rajoja alueella ([9]).

([5]) Vuoden 2021 tiedot.

([6]) Keski-Romanian alueen kehittämisvirasto. Keski-Romanian väestötilastollinen analyysi. Väestömaantieteelliset erot. Kehityssuunnat ja ennusteet (2010).
Saatavilla osoitteessa 31ycx_Analiza si prognoza demografica.pdf.

([7]) Mureşin BKT kasvoi vuosina 1999–2007 vain 39,2 prosenttia, kun se Alban alueella kasvoi 102 prosenttia ja Sibiun piirikunnassa 84,7 prosenttia. Se kasvoi myös vähemmän kuin alueen BKT keskimäärin (59,9 %).
Keski-Romanian alueen kehittämisviraston tiedot. Työttömyys Keski-Romanian alueella – Syyt ja kehityssuunnat (2010).
Saatavilla osoitteessa pqn30_somaj.pdf.

([8]) Keski-Romanian alueen kehittämisvirasto. Liikenneinfrastruktuuri. Keski-Romanian alueen kestävän kehityksen avaintekijät (2011).
Saatavilla osoitteessa Coperta studiu Infrastructura de transport.

([9]) Târgu Mureşin kaupungin kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma.
Saatavilla osoitteessa PMUD Târgu Mureş.

(25) Tuleviin infrastruktuurihankkeisiin kuuluivat tuolloin suunnitteilla ollut Transilvanian valtatie A3 (romaniaksi Autostrada A3), jonka oli tarkoitus kulkea Bukarestista Unkarin rajalle Braşovin, Târgu Mureşin ja Cluj-Napocan kautta, Mureşin piirikunnan läpi. Myös suunnitteilla oleva valtatie Moldovaan parantaisi yhteyksiä Târgu Mureşista myös esimerkiksi Romanin ja Iaşin kaupunkeihin sekä Moldovan rajalle ([10]).

(26) Tutkinnan aikana Târgu Mureş Transilvania -lentoasemalta tulevat liikennevirrat eivät voineet kulkea Târgu Mureşin kaupungin keskustan ohi. Tämä ja rautatieliikenteen heikko laatu heikensivät liikkumismahdollisuuksia piirikunnan alueella. Joulukuussa 2018 TMA:lta oli yhteys vain A3-valtatien poistumisliittymään.

3. TÂRGU MUREŞIN LENTOASEMA

3.1 Lentoasema

(27) Târgu Mureş Transilvania -lentoasema sijaitsee 14 kilometriä Târgu Mureşista lounaaseen. Se on Transilvanian alueen yhteyksien kannalta merkittävä infrastruktuuri, josta lukuisat lentoliikennepalvelualan työpaikat ovat riippuvaisia.

(28) Välimatka TMA:lta laajemmalla alueella sijaitseviin tärkeimpiin pääkaupunkeihin – Belgradiin, Budapestiin, Bukarestiin ja Chişinăuhun – on kaikkiin yhtä pitkä: 450 kilometriä. TMA:n toiminta-alue kattaa useita piirikuntia, kuten Harghitan, Covasnan, osittain Bistriţan, Braşovin, Suceavan ja Sibiun. Niiden väkiluku on yhteensä noin 2,7 miljoonaa.

(29) Lähimmät lentoasemat ovat Clujin lentoasema noin 103 kilometrin eli noin puolentoista tunnin ajomatkan päässä ja Sibiun kansainvälinen lentoasema noin 120 kilometrin eli noin 1 tunnin ja 50 minuutin ajomatkan päässä. Kaikki muut suurimmat lentoasemat ovat yli kahden tunnin ajomatkan päässä. TMA:n matkustajamäärät vuosina 2005–2019 ilmenevät alla olevasta taulukosta.

Taulukko 1

TMA:n matkustajamäärät 2005–2019 ([11])

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

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

(30) Vuosina 2005–2019 useat lentoyhtiöt ovat liikennöineet reittilentoja lentoasemalta. Tärkeimpien säännöllisiä lentoja TMA:lta tarjoavien lentoyhtiöiden toimintaa kuvataan seuraavissa johdanto-osan kappaleissa.

(31) Wizz Air aloitti toimintansa lentoasemalla kesäkuussa 2006 liikennöimällä reittiä Budapestiin. Vuonna 2007 se laajensi toimintaansa viidelle muulle reitille. Wizz Air lopetti toimintansa lentoasemalla marraskuussa 2007. Vuonna 2008 Wizz Air jatkoi liikennöintiä TMA:lla viidellä uudella reitillä. Vuosina 2009 ja 2010 Wizz Air liikennöi ainoastaan Budapestin-reitillään. Vuonna 2011 Wizz Air lisäsi palvelujaan avaamalla reittejä uudelleen ja lisäämällä uusia reittejä, minkä seurauksena reittejä oli yhteensä kahdeksan. Siitä lähtien Wizz Air toimi lentoasemalla liikennöiden keskimäärin kahdeksasta kymmeneen reittiä siihen saakka, kunnes lentoasema suljettiin teknisistä syistä vuonna 2017. TMA:lla tarjottavien kaupallisten palvelujen uudelleen aloittamisen jälkeen, vuosina 2018 ja 2019, Wizz Air liikennöi neljää reittiä TMA:lta.

([10]) Târgu Mureşin kaupungin kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma.
Saatavilla osoitteessa PMUD Târgu Mureş.

([11]) Romanian toimittamien selvitysten perusteella lopulliset määrät vuosina 2007–2009 poikkeavat hieman vuonna 2016 tehdyn lopullisen päätöksen määristä. Matkustajamäärien väheneminen marraskuussa 2016 liittyy lentoaseman tilapäiseen sulkemiseen kiitotien ja asematason kunnostustöiden vuoksi sekä kaikkien lentojen peruuttamiseen tai siirtämiseen Clujn lentoasemalle. Työt saatiin päätökseen kesäkuussa 2018.
Lähde: https://www.aeroportultransilvania.ro/wp-content/uploads/2014/05/Raportul-anual-al-administratorilor-cu-privire-la-bilantul-31-12-2016.pdf.

(32) Vuonna 2013 Ryanair liikennöi kahta reittiä, Charleroihin ja Pisaan. Se jatkoi pelkällä Charleroin-reitillä vuoden 2014 puoliväliin, kunnes lopetti toimintansa lentoasemalla. Vuoden 2014 jälkeen se ei ole liikennöinyt sieltä millään reitillä.

(33) Malev liikennöi reittiä Budapestiin vuosina 2005–2012.

(34) TAROM liikennöi reittiä Bukarestiin vuosina 2005–2014 sekä 2018 ja 2019.

(35) Carpatair liikennöi yhteyttä Timisoaraan vuosina 2005–2008.

(36) Lisäksi useat lentoyhtiöt tarjosivat tilauslentoja vuosina 2005–2019 Tanskaan (Cimber Air ja Wideroe), Egyptiin (Air Arabia, TAROM ja Air Bucharest), Israeliin (Sun D'Or) ja Turkkiin (Corendon ja TAROM).

(37) TMA:lla ei liikennöity rahtilentoja tutkinnan aikana. Rahtiliikenne oli pääasiassa maanteitse tapahtuvaa kauttakulkuliikennettä.

3.2 **Lentoaseman pitäjä**

(38) Vuosina 1990–2019 lentoaseman pitäjänä TMA:lla toimi Regia Autonomă "Aeroportul Transilvania" Târgu Mureş ([12]). Useimpien Romanian lentoasemien tavoin TMA kuului Romanian liikenneministeriön alaiseen Romanian alueellisten lentoasemien yhtiöön, jäljempänä 'RAATR', vuoteen 1997 saakka.

(39) Romanian hallituksen päätöksen nro 398/1997, jäljempänä 'hallituksen vuonna 1997 tekemä päätös' ([13]), perusteella 13 RAATR:ään kuuluvaa lentoasemaa siirrettiin paikallisviranomaisten eli piirikuntaneuvostojen (Consilii Județene) määräysvaltaan. Niihin kuului myös TMA, joka siirrettiin Mureşin piirikuntaneuvoston määräysvaltaan. Tämän vuoksi lentoaseman pitäjä toimi 6 päivästä elokuuta 1997 vuoteen 2019 Mureşin piirikuntaneuvoston alaisuudessa ([14]). Hallituksen vuonna 1997 tekemän päätöksen mukaan lentoaseman pitäjien rahoitus myönnetään niiden omista varoista ja lisäksi piirikuntaneuvostojen paikallisten talousarvioiden määrärahoista tätä tarkoitusta varten hyväksyttyjen määrien rajoissa ([15]). Kaikkien lentoaseman pitäjien rahoituskehys, tehtävä ja ominaispiirteet ovat samat kaikkien lentoasemien osalta ([16]).

(40) Hallituksen vuonna 1997 tekemän päätöksen mukaan ([17]) lentoaseman varat ja vastuut siirtyivät Mureşin piirikunnalle 30 päivänä kesäkuuta 1997 ([18]). Siirrettyihin varoihin kuuluivat terminaali, kiitotie, rullaustiet ja matkustajasillat, ja ne kirjattiin sen jälkeen Mureşin piirikunnan varoiksi.

(41) Lentoaseman pitäjän tehtävänä on ollut lentoasemainfrastruktuurin kunnostaminen ja toiminnassa pitäminen. Se tarjoaa lentoasemapalveluja ja veloittaa käyttäjiä (kaupallisen lentoliikenteen harjoittajia ja muun kuin kaupallisen yleisen lentoliikenteen käyttäjiä) lentoaseman infrastruktuurin käytöstä.

(42) Vuonna 2011 TMA:lle annettiin tehtäväksi yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvä palvelu, jäljempänä 'yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvä vuoden 2011 palvelu', Mureşin piirikuntaneuvoston 18 päivänä elokuuta 2011 tekemällä alueellisella päätöksellä nro 107/2011, jäljempänä 'elokuussa 2011 tehty alueellinen päätös' tai 'yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskeva vuoden 2011 toimeksianto'. Päätös oli voimassa vuoden 2011 elokuun 18 päivästä vuoden 2014 lokakuun 30 päivään.

([12]) Kyseessä on valtion taloudellisten yksiköiden uudelleenorganisoinnista itsenäisiksi yhtiöiksi ja liikeyrityksiksi annetun Romanian lain nro 15/1990 2 ja 3 §:n mukainen itsenäinen oikeushenkilö.
([13]) Romanian hallituksen päätös nro 398/1997 tiettyjen itsenäisten lentoasemien hallinnon siirtämisestä liikenneministeriön määräysvallasta piirikuntaneuvostojen määräysvaltaan.
([14]) Mureşin piirikuntaneuvoston päätös nro 37/11.9.1997.
([15]) Hallituksen vuonna 1997 tekemän päätöksen 3 §.
([16]) Hallituksen vuonna 1997 tekemän päätöksen 3 § ja liite II (Lentoaseman pitäjien organisointia ja toimintaa koskeva puiteasetus).
([17]) Hallituksen vuonna 1997 tekemän päätöksen 1 §:n 2 momentti.
([18]) Hallituksen vuonna 1997 tekemän päätöksen liite 3.

(43) Lentoaseman pitäjälle annettiin tehtäväksi toinen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvä palvelu, jäljempänä 'yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvä vuoden 2014 palvelu', Mureşin piirikuntaneuvoston 30 päivänä lokakuuta 2014 tekemällä päätöksellä nro 161/2014, sellaisena kuin se on muutettuna Mureşin piirikuntaneuvoston 18 päivänä kesäkuuta 2015 tekemällä päätöksellä nro 67/2015, jäljempänä 'lokakuussa 2014 tehty alueellinen päätös' tai 'yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskeva vuoden 2014 toimeksianto'. Tämä päätös oli voimassa 9 päivään toukokuuta 2019.

4. TOIMENPITEIDEN YKSITYISKOHTAINEN KUVAUS

(44) Tämän päätöksen soveltamisalaan kuuluu viisi toimenpidettä ([19]):

— toimenpide 1 – TMA:n rahoitus vuosina 2007–2009

— toimenpide 2 – TMA:n maahuolintainfrastruktuurin rahoitus vuonna 2011

— toimenpide 3 – TMA:lle yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä vuoden 2011 palveluja koskevan toimeksiannon perusteella myönnetty rahoitus elokuusta 2011 lokakuuhun 2014

— toimenpide 4 – TMA:lle yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä vuoden 2014 palveluja koskevan toimeksiannon perusteella myönnetty rahoitus lokakuusta 2014 vuoden 2019 heinäkuun 31 päivään

— toimenpide 5 – TMA:lla liikennöivien lentoyhtiöiden lentoasemamaksut vuoden 2013 maaliskuun 21 päivästä vuoden 2019 helmikuun 16 päivään.

4.1 Toimenpide 1 – TMA:n rahoitus vuosina 2007–2009

(45) Romanian viranomaiset selittivät, että kaikki Romanian pienet alueelliset lentoasemat olivat yleisesti tappiollisia vuosina 2007–2009 ja että niiden toimintatappiot katettiin valtion varoista vuosittain ([20]).

(46) Liiketoiminnan tulos viiteajanjaksolla ja myönnetty julkinen rahoitus erityisesti TMA:n osalta esitetään alla olevassa taulukossa.

Taulukko 2

TMA:n liiketoiminnan tulos ja julkinen rahoitus vuosina 2007–2009 (RON)

Vuosi	2007	2008	2009	Yhteensä
Toimintakustannukset	4 855 746	6 143 528	7 135 784	18 135 058
Liiketoiminnan tuotto	2 979 561	2 016 657	2 018 773	7 014 991
Toimintatappion tulokset / tappio	(1 876 185)	(4 126 871)	(5 117 011)	(11 120 067)
Julkisista varoista maksetun korvauksen määrä	1 838 540	4 305 247	4 722 536	10 866 323
Rahoitusvaje, jota ei kateta julkisista varoista / liiallinen korvaus	(37 645)	178 376	(394 475)	(253 744)
Rahoitusvaje, jota ei kateta julkisista varoista / liiallinen korvaus (euroa)	(11 286)	48 440	(93 056)	(152 783)

([19]) Koska tämä päätös liittyy kahteen aloittamispäätökseen, komissio on numeroinut vuoden 2015 aloittamispäätökseen sisältyvät toimenpiteet uudelleen luettavuuden parantamiseksi.

([20]) Ks. vuoden 2011 aloittamispäätöksen johdanto-osan 29 kappale.

(47) TMA sai yhteensä 10 866 323 Romanian leuta (RON) (2 834 420 euroa ([21])) toimenpiteestä 1 vuosina 2007–2009. Vaikka vuoden 2008 lopullisena tuloksena oli liiallinen korvaus, korvauksen kokonaismäärä näiltä kolmelta vuodelta oli liiketoiminnan tulosta pienempi ja rahoitusvaje 253 744 Romanian leuta (152 783 euroa).

(48) Romanian mukaan vuosina 2007–2009 myönnetty vuotuinen julkinen rahoitus oli korvausta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tarjoamisesta. Kyseinen palvelu muodostui TMA:n yleisestä hallinnasta, ja se oli niiden edellytysten mukainen, joista säädetään komission päätöksessä 2005/842/EY, tehty 28 päivänä marraskuuta 2005, EY:n perustamissopimuksen 86 artiklan 2 kohdan (nykyinen SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohta) määräysten soveltamisesta tietyille yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja tuottaville yrityksille korvauksena julkisista palveluista myönnettävään valtiontukeen, jäljempänä ’yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2005 tehty päätös’ ([22]).

(49) Erityisesti todettiin seuraavaa:

a) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tuottaminen annettiin lentoaseman pitäjän tehtäväksi hallituksen vuonna 1997 tekemällä päätöksellä, jossa määritellään julkisen palvelun velvoitteet, korvauksen laskennassa käytettävät parametrit ja järjestelyt liiallisen korvauksen maksamisen välttämiseksi.

b) Lentoaseman vuotuinen liikennemäärä oli enintään 1 000 000 matkustajaa.

(50) Hallituksen vuonna 1997 tekemän päätöksen mukaan lentoasemien toiminta- ja pääomakustannukset katettaisiin omin varoin, joita täydennettäisiin julkisella rahoituksella tarpeen mukaan. Romania katsoi tämän mekanismin estävän liiallisen korvauksen maksamisen sikäli, että lentoasemat voivat saada vain kaikkien kustannustensa kattamiseen riittävän määrän. Nämä summat maksetaan lentoasemille vuoden alussa kustannusennusteiden perusteella, ja mahdolliset ylijäämät palautetaan valtiolle tilivuoden päätteeksi. Kyseessä olevan ajanjakson osalta lentoaseman talousarvio hyväksyttiin Mureşin piirikuntaneuvoston päätöksellä.

(51) Lentoaseman talousarvio vuodeksi 2007 hyväksyttiin Mureşin piirikuntaneuvoston 25 päivänä tammikuuta 2007 tekemällä päätöksellä nro 3, jossa hyväksytään Mureşin piirikuntaneuvoston talousarvio ja Mureşin piirikunnan aluehallinnon yksiköiden kehittämisohjelmien yhteisrahoitukseen kohdennetut määrät vuodeksi 2007.

(52) Lentoaseman talousarvio vuodeksi 2008 hyväksyttiin Mureşin piirikuntaneuvoston 27 päivänä maaliskuuta 2008 tekemällä päätöksellä nro 56, joka koski Transilvania-Târgu Mureşin itsenäisen lentoasema-alueen hallinnon vuoden 2008 tulo- ja menotalousarviota sekä alueen johtajan tavoitteita ja tuloskriteerejä.

(53) Lentoaseman talousarvio vuodeksi 2009 hyväksyttiin Mureşin piirikuntaneuvoston 29 päivänä huhtikuuta 2009 tekemällä päätöksellä nro 37, joka koski Administration Regia Autonomă Aeroportul Transilvania Mureşin vuoden 2009 tulo- ja menotalousarvion hyväksymistä.

4.2 **Toimenpide 2 – Maahuolintainfrastruktuurin rahoitus vuonna 2011**

(54) Vuoden 2015 aloittamispäätöksessä todettiin lentoaseman pitäjän saaneen julkista tukea maahuolintainfrastruktuurin rahoittamiseen yhteensä 3 038 362 Romanian leuta (716 747 euroa). Romanian mukaan Mureşin piirikuntaneuvosto hyväksyi nämä maksut ennen 18 päivänä elokuuta 2011 tekemänsä alueellisen päätöksen nro 107/2011 hyväksymistä. Kuten johdanto-osan 42 kappaleessa selitetään, yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen toteuttaminen annettiin kyseisellä päätöksellä TMA:n tehtäväksi.

(55) Romania selitti, että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen toteuttamista koskevien velvoitteiden täyttämiseksi lentoaseman on tarjottava sellainen maahuolintainfrastruktuurin vähimmäistaso, joka on välttämätön lainsäädännön perusteella lentoasemamaksuista vapautettujen ilma-alusten lentoja varten ([23]). Romanian viranomaiset selittivät lisäksi, että maahuolintainfrastruktuurin rahoitus kattoi ainoastaan laitteiden todelliset kustannukset alla olevan taulukon mukaisesti.

([21]) Tässä päätöksessä vaihtokurssi lasketaan euron ja Romanian leun vuotuisen virallisen vaihtokurssin keskiarvona Euroopan keskuspankin (EKP) toimittamien arvojen mukaisesti. Tässä yhteydessä käytetään seuraavia vaihtokursseja: 3,34 (2007), 3,68 (2008) ja 4,24 (2009).

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

([23]) Ks. vuoden 2015 aloittamispäätöksen johdanto-osan 143 kappale.

Taulukko 3

Maahuolintainfrastruktuurin julkinen rahoitus vuonna 2011 (RON)

	Arvioidut kustannukset (sis. ALV)	Arvioidut kustannukset (ei sis. ALV)	ALV:n arvo (24 %:n osuus)	Myönnetyn julkisen tuen arvo (sis. ALV)
Asematasobussit	205 823	165 986	39 836	205 823
Matkatavarakärryt	59 163	47 712	11 451	59 163
Maavirtalaite (500 kVA)	179 676	144 900	34 776	179 676
Portaat (omalla käyttövoimalla liikkuvat)	919 823	741 800	178 023	919 823
Jäänpoistoyksikkö	1 673 876	1 349 900	323 976	1 673 876
YHTEENSÄ	**3 038 362**	**2 450 299**	**588 062**	**3 038 362**
YHTEENSÄ euroa	**716 747**	**578 023**	**138 723**	**716 747**

(56) TMA sai vuonna 2011 toimenpiteestä 2 yhteensä 2 450 299 Romanian leuta (578 023 euroa) ([24]).

(57) Romania selitti, että viranomaisten kirjanpitorekisteritietojen mukaan 588 062 Romanian leun summa, jossa oli mukana vähennyskelpoinen arvonlisävero, ei sisältynyt vuonna 2011 hankitun maahuolintainfrastruktuurin hintaan vaan vähennettiin valtion talousarvioon maksettavasta arvonlisäverosta. Mureşin piirikuntaneuvoston hallintoviranomainen palautti sen myöhemmin.

4.3 Toimenpide 3 – TMA:lle yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan vuoden 2011 toimeksiannon perusteella myönnetty rahoitus elokuusta 2011 lokakuuhun 2014

(58) Seuraavat lentoaseman toteuttamat toimet ovat elokuussa 2011 tehdyn alueellisen päätöksen 1 §:n 2 momentin mukaisesti yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja:

a) lentoasemainfrastruktuurin ja -kaluston rakentaminen: kiitotiet, terminaalit, asematasot, lennonjohtotorni tai niiden välittömät tukijärjestelmät: sammutuslaitteistot, turva- ja suojalaitteet;

b) infrastruktuurin ja sen välittömien tukijärjestelmien ja laitteistojen hallinta, mukaan lukien lentoasemainfrastruktuurin kunnostaminen, korjaaminen, uudistaminen ja hallinnointi;

c) lentoliikenteen liitännäispalvelujen tuottaminen, lukuun ottamatta maahuolintapalveluja;

d) lennonjohto-, sammutus- ja pelastuspalvelujen tuottaminen, turvallisuus;

e) tietyistä lentoaseman valvontatoimista vastaavien viranomaisten tarvitsemien tilojen ja palvelujen käyttöön antaminen lainsäädännön mukaisesti;

([24]) Tässä päätöksessä vaihtokurssi lasketaan euron ja Romanian leun vuotuisen virallisen vaihtokurssin keskiarvona Euroopan keskuspankilta (EKP) saatujen arvojen mukaisesti. Tässä yhteydessä vuoden 2011 osalta käytetty vaihtokurssi on 4,2391.

f) lentotoiminta ilma-aluksilla, jotka on lailla vapautettu lentoasemamaksujen maksamisesta ([25]), mukaan lukien näiden lentojen matkustajaselvitys;

g) lentoasemamaksuista lailla vapautettujen ilma-alusten kannalta välttämättömän maahuolintakaluston hankkiminen ja kunnossapito; ja

h) lentoasemainfrastruktuurin suojelu.

(59) Romanian viranomaisten mukaan edellä d–h kohdassa mainitut toimet eivät ole luonteeltaan taloudellisia, ja ne kuuluvat viranomaisen toimivaltaan.

(60) Romanian viranomaiset totesivat f ja g kohdasta, että tietyt ilma-alustyypit on lakisääteisesti vapautettu kaikista lentoasemaveroista ja -maksuista, myös maahuolintamaksuista, kaikilla Romanian lentoasemilla.

(61) Elokuussa 2011 tehdyn alueellisen päätöksen 1 §:n 3 momentin mukaan tukea eivät voi saada kaupallisen toiminnot, jotka eivät ole suoraan yhteydessä lentoaseman toimintaan ([26]). Lisäksi elokuussa 2011 tehdyn alueellisen päätöksen 4 §:ssä säädetään järjestelystä, jonka avulla tarkistetaan julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä maksettava korvaus ja vältetään liiallisen korvauksen maksaminen. Korvausta laskettaessa otetaan huomioon kaikki yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen toteuttamisesta aiheutuneet kustannukset ja vastaava osuus yleiskustannuksista. Tuloihin, jotka otetaan huomioon korvausta määritettäessä, sisältyvät kaikki yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviin palveluihin kuuluvista toimista saatavat tulot ja muihin kuin kyseisiin palveluihin liittyvistä toimista saatava voitto.

(62) Romanian viranomaiset korostivat, että lentoaseman pitäjän edellytettiin pitävän erillistä kirjanpitoa yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviin palveluihin kuuluvista toimista ja kaupallisista toimista sekä palauttavan valvontaviranomaisten, kuten valtion viranomaisten erikoisyksiköiden, havaitseman mahdollisen liiallisen korvauksen määrän. Lentoaseman pitäjä vahvisti, että vuoden 2011 ja sitä seuraavien vuosien tilinpäätösten laadinnassa noudatettiin periaatetta, jonka mukaan yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista aiheutuneet kustannukset ja niistä saadut tulot on pidettävä erillään kaupallisen toiminnan tuloista ja kustannuksista.

(63) Lentoaseman pitäjän tulo- ja menotalousarvion hyväksymisestä tehdyn piirikuntaneuvoston päätöksen nro 158/2012 mukaisesti Mureșin piirikuntaneuvoston tehtäväksi annettiin myös tarkastusten tekeminen ja lentoaseman pitäjän esittämien tilinpäätösten hyväksyminen. Näin pyrittiin välttämään liialliset korvaukset ja varmistamaan, että lentoaseman pitäjä on täyttänyt julkisen palvelun velvoitteensa. Näiden tarkastusten tulosten perusteella Mureșin piirikuntaneuvosto vaatii lentoaseman pitäjää maksamaan takaisin mahdollisen liiallisen korvauksen tai tarvittaessa ehdottamaan yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelutoiminnan tarkistamista.

(64) TMA:n laatimien ja Romanian viranomaisten tarkastamien vuotuisten tilinpäätösten mukaan TMA:n liiketoiminnan tulos yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan vuoden 2011 toimeksiannon voimassaoloaikana esitetään jäljempänä olevassa taulukossa 4. Siitä ilmenee, että vaikka korvaus oli ensimmäisenä vuonna hyvä, se ei kata tappioiden kokonaismäärää niinä vuosina, joina yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvä palvelu toteutettiin.

([25]) Romanian ilmailulain 3 §:n 2 momentin mukaan seuraavat ilma-alustyypit vapautetaan kaupallisen lentoliikenteen käytössä olevilla lentoasemilla matkustaja-, laskeutumis-, paikoitus- ja valaistusmaksujen sekä lennonvarmistuspalvelumaksujen maksamisesta: a) Romanian sotilasilma-alukset, b) ulkomaiset sotilasilma-alukset puolustusministeriön pyynnöstä tehtyjen kahdenvälisten sopimusten perusteella, c) virkatehtävissä olevia valtion edustajia kuljettavat ilma-alukset, d) YK:n, Punaisen Ristin tai Punaisen Puolikuun tehtävissä lentävät ilma-alukset, e) etsintä- ja pelastusoperaatioita suorittavat ilma-alukset, f) humanitaarisia ja avustusoperaatioita suorittavat ilma-alukset, g) teknisten ongelmien, sääolosuhteiden tai muiden hätätilanteiden vuoksi laskeutumaan joutuvat ilma-alukset, h) liikenneministeriön ja/tai puolustusministeriön määräyksestä laskeutuvat ilma-alukset, sekä i) muut ilma-alustyypit lain säännösten mukaisesti. Päätöksen 31 §:n 4 momentin nojalla a–c kohdassa säädettyjä poikkeuksia sovelletaan vain lentoasemiin, joissa Romanian valtio on enemmistöosakkaana.

([26]) Vaikka yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevassa vuoden 2011 toimeksiannossa mahdollistettiin myös investointituen myöntäminen, tämän päätöksen soveltamisalaan kuuluu vain toimintatuen arviointi taulukossa 4 mainittuihin määriin saakka.

Taulukko 4

TMA:n liiketoiminnan tulos ja julkinen rahoitus yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan vuoden 2011 toimeksiannon aikana (RON)

Ajanjakso	2011	2012	2013	Tammikuu–lokakuu 2014	Yhteensä
Toimintakustannukset	7 924 410	10 517 504	11 605 800	9 115 644	39 163 358
Liiketoiminnan tuotto	3 064 460	5 012 189	5 939 214	5 030 556	19 046 419
Liiketoiminnan tulos / tappio	(4 859 950)	(5 505 315)	(5 666 586)	(4 085 088)	(20 116 939)
Korvauksen määrä	4 951 625	5 367 648	5 606 274	3 592 570	19 518 117
Rahoitusvaje, jota korvaus ei kata	91 675	(137 667)	(60 312)	(492 518)	(598 822)
Rahoitusvaje, jota korvaus ei kata (euroa)	21 626	(30 871)	(13 648)	(110 977)	(134 699)

(65) TMA sai vuodesta 2011 lokakuuhun 2014 toimenpiteestä 3 yhteensä 19 518 117 Romanian leuta (4 449 930 euroa) ([27]).

4.4 Toimenpide 4 – TMA:lle yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan vuoden 2014 toimeksiannon perusteella myönnetty rahoitus vuoden 2014 lokakuun 30 päivästä vuoden 2019 toukokuun 9 päivään

(66) Lokakuussa 2014 tehdyn alueellisen päätöksen 1 §:n 2 momentin perusteella yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvä palvelu TMA:lla käsittää seuraavat toiminnot:

a) ilma-alusten liikennealueiden (kiitotie, asematasot, laiturit), lennonjohtotornin, terminaalien, hallituksen hallinnoiman sähköntuotantolaitoksen ja siihen liittyvien laitteiden eli turva- ja suojausjärjestelmien ja -laitteiden, sähköjärjestelmien, kiitotien valaistuksen, yleishyödyllisten verkkojen, palontorjuntajärjestelmien ja valvonta- ja seurantajärjestelmän hallinnointi, tavanomainen kunnossapito, korjaus, uudistaminen, laajentaminen ja rakentaminen;

b) matkustajavirtojen organisointi, varustaminen, ylläpito ja toiminta lentoasematerminaaleissa, turvallisuus- ja suojauspalvelujen toteuttaminen;

c) valtion ilma-alusten maahuolintapalvelut, myös niihin liittyvät laitehankinnat ([28]);

d) lentoasemainfrastruktuurin suojelu;

e) etsintä- ja pelastusoperaatiot lentoasematiloissa;

f) hätätilanteisiin sekä palonehkäisyyn ja -torjuntaan liittyvät vartiointi- ja turvallisuuspalvelut;

g) tullihallinnon, rajapoliisin, lentoasemapoliisin, sisäasiainministeriön ja Romanian tiedustelupalvelun erityistoimiin tarvittavien alueiden, palvelujen ja infrastruktuurin tarjoaminen; ja

h) valtion tarkoituksiin suoritettujen lentojen, tiettyjen ministeriöiden ja valtion viranomaisten sotilaslentojen ja hätälentojen maksuton liikennöinti sekä muut lakisääteiset tilanteet.

([27]) Tässä päätöksessä vaihtokurssi lasketaan euron ja Romanian leun vuotuisen virallisen vaihtokurssin keskiarvona Euroopan keskuspankilta (EKP) saatujen arvojen mukaisesti. Tässä yhteydessä käytetään seuraavia vaihtokursseja: 4,24 (2011), 4,46 (2012), 4,42 (2013) ja 4,44 (2014).

([28]) Romania väitti maahuolinnasta, ettei missään oikeussäännössä kielletä nimenomaisesti sen sisällyttämistä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen ryhmään. Maahuolinta kuuluu lentoaseman ilmaliikenteen liitännäispalveluihin, ja ilman tätä palvelua Târgu Mureșin lentoasema ei pystyisi täyttämään Mureșin piirikuntaneuvoston sille asettamia julkisen palvelun velvoitteita.

(67) Romanian viranomaisten mukaan yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien vuoden 2014 palvelujen laatimisessa noudatettiin komission tiedonantoa Euroopan unionin valtiontukisääntöjen soveltamisesta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tuottamisesta myönnettävään korvaukseen ([29]) sekä julkisesta palvelusta maksettavana korvauksena myönnettävää valtiontukea koskevia Euroopan unionin puitteita, jäljempänä 'yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevat vuoden 2012 puitteet' ([30]). Myös vuoden 2014 suuntaviivat valtiontuesta lentoasemille ja lentoyhtiöille, jäljempänä 'vuoden 2014 ilmailusuuntaviivat' ([31]) otettiin huomioon. Lokakuussa 2014 tehdyssä alueellisessa päätöksessä sallitaan avustusten myöntäminen sekä investointi- että toimintakustannuksiin korvauksena yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun toteuttamisesta.

a) Lokakuussa 2014 tehdyn alueellisen päätöksen 4 §:n 2 momentin nojalla yleiseen taloudelliseen tarkoitukseen liittyvästä palvelusta aiheutuvat investointikustannukset korvataan rahoitusvajeen perusteella lentoaseman pitäjän liiketoimintasuunnitelman mukaisesti, kun tuki-intensiteetti on enintään 75 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista.

b) Lokakuussa 2014 tehdyn alueellisen päätöksen 4 §:n 4 momentin nojalla toimintakustannusten julkinen rahoitus vahvistetaan vuosittain yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen toimintakustannusten rahoitusvajeen perusteella lentoaseman pitäjän liiketoimintasuunnitelman mukaisesti. Päätöksen 4 §:n 5 momentin mukaisesti toimintakustannuksista myönnettävä korvaus ei saa ensimmäisinä viitenä vuonna ylittää 80:tä prosenttia viiden edeltävän vuoden toimintatappiosta eikä 50:tä prosenttia kyseisestä toimintatappiosta viitenä seuraavana vuonna.

c) Lokakuussa 2014 tehdyn alueellisen päätöksen 4 §:n 7 momentin nojalla korvauksen määrä (sekä toiminta- että investointikustannusten osalta) ei saa ylittää sitä, mikä on tarpeen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä aiheutuvien kustannusten kattamiseksi. Päätöksen 4 §:n 9 momentin mukaan huomioon otetaan vain yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun kustannukset ja oikeasuhteinen osuus yleiskustannuksista. Päätöksen 4 §:n 10 momentin mukaan korvauksen osalta huomioon otettavat tulot käsittävät kaikkien yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvää palvelua koskevien tulojen lisäksi kaiken näihin palveluihin liittymättömistä toimista saatavan voiton. Päätöksen 4 §:n 11 momentin mukaan korvaus ei saa ylittää edellä mainittujen kustannusten ja tulojen erotusta, jotta vältetään mahdollinen liiallinen korvaus.

(68) Päätöksen 2 §:n 2 ja 3 momentin mukaan yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvät vuoden 2014 palvelut kattaisivat aluksi 4 päivään huhtikuuta 2024 ulottuvan kymmenen vuoden ajanjakson, jotta ne olisivat samanaikaisia vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen mukaisen (ns. toimintatukea koskevan) siirtymäkauden kanssa, ja mahdollista tarkistamista suunniteltiin seuraavissa tapauksissa: i) neljän vuoden kuluttua alkuperäisestä toimeksiannosta, ii) lentoliikenteen matkustajamäärän ylittäessä 700 000 matkustajaa vuodessa tai iii) aina asiaa koskevan lainsäädännön sitä edellyttäessä. Kuten edempänä on mainittu, lokakuussa 2014 tehdyn alueellisen päätöksen voimassaolo päättyi 9 päivänä toukokuuta 2019.

(69) Romanian viranomaiset ovat toimittaneet tietoja TMA:n liiketoimintasuunnitelmasta vuosiksi 2014–2024, jäljempänä 'liiketoimintasuunnitelma'.

Taulukko 5

Liiketoimintasuunnitelmassa ennakoidut oletetut talouden ennakkoindikaattorit (RON)

	11–12/2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Ennen 30.10.2014 saatavilla olleisiin tietoihin perustuvat ennakoidut tuotot	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
Ennen 30.10.2014 saatavilla olleisiin tietoihin perustuvat ennakoidut kulut	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]) Komission tiedonanto – Euroopan unionin valtiontukisääntöjen soveltamisesta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tuottamisesta myönnettävään korvaukseen (EUVL C 8, 11.1.2012, s. 4).

([30]) Komission tiedonanto – Julkisesta palvelusta maksettavana korvauksena myönnettävää valtiontukea koskevat Euroopan unionin puitteet (EUVL C 8, 11.1.2012, s. 15).

([31]) Komission tiedonanto – Suuntaviivat valtiontuesta lentoasemille ja lentoyhtiöille (2014) (EUVL C 99, 4.4.2014, s. 3).

	11–12/2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Ennen 30.10.2014 saatavilla olleisiin tietoihin perustuva toimintakustannusten ennakoitu rahoitusvaje	(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
Arvioitu korvaus	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
Arvioitu korvaus (euroa)	547 818	1 281 859	849 025	618 862	495 105	338 450	256 266	194 335	88 120	0	0

(70) Romanian viranomaisten vuoden 2014 toimeksiannon perusteella tosiasiallisesti myöntämät määrät esitetään alla olevassa taulukossa.

Taulukko 6

Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevaan vuoden 2014 toimeksiantoon perustuva rahoitus

Korvaus	11–12/ 2014	2015	2016	2017	2018	01–04 2019	Yhteensä
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) TMA sai marraskuusta 2014 huhtikuuhun 2019 toimenpiteestä 4 yhteensä 21 719 661 Romanian leuta (4 795 362 euroa) ([32]).

(72) Romanian viranomaisten mukaan tärkein syy siihen, että tosiasiallinen korvaus oli ennakolta arvioitua korvausta suurempi vuosina 2017–2018, olivat lentorajoitukset ja lentoliikenteen täydellinen keskeyttäminen marraskuusta 2016 kesäkuuhun 2018. Kiitotie ei täyttänyt sille asetettuja teknisiä vaatimuksia, minkä vuoksi se kunnostettiin. Lentoaseman operatiivinen toiminta jatkui 25 päivänä kesäkuuta 2018, kun noin 12 kuukautta (vuoden 2016 marraskuun 17 päivästä vuoden 2017 lokakuun 4 päivään) jatkuneet lentotoiminnan rajoitukset ja lentojen keskeyttäminen noin kahdeksaksi kuukaudeksi (vuoden 2017 lokakuun 4 päivästä vuoden 2018 kesäkuun 25 päivään) olivat päättyneet.

4.5 Toimenpide 5 – TMA:lla liikennöivien lentoyhtiöiden lentoasemamaksut vuoden 2013 maaliskuun 21 päivästä vuoden 2019 helmikuun 16 päivään

(73) Romanian viranomaiset totesivat seuraavaa:

a) Romanian valtio vahvisti 4 päivänä toukokuuta 2011 tehdyllä hallituksen päätöksellä nro 455 yhteiset periaatteet, jotka koskevat lentoasemamaksujen perimistä Romanian lentoasemilla. Tämän säädöksen mukaan lentoasemamaksuja sovelletaan syrjimättömästi kaikkiin lentoaseman käyttäjiin. Lisäksi lentoaseman pitäjillä on oikeus mukauttaa lentoasemamaksuja vastaamaan tiettyjä yleisen edun mukaisia näkökohtia – kuten ympäristönäkökohtia – asianmukaisten, objektiivisten ja läpinäkyvien kriteerien perusteella ([33]). Lopuksi hallituksen päätöksessä nimetään hallituksen päätöksen nro 455 säännösten soveltamisen valvonnasta vastaavaksi riippumattomaksi valvontaviranomaiseksi Romanian siviili-ilmailuviranomainen (Regia Autonomă "Autoritatea Aeronautică Civilă Română") ([34]).

([32]) Tässä päätöksessä vaihtokurssi lasketaan euron ja Romanian leun vuotuisen virallisen vaihtokurssin keskiarvona Euroopan keskuspankilta (EKP) saatujen arvojen mukaisesti. Tässä yhteydessä käytetään seuraavia vaihtokursseja: 4,44 (2014), 4,46 (2015), 4,49 (2016), 4,57 (2017), 4,65 (2018), 4,75 (2019), 4,84 (2020), 4,92 (2021) ja 4,93 (2022).

([33]) Toukokuun 4 päivänä 2011 tehdyn hallituksen päätöksen nro 455 5 §.

([34]) Toukokuun 4 päivänä 2011 tehdyn hallituksen päätöksen nro 455 14 §.

b) Romanian liikenne- ja infrastruktuuriministeriön 23 päivänä syyskuuta 2011 antamaa määräystä nro 744/2011, jäljempänä 'liikenneministeriön vuonna 2011 antama määräys', sovelletaan seuraaviin lentoasemamaksuihin: i) laskeutumismaksu ([35]), ii) valaistusmaksu ([36]), iii) paikoitusmaksu ([37]), iv) matkustajapalvelumaksu ([38]), v) kehittämismaksu ([39]), vi) välilaskumaksu ([40]) ja vii) kauttakulkumaksu ([41]). Määräyksessä täsmennetään, että lentoaseman pitäjä päättää kaikkien edellä mainittujen maksujen perimisestä ([42]). Lopuksi määräyksessä todetaan, että lentoaseman pitäjä voi ottaa käyttöön lentoasemamaksuja tiettyjen erityisedellytysten täyttyessä ([43]) ja että näitä maksuja on sovellettava käyttäjiin syrjimättömästi ja kilpailua vääristämättä.

c) Liikenneministeriön vuonna 2011 antama määräys pantiin täytäntöön TMA:n osalta 29 päivänä helmikuuta 2012 tehdyllä Mureşin piirikuntaneuvoston päätöksellä nro 25/2012, jäljempänä 'helmikuussa 2012 tehty alueellinen päätös'. Kyseisen päätöksen mukaan lentoasemamaksuja on sovellettava yhdenmukaisella, läpinäkyvällä ja syrjimättömällä tavalla kaikkiin lentoasemainfrastruktuurin käyttäjiin ja Mureşin piirikuntaneuvoston on hyväksyttävä ne ([44]).

d) Lentoasemamaksujen taso vahvistettiin kesäkuussa 2012 tehdyn TMA:n hallituksen päätöksen nro 7/26 hyväksymisestä 6 päivänä heinäkuuta 2012 tehdyllä Mureşin piirikuntaneuvoston päätöksellä nro 83/2012, jäljempänä 'heinäkuussa 2012 tehty alueellinen päätös'. Sitä sovellettiin vain TMA:lla liikennöiviin lentoyhtiöihin. Kyseisellä päätöksellä korvattiin 24 päivänä maaliskuuta 2011 tehty Mureşin piirikuntaneuvoston edellinen päätös nro 26/2011, jäljempänä 'maaliskuussa 2011 tehty alueellinen päätös'.

([35]) Liikenneministeriön vuonna 2011 antaman määräyksen liitteessä 1 vahvistetaan seuraavat laskeutumismaksua koskevat edellytykset:
a) Maksu lasketaan ilma-aluksen suurimman sallitun lentoonlähtöpainon mukaan.
b) Tonnin murto-osia, jotka ovat alle 500 kg, ei oteta huomioon, ja 500 kg ylittävät murto-osat pyöristetään tonniksi; ilma-aluksilta, joiden suurin sallittu lentoonlähtömassa on alle 500 kg, peritään maksu yhdestä tonnista.
c) Maksu peritään yhdestä laskeutumisesta ja yhdestä lentoonlähdöstä, ja se antaa oikeudet seuraaviin:
— lentoasematilojen ja laitteistojen käyttö, lukuun ottamatta valaistusta;
— terminaalialueiden ja -palvelujen käyttö, lukuun ottamatta niitä, joiden käytöstä veloitetaan erikseen;
— ilma-aluksen paikoitus enintään kahdeksi tunniksi laskeutumisen jälkeen.
d) Maksu sisältää tarvittaessa myös lentoaseman pääomainvestointikustannukset ja ilma-alusten liikennealueiden huoltotöistä aiheutuvat kustannukset.
e) Lentoliikenteen vilkastuttamiseksi lentoaseman pitäjä voi alentaa laskeutumismaksua laskeutumismääristä riippuen enintään 50 prosenttia korottamalla alennusta enintään 5 prosenttiyksikköä kerrallaan.

([36]) Liikenneministeriön vuonna 2011 antaman määräyksen liitteessä 1 asetetaan seuraavat valaistusmaksua koskevat edellytykset:
a) Maksu lasketaan ilma-aluksen suurimman sallitun lentoonlähtöpainon mukaan.
b) Tonnin murto-osia, jotka ovat alle 500 kg, ei oteta huomioon, ja 500 kg ylittävät murto-osat pyöristetään tonniksi; ilma-aluksilta, joiden suurin sallittu lentoonlähtömassa on alle 500 kg, peritään maksu yhdestä tonnista.
c) Maksu peritään kustakin laskeutumisesta ja kustakin lentoonlähdöstä, jossa käytetään lentoaseman valaistusjärjestelmää ja/tai valaisinlaitteita.

([37]) Liikenneministeriön vuonna 2011 antaman määräyksen liitteessä 1 asetetaan seuraavat paikoitusmaksua koskevat edellytykset:
a) Maksu lasketaan ilma-aluksen suurimman sallitun lentoonlähtöpainon ja pysähdysvälin mukaan.
b) Tonnin murto-osia, jotka ovat alle 500 kg, ei oteta huomioon, ja 500 kg ylittävät murto-osat pyöristetään tonniksi; ilma-aluksilta, joiden suurin sallittu lentoonlähtömassa on alle 500 kg, peritään maksu yhdestä tonnista.

([38]) Liikenneministeriön vuonna 2011 antaman määräyksen liitteessä 1 asetetaan seuraavat matkustajapalvelumaksua koskevat edellytykset:
a) Maksu peritään kustakin lentoasemalla ilma-alukseen nousevasta ja kyseiseltä lentoasemalta lähtevästä matkustajasta.
b) Maksu ei koske kauttakulkevia matkustajia, vaihtomatkustajia eikä alle kaksivuotiaita lapsia.

([39]) Liikenneministeriön vuonna 2011 antaman määräyksen liitteessä 1 asetetaan seuraavat kehittämismaksua koskevat edellytykset:
a) Maksu peritään kustakin lentoasemalla ilma-alukseen nousevasta ja kyseiseltä lentoasemalta lähtevästä matkustajasta, ja se ilmoitetaan yhdessä sen voimassaoloajan kanssa.
b) Maksua peritään niiden investointitavoitteiden keston ajan, joita se koskee.
c) Maksu on vahvistettava läpinäkyvällä tavalla, ja lentoaseman käyttäjille on tiedotettava maksulla rahoitettavista investointitavoitteista ja maksun kestosta.

([40]) Liikenneministeriön vuonna 2011 antaman määräyksen liitteessä 1 asetetaan seuraavat välilaskumaksua koskevat edellytykset:
a) Maksu peritään kustakin lentoasemalla ilma-alukseen nousevasta ja kyseisellä lentoasemalla lennolta toiselle siirtyvästä matkustajasta.
b) Maksu ei koske alle kaksivuotiaita lapsia.
c) Maksu sisältää tarvittaessa myös lentoaseman kauttakulkutoimintaan liittyvät investointikustannukset sekä vaihtomatkustajiin liittyvät lentoaseman turvallisuuskustannukset.

([41]) Liikenneministeriön vuonna 2011 antaman määräyksen liitteessä 1 asetetaan seuraavat kauttakulkumaksua koskevat edellytykset:
a) Maksu peritään kustakin lentoasemalla ilma-alukseen nousevasta ja kyseiseltä lentoasemalta lähtevästä vaihtomatkustajasta.
b) Maksu ei koske alle kaksivuotiaita lapsia.
c) Maksu sisältää tarvittaessa myös lentoaseman kauttakulkutoimintaan liittyvät investointikustannukset 5 momentin b ja c kohdassa vahvistettujen vaatimusten mukaisesti sekä vaihtomatkustajiin liittyvät lentoaseman turvallisuuskustannukset.

([42]) Liikenneministeriön vuonna 2011 antaman määräyksen 1 §:n 3 momentti.

([43]) Liikenneministeriön vuonna 2011 antaman määräyksen 4 §:n 1 momentti ja liite 1.

([44]) Helmikuussa 2012 tehdyn alueellisen päätöksen 10 §:n 8 momentti.

e) Heinäkuussa 2012 tehty alueellinen päätös toimitettiin sisäasiainministeriölle laillisuusvalvontaa varten laissa edellytetyllä tavalla. Ministeriö ei tuonut esiin sääntöjenvastaisuuteen liittyviä seikkoja. Heinäkuussa 2012 tehdyn alueellisen päätöksen mukaiset lentoasemamaksut julkaistiin Romanian ilmailukäsikirjassa, jäljempänä 'AIP', 20 päivänä syyskuuta 2012. Ne tulivat voimaan kuusi kuukautta niiden julkaisemisesta, 21 päivänä maaliskuuta 2013, voimassa olevan lainsäädännön mukaisesti.

(74) Heinäkuussa 2012 tehdyssä alueellisessa päätöksessä vahvistettujen lentoasemamaksujen taso oli taulukossa 7 esitetyn mukainen.

Taulukko 7

Heinäkuussa 2012 tehtyyn alueelliseen päätökseen perustuvat lentoasemamaksut TMA:lla

Maksu	Kustannukset (euroa)
Laskeutuminen	1,25/tonni
Kiitotien valaistus	0,40/tonni
Paikoitus	0,15/tonni/tunti
Matkustajapalvelumaksu	1,00/matkustaja

(75) Romanian viranomaiset totesivat, ettei lentoaseman pitäjä saanut matkustajakohtaista 1 euron matkustajapalvelumaksua kokonaan. Summasta 0,275 euroa matkustajaa kohti siirrettiin siviili-ilmailun turvallisuuden tutkimus- ja arviointikeskukselle ja 0,05 euroa ilma-alukseen noussutta matkustajaa kohti Romanian siviili-ilmailuviranomaiselle (toisin sanoen lentoaseman pitäjä siirsi kyseisille organisaatioille yhteensä 0,325 euroa ilma-alukseen noussutta matkustajaa kohti).

(76) Heinäkuussa 2012 tehdyn alueellisen päätöksen mukaisesti taulukon 7 mukaista laskeutumismaksua voidaan alentaa, jos lentoyhtiön ilma-alukset laskeutuvat lentoasemalle useammin kuin kolme kertaa kuukaudessa. Alennukset annetaan ilma-alustyypistä riippumatta seuraavan asteikon mukaisesti:

Taulukko 8

Heinäkuussa 2012 tehtyyn alueelliseen päätökseen perustuvat alennukset laskeutumismaksuista TMA:lla

Laskujen määrä / kuukausi	Alennus
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 %
Yli 46	50 %

(77) Romania toimitti talousennusteen, jossa eritellään lentoasemamaksuista vuosina 2011–2015 saadut tulot vuoden 2011 osalta jälkikäteen saatujen tosiasiallisten tietojen ja vuosia 2012–2015 koskeneiden ennusteiden perusteella ([45]). Ennusteet laadittiin ennen heinäkuussa 2012 tehdyn alueellisen päätöksen hyväksymistä. Talousennusteen laatimisajankohtana tärkein kansainvälinen reittilentoyhtiö oli Wizz Air, joka liikennöi Airbus 320 -koneita kahdeksaan kohteeseen: Madridiin, Barcelonaan, Milanoon (Bergamo), Roomaan, Pariisiin, Budapestiin, Dortmundiin ja Lontooseen. Lisäksi TAROM liikennöi säännöllisesti Bukarestiin.

(78) Talousennusteeseen sisältyvässä johtamissuunnitelmassa ennakoitiin Wizz Airin liikennöintimäärien kasvavan sen ottaessa käyttöön reitit Münchenin, Frankfurtiin ja Bolognaan (Forli). Myös Ryanair vahvisti liikennöivänsä neljään kohteeseen. Lisäksi Air Patriot -lentoyhtiö ilmoitti aikovansa aloittaa lennot TMA:lta Bukarestiin, Wieniin ja Istanbuliin tammikuusta 2013 alkaen ([46]).

Taulukko 9

Heinäkuussa 2012 tehtyyn alueelliseen päätökseen perustuvat ennakoidut keskimääräiset tulot ([47])

Vuosi	Edestakaiset lennot, Wizz Air	Edestakaiset lennot, muut	Tulot yhteensä, Wizz Air (euroa)	Tulot yhteensä, muut (euroa)	Tulot yhteensä, Wizz Air (RON)	Tulot yhteensä, muut (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. SYYT MUODOLLISEN TUTKINTAMENETTELYN ALOITTAMISEEN

(79) Vuoden 2011 aloittamispäätöksessä komissio esitti epäilyjä siitä, voidaanko toimenpidettä 1 (johdanto-osan 45–50 kappale) pitää sisämarkkinoille soveltuvana.

(80) Vuoden 2015 aloittamispäätöksessä komissio esitti epäilyjä siitä, voidaanko toimenpiteitä 2–5 (johdanto-osan 54–78 kappale) pitää sisämarkkinoille soveltuvina.

5.1 Toimenpide 1 – TMA:n rahoitus vuosina 2007–2009

(81) Vuoden 2011 aloittamispäätöksessä esitettiin epäilyjä siitä, voidaanko Romanian alueellisten lentoasemien, joihin myös TMA kuuluu, vuosina 2007–2009 harjoittamaa taloudellista toimintaa pitää yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvänä palveluna.

(82) Komissio esitti epäilyjä siitä, täyttyvätkö yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2005 tehdyn päätöksen soveltuvuuskriteerit. Komissio oli erityisesti huolissaan mahdollisesta ilmeisestä virheestä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun määrittelyssä, sillä oli epäselvää, olisivatko asianomaisten alueiden yhteydet muualle maahan ja EU:hun olleet riittämättömiä, jos ne olisi jätetty yksin markkinavoimien hallintaan ([48]).

([45]) Romanian viranomaisten mukaan ennuste kattoi vain neljä vuotta, koska se liittyi hallituksen toimikauteen. Romania selitti tämän olevan hallituksen erityisasetuksen nro 109/2011 8 §:n 1 momentin mukaista, koska sillä rajattiin johdon toimikausi neljään vuoteen.
([46]) Air Patriot päätti kuitenkin yksipuolisesti, ettei se liikennöikään TMA:lta. Syyt päätökseen eivät ole Romanian viranomaisten tiedossa.
([47]) Taulukko sisältää vuotta 2011 koskevat tosiasialliset tiedot ja ennusteen vuosiksi 2012–2015.
([48]) Vuoden 2011 aloittamispäätöksen johdanto-osan 107 ja 108 kappale.

(83) Vuoden 2011 aloittamispäätöksellä käynnistetty tutkinta saatettiin päätökseen vuonna 2016 tehdyllä lopullisella päätöksellä, joka koski Romanian viranomaisten vuosina 2007–2009 Aradin, Bacău, Baia Maren, Craiovan, Iaşin, Oradean, Satu-Maren, Sibiun, Suceavan, Tulcean ja Constanţan lentoasemille myöntämää rahoitusta.

(84) Vuonna 2016 tehdyssä lopullisessa päätöksessä todettiin edellä mainituille lentoasemille myönnetyn julkisen rahoituksen olevan SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua ja SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan vastaisesti myönnettyä valtiontukea. Komission tutkinnassa todettiin, että Romanian lentoasemille myönnetty julkinen rahoitus ei ollut yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2005 tehdyn päätöksen, yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2012 tehdyn päätöksen ([49]) eikä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2012 puitteiden mukainen, koska Romania ei ollut pystynyt osoittamaan, että lentoaseman pitäjille olisi annettu toimeksi selvästi määritellyt julkisen palvelun velvoitteet väitetyillä toimeksiantoasiakirjoilla, joita Romania käytti perusteena ([50]). Sen sijaan rahoitus todettiin sisämarkkinoille soveltuvaksi vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen perusteella ([51]). Näin ollen tuki todettiin sisämarkkinoille soveltuvaksi SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla.

(85) CNIA:lle ja TMA:lle vuosina 2007–2009 myönnetyn julkisen rahoituksen tutkinta jäi kesken, koska komissio katsoi, että kyseessä oleva toimenpide arvioitaisiin paremmin erillisissä lopullisissa päätöksissä, joissa käsiteltäisiin myös vuoden 2015 aloittamispäätöksessä tutkittuja toimenpiteitä ([52]).

5.2 Toimenpide 2 – Maahuolintainfrastruktuurin rahoitus vuonna 2011

(86) Romanian mukaan maahuolintapalvelujen rahoitus kytkeytyy TMA:n yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviin palvelutehtäviin. Tässä yhteydessä kyseessä olevaa maahuolintainfrastruktuuria on nähtävästi käytetty jokaisella TMA:lta lähtevällä ja sinne saapuvalla lennolla, ja se vaikuttaa liittyvän lentoaseman yleiseen toimintaan.

(87) Vuoden 2015 aloittamispäätöksessä komissio esitti epäilyjä siitä, oliko TMA:n tehtäväksi annettu varsinainen julkinen palvelu, ja päätteli alustavasti, ettei maahuolintapalvelujen julkinen rahoitus välttämättä ole korvaus yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista.

(88) Komissio arvioi maahuolintapalvelujen rahoitusta vielä vuoden 2005 ilmailusuuntaviivojen perusteella. Komission alustavan näkemyksen mukaan maahuolintainfrastruktuurin rahoitus ei olisi tukikelpoinen kustannus arvioitaessa investointituen soveltuvuutta sisämarkkinoille ([53]), ja se päätteli rahoituksen olevan lähtökohtaisesti ristiriidassa vuoden 2005 ilmailusuuntaviivojen kanssa.

5.3 Toimenpide 3 – TMA:lle yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan vuoden 2011 toimeksiannon perusteella myönnetty rahoitus elokuusta 2011 lokakuuhun 2014

(89) Vuoden 2015 aloittamispäätöksessä esitettiin epäilyjä siitä, olivatko yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvät vuoden 2011 palvelut Altmark-tuomion ([54]) mukaisia, koska lentoaseman pitäjää ei valittu tarjouspyyntömenettelyssä eikä ollut näyttöä siitä, että korvaus perustuisi hyvin johdetun tavanomaisen lentoaseman pitäjän kustannuksiin.

(90) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoi, että kaikki neljä Altmark-kriteeriä eivät täyttyneet kumulatiivisesti, ja päätteli alustavasti, ettei edun olemassaoloa voitu sulkea pois.

([49]) Komission päätös 2012/21/EU, annettu 20 päivänä joulukuuta 2011 , Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 106 artiklan 2 kohdan määräysten soveltamisesta tietyille yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja tuottaville yrityksille korvauksena julkisista palveluista myönnettävään valtiontukeen (EUVL L 7, 11.1.2012, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2012/21(1)/oj).

([50]) Vuonna 2016 tehdyn lopullisen päätöksen johdanto-osan 111–113 ja 121 kappale.

([51]) Toimenpiteet todettiin sisämarkkinoille soveltuviksi vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 113, 129, 137 ja 172 kohdan perusteella.

([52]) Vuonna 2016 tehdyn lopullisen päätöksen johdanto-osan 69 kappale.

([53]) Vuoden 2005 ilmailusuuntaviivojen 53 kohdan iii alakohta ja 55 kohta.

([54]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 24.7.2003, Altmark Trans ja Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

(91) Vaikka Romania väitti lisäksi, että TMA:lle vuosiksi 2011–2014 myönnetty julkinen rahoitus oli korvausta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2005 tehdyn päätöksen mukaisten yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tuottamisesta, komissio esitti epäilyjä siitä, oliko korvaus selvästi määritelty etukäteen objektiivisesti ja läpinäkyvästi ja oliko se oikeassa suhteessa yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun kustannuksiin. Samoista syistä komissio esitti epäilyjä siitä, täyttikö toimenpide yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevissa vuoden 2012 puitteissa määrätyt edellytykset, ja katsoi alustavasti, että tukea ei voida pitää yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2012 puitteiden mukaisena sisämarkkinoille soveltuvana tukena ([55]).

(92) Komissio arvioi myös sitä, oliko ennen vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen voimaantuloa myönnetty toimenpide kyseisten suuntaviivojen toimintatukea koskevien määräysten mukainen ([56]). CNIA:n ja TMA:n välisen lyhyen välimatkan vuoksi komissio epäili myös sitä, oliko TMA:lle myönnetty toimintatuki tarkoituksenmukainen yhteisen edun mukaisen tavoitteen saavuttamiseksi. Komissio esitti epäilyjä myös siitä, oliko kyseessä oleva toimintatuki rajattu välttämättömään, ja katsoi alustavasti, että toimenpide ei täyttänyt vuoden 2014 ilmailusuuntaviivoissa määrättyjä soveltuvuusedellytyksiä.

5.4 Toimenpide 4 – TMA:lle yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan vuoden 2014 toimeksiannon perusteella myönnetty rahoitus vuoden 2014 lokakuun 30 päivästä vuoden 2019 toukokuun 9 päivään

(93) Komissio huomautti, että TMA:n matkustajamäärä ylitti 200 000 matkustajaa yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien vuoden 2014 palvelujen voimaantuloa edeltävinä vuosina, eikä TMA siksi kuulunut yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2012 tehdyn päätöksen 2 artiklan 1 kohdan perusteella kyseisen päätöksen soveltamisalaan.

(94) Komissio katsoi, että sen kantaa, joka koski yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä vuoden 2011 palveluista maksettavaa korvausta, voitiin soveltaa soveltuvin osin myös vuoden 2014 yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista maksettavaan korvaukseen. Tuolloin saatavana olleiden tietojen perusteella komissio esitti epäilyjä erityisesti siitä, määritelläänkö yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvissä vuoden 2014 palveluissa selvällä ja läpinäkyvällä tavalla julkisen palvelun velvoitteet, korvauksen laskennassa huomioitavat parametrit ja järjestelyt, joilla vältetään liiallisen korvauksen myöntäminen, ja ovatko ne yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2012 puitteiden 17 ja 18 kohdan mukaiset.

(95) Komissio arvioi toimenpiteen yhteensopivuuden vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen kanssa ja katsoi tuolloin, ettei suuntaviivojen vaatimusten täydellistä noudattamista sekä investointi- että toimintatuen osalta ollut varmistettu.

5.5 Toimenpide 5 – TMA:lla liikennöivien lentoyhtiöiden lentoasemamaksut vuoden 2013 maaliskuun 21 päivästä vuoden 2019 helmikuun 16 päivään

(96) Toimenpiteen 5 perusteella käyttöön otettujen lentoasemamaksujen tasosta komissio katsoi alustavasti vuoden 2015 aloittamispäätöksessä, ettei markkinataloussijoittajaperiaatetta ollut noudatettu, mikä oli johtanut taloudellisen edun myöntämiseen.

(97) Komission alustavan näkemyksen mukaan vuonna 2012 tehdyn alueellisen päätöksen perusteella myönnetty taloudellinen etu oli valikoivaa, koska se oli myönnetty vain yhdelle lentoliikennealan sektorille kuuluville yhtiöille: niille, jotka liikennöivät TMA:lta lähteviä lentoja. Tällaista toimintatapaa ei voitu perustella lentoasemamaksujärjestelmän luonteella eikä yleisellä rakenteella. Komissio kyseenalaisti 1 euron suuruisen matkustajakohtaisen matkustajamaksun ja piti sitä erityisen pienenä. Lisäksi se katsoi alustavasti, että kuukausittaisten laskeutumisten määrään perustuvat alennukset näyttivät hyödyttävän lentoyhtiöitä, joilla oli useita reittejä tai joiden liikennöintitiheys oli suuri. Komission vuoden 2015 aloittamispäätöksessä esittämä alustava toteamus perustui tuolloisen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaisiin päätelmiin.

([55]) Ks. vuoden 2015 aloittamispäätöksen johdanto-osan 218 kappale.
([56]) Vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 137 kohta.

6. ROMANIAN ESITTÄMÄT HUOMAUTUKSET

6.1 Romanian vuoden 2011 aloittamispäätöksestä esittämät huomautukset *(toimenpide 1)*

(98) Romanian menettelyn aloittamista koskevasta päätöksestä esittämissä huomautuksissa viitattiin pääasiassa komission esittämiin epäilyihin valtiontukiohjelmasta, jolla rahoitetaan sellaisten lentoasemien infrastruktuuria, joiden vuotuinen liikennemäärä on alle miljoona matkustajaa; tätä ohjelmaa koskeva ilmoitus on peruutettu.

(99) Alueellisten lentoasemiensa julkisen rahoituksen osalta Romania vastasi komission näkemykseen, jonka mukaan lentoasemien liian suuri määrä tietyillä alueilla estää näiden lentoasemien kehittymisen, ilmoittamalla, että alueellisten lentoasemien tilanne (liikenteen vähäisyys, jonka vuoksi lentoasemien toiminta ei voi olla voitollista) johtuu ensisijaisesti niiden alueiden kehitysasteesta, joilla lentoasemat sijaitsevat, ei niinkään lentoasemien etäisyydestä toiseen (lähimpään) lentoasemaan.

(100) Romania täsmensi myös, että tukisummia myönnettiin toimintojen toteuttamishetkellä tositteiden perusteella hyväksytyn talousarvion rajoissa.

6.2 Romanian vuoden 2015 aloittamispäätöksestä esittämät huomautukset

6.2.1 *Maahuolintainfrastruktuurin rahoitus vuonna 2011 (toimenpide 2)*

(101) Romanian viranomaiset väittivät, että maahuolintainfrastruktuurin kustannukset voitiin korvata suoraan yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvinä palveluina. Romania totesi, että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tarjoaminen edellyttää kunkin lentoaseman varmistavan, että sillä on vähimmäismäärä maahuolintainfrastruktuuria palvelujen tuottamiseksi sellaisille ilma-aluksille, jotka on lailla vapautettu lentoasemamaksuista. Lentoasemat, jotka eivät toimi näin, eivät pysty harjoittamaan toimintaansa turvallisesti eivätkä varmasti.

(102) Romanian viranomaiset selittivät muodollisen tutkinnan aikana, että infrastruktuuria käytettiin lentoaseman kaupalliseen toimintaan ja että tarkoituksena ei ollut taloudellisen toiminnan lisääminen vaan nykyisen toiminnan säilyttäminen tyydyttävällä tasolla ilmailua koskevien erityismääräysten mukaisesti.

6.2.2 *Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevat toimeksiantoasiakirjat (toimenpiteet 3 ja 4)*

(103) Romanian viranomaiset ilmoittivat sekä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien vuoden 2011 palvelujen että vuoden 2014 palvelujen täyttävän kaikki Altmark-kriteerit ja katsoivat, ettei TMA todennäköisesti saisi niistä mitään etua. Romanian mukaan julkisen palvelun velvoitteet oli molemmissa tapauksissa määritelty selvästi etukäteen julkisen palvelun siirtämistä koskevissa asiakirjoissa ja myös korvauksen laskentamekanismit liiallisen korvauksen välttämiseksi oli vahvistettu etukäteen.

(104) Romania selitti yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä vuoden 2011 palveluista, että TMA on velvollinen pitämään erillistä kirjanpitoa yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tuloista ja kustannuksista sekä perustelemaan hakemansa korvauksen. Romanian viranomaisten mukaan TMA:n toiminta tarkastetaan määräajoin kustannusten laskentaperusteen ja velvoitteiden noudattamisen varmistamiseksi.

(105) Romania väitti yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä vuoden 2014 palveluista, että toimeksiantoasiakirjassa edellytetään sellaisen monivuotisen liiketoimintasuunnitelman laatimista, josta ilmenee korvauksen asteittainen väheneminen.

(106) TMA:n ja CNIA:n keskinäisestä läheisyydestä Romania totesi, että vaikka niiden välimatka vaikuttaa suhteellisen lyhyeltä (103 km), matka kestää kaksi tuntia, koska tiet ovat vanhoja ja liikenteen määrä on lisääntynyt. Raideliikenne on heikosti kehittynyttä, eikä suurnopeusyhteyttä ole.

6.2.3 *Lentoasemamaksujen taso (toimenpide 5)*

(107) Romanian viranomaisten mukaan maksujen tason määrittämisessä käytettiin kannattavuutta koskevaa ennakkoanalyysiä, jossa otettiin asiantuntevan yksityisen sijoittajan tavoin huomioon monia vaihtoehtoisia skenaarioita.

(108) Romanian viranomaiset selittivät, että maksuja sovellettiin syrjimättömästi kaikkiin lentoyhtiöihin, ne julkaistiin Romanian ilmailualan julkaisussa ja otettiin huomioon vuoden 2011 toimeksiantoasiakirjassa.

6.2.4 *Mureşin piirikuntaneuvoston päätökseen nro 47/2013 perustuva rahoitus*

(109) Vuoden 2015 aloittamispäätöksessä Romanian viranomaisia kehotettiin antamaan selvitys Mureşin piirikuntaneuvoston päätöksen nro 47/2013 perusteella myönnetystä rahoituksesta, erityisesti siitä, sisältyikö siihen autojen pysäköintiä tai muuta TMA:n infrastruktuuria.

(110) Romanian viranomaiset selittivät, että lentoaseman pysäköintitoiminta ei sisälly lentoaseman pitäjälle tehtäväksi annettuihin ilmailutoimintoihin. Siksi Mureşin piirikuntaneuvosto ei ole koskaan kohdentanut julkisia varoja pysäköintitoiminnan investointi- eikä toimintakustannusten rahoittamiseen.

6.3 **Asianomaisten osapuolten esittämät huomautukset**

6.3.1 *Asianomaisten osapuolten huomautukset vuoden 2011 aloittamispäätöksestä*

6.3.1.1 Carpatair

(111) Carpatair totesi, että toimintatuen myöntämistä pidetään yleensä laittomana ja EU:n edun vastaisena ja että sitä pitäisi myöntää vain poikkeuksellisissa olosuhteissa. Toimintatuen myöntäminen lentoasemille olisi Carpatairin näkemyksen mukaan alalle haitallista seuraavista syistä ([57]):

1) Se loisi epäreilua kilpailua EU:n lentoasemien välille, sillä valtiontukea saava lentoasema voisi houkutella lentoliikenteen harjoittajia tarjoamalla alennuksia lentoasemamaksuista. Tuen ulkopuolelle jäävät lentoasemat eivät voisi kilpailla lentoliikenteen harjoittajista tehokkaasti.

2) Toimenpide kannustaisi toimintatukea saavia lentoasemia tarjoamaan lentoasemamaksuista suuria alennuksia, jollaisia ei annettaisi, jos lentoasemat toimisivat markkinoiden ehdoilla.

(112) Carpatair huomautti toimintatuen vaikuttavan haitallisesti lentoliikenteen ja lentoasemapalveluiden markkinoihin, sillä se johtaa lentoasemien väliseen epäreiluun kilpailuun ja lopulta näillä lentoasemilla liikennöivien lentoyhtiöiden väliseen epäreiluun kilpailuun. Toimintatuet aiheuttavat sellaisinaan epäreilua kilpailua Romanian lentoasemien välille ja vaikuttavat haitallisesti myös naapurimaissa, kuten Unkarissa, sijaitseviin lentoasemiin ([58]).

6.3.1.2 Romanian lentoasemien yhdistys

(113) Romanian lentoasemien yhdistys, jäljempänä 'RAA', on työnantajajärjestö ja voittoa tavoittelematon yksityisoikeudellinen oikeushenkilö, joka edustaa Romanian siviililentoasemia.

(114) RAA:n aloittamispäätöksestä esittämät huomautukset koskivat pääasiassa komission esittämiä epäilyjä valtiontukiohjelmasta, jolla rahoitetaan sellaisten lentoasemien infrastruktuuria, joiden vuotuinen liikennemäärä on alle miljoona matkustajaa; tätä ohjelmaa koskeva ilmoitus on peruutettu.

([57]) Vuoden 2011 aloittamispäätöksen johdanto-osan 57 kappale.
([58]) Ks. vuoden 2011 aloittamispäätöksen johdanto-osan 58 kappale.

6.3.2 *Asianomaisten osapuolten huomautukset vuoden 2015 aloittamispäätöksestä*

6.3.2.1 Cluj-Napocan lentoasema

6.3.2.1.1 Lentoasemamaksujen taso

(115) CNIA totesi, että yhden euron lentoasemamaksu matkustajaa kohden on liian pieni TMA:n toimintakustannusten kattamiseksi. Lentoaseman pitäjä jätti perimättä myös turvallisuusmaksun, joka on 0,325 euroa lähtevää matkustajaa kohden, ja veloitti näin ollen vain 0,675 euroa lähtevää matkustajaa kohden. Näin pienet maksut estävät Clujn lentoasemaa neuvottelemasta tehokkaasti lentoyhtiöiden kanssa ja vääristävät siten kilpailua.

6.3.2.1.2 Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevat toimeksiantoasiakirjat

(116) CNIA väitti, että TMA:lle yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen korvaamiseksi myönnetty valtiontuki kattoi tosiasiallisesti kulut, joita aiheutui palvelujen tarjoamisesta lentoyhtiöille. CNIA:n mukaan liiallisen korvauksen myöntäminen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista TMA:lla oli mahdollista, koska Mureşin piirikuntaneuvoston tekemissä määrärahojen siirroissa ei erotettu yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tuloja ja kustannuksia kaupallisen toiminnan tuloista ja kustannuksista.

6.3.2.1.3 Mureşin piirikuntaneuvoston päätökseen nro 47/2013 perustuva rahoitus

(117) CNIA ilmoitti, että alueellisen päätöksen nro 47/2013 perusteella sääntöjenvastaisesti myönnetystä mahdollisesta valtiontuesta on osoituksena se, että kansalliset tuomioistuimet kumosivat päätöksen.

6.3.2.1.4 Wizz Air

(118) Wizz Air väitti, että lentoasemamaksut eivät ole valikoivia, koska ne ovat nykyisten tai mahdollisten TMA:n käyttäjien saatavilla.

7. ROMANIAN HUOMAUTUKSET ASIANOMAISTEN OSAPUOLTEN ESITTÄMISTÄ HUOMAUTUKSISTA

7.1 Romanian huomautukset asianomaisten osapuolten vuoden 2011 aloittamispäätöksestä esittämistä huomautuksista (toimenpide 1)

(119) Romanian mukaan useimpien Romanian alueellisten lentoasemien vuotuinen liikennemäärä on alle 50 000 matkustajaa eikä matkustajamäärä olisi millään näistä lentoasemista yli 300 000:ta matkustajaa vuoteen 2015 mennessä. Tämän perusteella Romania katsoi, ettei näille lentoasemille myönnettävä julkinen tuki todennäköisesti vaikuta kilpailuun eikä vääristä jäsenvaltioiden välistä kauppaa ([59]).

7.2 Romanian huomautukset asianomaisten osapuolten vuoden 2015 aloittamispäätöksestä esittämistä huomautuksista

7.2.1 *Lentoasemamaksujen taso (toimenpide 5)*

(120) Romanian viranomaiset väittivät, että alueelliseen päätökseen nro 83/2012 perustuvat lentoasemamaksut oli asetettu tuolloin voimassa olleen asiaa koskevan kansallisen lainsäädännön mukaisesti.

(121) Romanian viranomaiset totesivat myös, että Mureşin piirikuntaneuvosto ja TMA eivät olleet ottaneet sovellettavia alennuksia käyttöön erityisesti Wizz Airin hyväksi vaan että niitä pikemminkin sovellettiin syrjimättömyyden ja yhtäläisten mahdollisuuksien periaatteen mukaisesti kaikkiin lentoasemalla toimiviin lentoyhtiöihin.

([59]) Vuonna 2016 tehdyn lopullisen päätöksen johdanto-osan 66 kappale.

(122) Alennukset olivat osa strategiaa, jolla vähennettiin riskejä ja tukeutumista vähäiseen määrään pieniä lentoyhtiöitä, sekä toimintaperiaatteita, joilla pyrittiin kasvattamaan kestävällä tavalla matkustajaliikenteen lisääntymiseen liittyviä lentoasematuloja, kuten lentoasematoiminnasta saatavia voittoja.

(123) Romanian mukaan TMA:n perimät lentoasemamaksut eivät myöskään olleet erityisen pieniä.

7.2.2 *Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevat toimeksiantoasiakirjat (toimenpiteet 3 ja 4)*

(124) Romania toisti, että alueellisten lentoasemien taloudellinen tilanne (liikenteen vähäisyys, jonka vuoksi lentoasemien toiminta ei voi olla voitollista) johtuu ensisijaisesti niiden alueiden heikosta talouskehityksestä, joilla lentoasemat sijaitsevat, ei niinkään lentoasemien etäisyydestä toiseen (lähimpään) lentoasemaan.

(125) Lisäksi Romanian viranomaiset kiistivät CNIA:n liiallisista korvauksista esittämän väitteen ja vahvistivat, että TMA:n tilinpäätökset oli vuodesta 2011 alkaen laadittu noudattaen periaatetta, jonka mukaan yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen kustannukset ja tulot eriytetään muusta liiketoiminnasta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan vuoden 2011 toimeksiannon mukaisesti.

8. **TOIMENPITEEN 1 ARVIOINTI – TMA:N RAHOITUS VUOSINA 2007–2009**

8.1 **Tuen olemassaolo**

(126) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan mukaan ”jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu sisämarkkinoille, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan”.

(127) Toimenpiteen katsominen määräyksessä tarkoitetuksi valtiontueksi edellyttää siten seuraavien ehtojen täyttymistä:

a) edunsaaja on yritys;

b) toimenpide rahoitetaan valtion varoista, ja se on katsottava valtion toimenpiteeksi;

c) toimenpiteestä aiheutuu taloudellista etua sen kohteelle;

d) etu on valikoiva; ja

e) toimenpide vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua ja on omiaan vaikuttamaan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

8.1.1 *Taloudellinen toiminta ja yrityksen käsite*

(128) Komission on ensin selvitettävä, sovelletaanko toimenpidettä 1 SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuihin yrityksiin. Yrityksen käsitteeseen kuuluvat kaikki taloudellista toimintaa harjoittavat yksiköt riippumatta niiden oikeudellisesta muodosta tai rahoitustavasta ([60]). Taloudellista toimintaa on kaikki toiminta, jossa tavaroita tai palveluja tarjotaan tietyillä markkinoilla ([61]).

([60]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 18.6.1998, komissio v. Italia, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303; yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 23.4.1991, Höfner ja Elser, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161.

([61]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 16.6.1987, komissio v. Italia, 118/85, ECLI:EU:C:1987:283; yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 18.6.1998, komissio v. Italia, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303.

(129) Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan lentoasemainfrastruktuurin hyödyntäminen ja rakentaminen on katsottava valtiontuen valvonnan piiriin kuuluvaksi taloudelliseksi toiminnaksi ([62]). Kun lentoaseman pitäjä harjoittaa taloudellista toimintaa tarjoamalla lentoasemapalveluja korvausta vastaan, lentoaseman pitäjä katsotaan oikeudellisesta muodostaan tai rahoitustavastaan riippumatta SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuksi yritykseksi.

(130) Vaikka lentoasemien pitäjiä on pidettävä SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuina yrityksinä, on muistutettava, että kaikki lentoaseman pitäjän harjoittama toiminta ei välttämättä ole taloudellista toimintaa ([63]).

(131) Unionin tuomioistuin on todennut, että toiminta, joka kuuluu tavallisesti julkista valtaa käyttävän valtion vastuulle, ei ole luonteeltaan taloudellista eikä siten kuulu valtiontukisääntöjen soveltamisalaan ([64]).

(132) Siksi yleisen edun mukaisten palvelujen piiriin kuuluvan toiminnan tai kyseiseen toimintaan suoraan liittyvän infrastruktuurin rahoitus ei yleensä ole valtiontukea ([65]). Lentoasematoiminnot, kuten lennonjohto, poliisi, tulli ja palontorjunta, toimet, jotka ovat tarpeen siviili-ilmailun suojelemiseksi siihen kohdistuvilta laittomilta teoilta, sekä investoinnit, jotka liittyvät näiden toimien harjoittamisessa tarvittavaan infrastruktuuriin ja laitteisiin, eivät yleensä ole luonteeltaan taloudellisia ([66]).

(133) Muun kuin taloudellisen toiminnan julkinen rahoittaminen ei kuitenkaan saa aiheuttaa perusteetonta syrjintää lentoasemien ja lentoaseman pitäjien välillä. Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan edusta on kyse silloin, kun viranomainen vapauttaa yritykset sellaisista kustannuksista, jotka ovat olennainen osa niiden taloudellista toimintaa ([67]). Jos tietyssä oikeusjärjestelmässä on tavallista, että lentoyhtiöt ja lentoaseman pitäjät vastaavat tiettyjen palveluiden kustannuksista, kun taas joidenkin muiden samaa palvelua saman viranomaisen lukuun tarjoavien lentoyhtiöiden tai lentoaseman pitäjien ei tarvitse vastata kyseisistä kustannuksista, viimeksi mainituille saattaa koitua etua, vaikka kyseisiä palveluita sinänsä pidettäisiin muuna kuin taloudellisena toimintana ([68]).

(134) Kuten johdanto-osan 41 kappaleessa selitetään, lentoaseman pitäjä on osallistunut ja osallistuu lentoasemainfrastruktuurin rakentamiseen, kunnostamiseen ja pitämiseen. Se tarjoaa lentoasemapalveluja ja veloittaa käyttäjiä – sekä kaupallisen lentoliikenteen harjoittajia että muun kuin kaupallisen yleisen lentoliikenteen käyttäjiä – lentoaseman infrastruktuurin käytöstä ja hyödyntää samalla infrastruktuuria kaupallisesti. Lentoaseman pitäjä siis harjoitti arviointijaksolla taloudellista toimintaa ja on näin ollen SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu yritys.

(135) Romania ja lentoaseman pitäjä eivät kumpikaan väittäneet, että osa vuosiksi 2007–2009 myönnetystä rahoituksesta oli erityisesti kohdennettu TMA:n lentoaseman pitäjän yleisen edun piiriin kuuluvien kustannusten korvaamiseen. Tosiasiassa korvausjärjestely, joka otettiin käyttöön lentoaseman pitäjän rahoittamiseksi vuosina 2007–2009, laadittiin kattamaan lentoaseman pitäjän tulojen ja tappioiden välinen erotus tekemättä eroa yleisen edun piiriin kuuluvien kustannusten ja muuntyyppisten kustannusten välillä.

([62]) Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio 12.12.2000, Aéroports de Paris v. komissio, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, vahvistettu yhteisöjen tuomioistuimen tuomiolla 24.10.2002, Aéroports de Paris v. komissio, C-82/01, ECLI:EU:C:2002:617, 75–79 kohta. Tämä vahvistettiin unionin yleisen tuomioistuimen tuomiossa 24.3.2011, Mitteldeutsche Flughafen AG ja Flughafen Leipzig Halle GmbH v. komissio, jäljempänä 'asiassa Leipzig-Halle Airport annettu tuomio', T-443/08 ja T-455/08, ECLI:EU:T:2011:117, erityisesti 93 ja 94 kohta; vahvistettu unionin tuomioistuimen tuomiolla 19.12.2012, Leipzig-Halle, C-288/11 P, ECLI:EU:C:2012:821.

([63]) Vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 34 kohta. Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 19.1.1994, SAT Fluggesellschaft v. Eurocontrol, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7.

([64]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 16.6.1987, komissio v. Italia, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283, 7 ja 8 kohta; yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 4.5.1988, Bodson v. Pompes funèbres des régions libérées, C-30/87, ECLI:EU:C:1988:225, 1 kohta.

([65]) Komission päätös nro 309/2002, tehty 19 päivänä maaliskuuta 2003, Ilmailun turvaaminen – 11. syyskuuta 2001 tapahtuneiden terrori-iskujen aiheuttamien kustannusten korvaaminen (EUVL C 148, 25.6.2003, s. 7).

([66]) Ks. vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 35 kohta; yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 19.1.1994, SAT Fluggesellschaft v. Eurocontrol, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7, 30 kohta; yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 26.3.2009, Selex Sistemi Integrati v. komissio, C-113/07 P, ECLI:EU:C:2009:191, 71 kohta.

([67]) Ks. yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 3.3.2005, Heiser, C-172/03, ECLI:EU:C:2005:130, 36 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen.

([68]) Vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 37 kohta.

(136) Näin ollen komissio päättelee, että toimenpide 1 ei ole korvausta yleisen edun piiriin kuuluvista kustannuksista ja että sitä voidaan näin ollen soveltaa yritykseen.

8.1.2 *Valtion varat ja valtiosta johtuva toimenpide*

(137) Toimenpiteen määritteleminen SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuksi valtiontueksi edellyttää, että se on rahoitettu valtion varoista ja se on valtion toteuttama, toisin sanoen se on joko valtion itse tai siirretyn toimivallan nojalla välittäjänä toimivan elimen myöntämä ([69]). SEUT-sopimuksen 107 artiklaa sovellettaessa paikallisviranomaisten varat katsotaan valtion varoiksi ([70]).

(138) Mureşin piirikuntaneuvosto myönsi julkisen rahoituksen vuosina 2007–2009 suoraan hallituksen vuonna 1997 tekemän päätöksen perusteella, toisin sanoen paikallisviranomainen myönsi sen omista varoistaan.

(139) Näin ollen komissio katsoo, että julkinen rahoitus myönnettiin vuosina 2007–2009 valtion varoista ja se voidaan katsoa valtiosta johtuvaksi toimenpiteeksi.

8.1.3 *Valikoivuus*

(140) Jotta valtion toimenpiteen voidaan katsoa kuuluvan SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan, sen on suosittava ”jotakin yritystä tai tuotannonalaa”. Näin ollen valtiontuen käsitteen piiriin kuuluvat ainoastaan sellaiset yrityksiä suosivat toimenpiteet, joilla myönnetään etua valikoivalla tavalla.

(141) Nyt tarkasteltavassa asiassa vuonna 1997 tehtyyn päätökseen perustuva tuki oli valikoivaa, koska tukea myönnettiin vain tietylle yritykselle, nimittäin TMA:n lentoaseman pitäjälle. Tämä oli yksittäinen toimenpide. Toimenpide 1 oli siten SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa esitetyn määritelmän mukaan valikoiva.

8.1.4 *Taloudellinen etu*

(142) Lentoaseman pitäjälle myönnetyn julkisen rahoituksen tavoitteena oli hyvittää tappioita, jotka olivat aiheutuneet sen tavanomaisesta toiminnasta. Mikään komission saatavilla olevassa tosiasioihin perustuvassa näytössä taikka Romanialta tai kolmansilta osapuolilta saaduissa huomautuksissa ei viittaa siihen, että tuen myöntänyt viranomainen olisi voinut odottaa rahoitustoimenpiteiltä taloudellista tuottoa päättäessään niiden myöntämisestä. Siksi kyseessä oleva julkinen rahoitus ei ollut markkinataloustoimijaperiaatteen mukaista.

(143) Romania väitti myös, että riidanalainen julkinen rahoitus oli korvausta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tarjoamisesta. Jotta komissio voi yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja tarjoavien yritysten osalta määrittää, muodostavatko arvioitavat toimenpiteet SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun taloudellisen edun, sen on selvitettävä, täyttyvätkö yhteisöjen tuomioistuimen asiassa Altmark antamassa tuomiossa vahvistamat neljä kumulatiivista kriteeriä. Altmark-kriteerit voidaan tiivistää seuraavasti:

a) Ensinnäkin edunsaajan tehtäväksi on tosiasiassa annettava julkisen palvelun velvoitteiden täyttäminen ja kyseiset velvoitteet on määriteltävä selvästi, jäljempänä ’ensimmäinen Altmark-kriteeri’.

b) Toiseksi parametrit, joiden perusteella korvaus lasketaan, on vahvistettava etukäteen objektiivisesti ja läpinäkyvästi, jäljempänä ’toinen Altmark-kriteeri’.

([69]) Edellä mainitun, asiassa Stardust Marine annetun tuomion 53–56 kohta; unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 12.5.2011, Région Nord-Pas-de-Calais ja Communauté d’Agglomération du Douaisis v. komissio, T-267/08 ja T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, 108 kohta; yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 24.1.1978, Van Tiggele, 82/77, ECLI:EU:C:1978:10, 25 ja 26 kohta; yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio 12.12.1996, Air France v. komissio, jäljempänä ’asiassa Air France annettu tuomio’, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, 63 kohta.

([70]) Unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 12.5.2011, Région Nord-Pas-de-Calais ja Communauté d’Agglomération du Douaisis v. komissio, T-267/08 ja T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, 108 kohta.

c) Kolmanneksi korvaus ei saa ylittää sitä, mikä on tarpeen, jotta voidaan kattaa kaikki ne kustannukset tai osa niistä kustannuksista, joita julkisen palvelun velvoitteiden täyttäminen aiheuttaa, kun otetaan huomioon kyseisestä toiminnasta saadut tulot ja kyseisten velvoitteiden täyttämisestä saatava kohtuullinen voitto, jäljempänä ’kolmas Altmark-kriteeri’.

d) Neljänneksi silloin, kun julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä vastaavaa yritystä ei tietyssä konkreettisessa tapauksessa valita sellaisessa hankintamenettelyssä, jossa on mahdollista valita se ehdokas, joka kykenee tuottamaan kyseiset palvelut julkisyhteisön kannalta vähäisimmin kustannuksin, tarvittavan korvauksen taso on määritettävä tarkastelemalla kustannuksia, joita hyvin johdetulle ja riittävillä välineillä varustetulle keskivertoyritykselle olisi aiheutunut kyseisten velvoitteiden täyttämisestä, kun otetaan huomioon toiminnasta saadut tulot ja kyseisten velvoitteiden täyttämisestä saatava kohtuullinen voitto, jäljempänä ’neljäs Altmark-kriteeri’.

8.1.4.1 Neljäs Altmark-kriteeri

(144) Neljännen Altmark-kriteerin mukaan korvauksen suuruus on rajattava välttämättömään vähimmäismäärään, jotta sitä ei katsota valtiontueksi. Kriteeri täyttyy, jos korvauksen saaja on valittu julkisella tarjouskilpailulla, jossa on mahdollista valita se ehdokas, joka kykenee tuottamaan yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvät palvelut julkisyhteisön kannalta vähäisimmin kustannuksin, tai vaihtoehtoisesti jos korvaus on laskettu tarkastelemalla tehokkaan yrityksen kustannuksia.

(145) Tässä asiassa tuensaajaa ei ollut valittu julkisella tarjouskilpailulla. Ei myöskään ole näyttöä siitä, että korvauksen taso olisi määritetty tarkastelemalla kustannuksia, joita hyvin johdetulle ja asetettujen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisen kannalta riittävillä välineillä varustetulle keskivertoyritykselle aiheutuisi kyseisten velvoitteiden täyttämisestä, kun otetaan huomioon toiminnasta saadut tulot ja kyseisten velvoitteiden täyttämisestä saatava kohtuullinen voitto. Tästä syystä komissio katsoo, ettei voida osoittaa, että kyseinen julkinen rahoitus olisi määritetty neljännen Altmark-kriteerin mukaisesti.

(146) Näin ollen tarkasteltava toimenpide ei ole neljännen Altmark-kriteerin mukainen.

8.1.4.2 Päätelmä

(147) Koska neljäs Altmark-kriteeri ei täyty, komissio katsoo, että kaikki neljä Altmark-kriteeriä eivät täyttyneet nyt tarkasteltavassa asiassa kumulatiivisesti, eikä sen tarvitse tutkia yksityiskohtaisesti muiden Altmark-kriteerien täyttymistä. Koska myöskään markkinataloustoimijaperiaatetta ei ole noudatettu, tarkasteltava toimenpide 1 on tuottanut lentoaseman pitäjälle taloudellista etua.

8.1.5 *Kilpailun vääristyminen ja vaikutus jäsenvaltioiden väliseen kauppaan*

(148) Valtion toimenpiteen katsotaan vääristävän tai uhkaavan vääristää kilpailua, jos se on omiaan parantamaan tuensaajan kilpailuasemaa verrattuna muihin yrityksiin, joiden kanssa se kilpailee. Yleensä asian katsotaan olevan näin, jos yritykselle myönnetään taloudellista etua kilpailulle vapautetulla alalla, jolla on tai voisi olla kilpailua.

(149) Jos jäsenvaltion tuki vahvistaa yrityksen asemaa jäsenvaltioiden välisessä kaupassa muihin, kilpaileviin yrityksiin verrattuna, tuen on katsottava vaikuttavan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ([71]).

(150) Koska lentoaseman toiminta on taloudellista toimintaa, lentoasemat voivat kilpailla keskenään lentoyhtiöiden ja niiden lentoliikenteen (matkustajat ja rahti) houkuttelemisessa, lentoaseman pitäjät puolestaan tietyn lentoaseman saamisesta pidettäväksi. Lisäksi lentoasemat, joilla on eri vaikutusalue ja jotka voivat sijaita jopa eri jäsenvaltioissa, voivat kilpailla keskenään erityisesti halpa- ja tilauslentoyhtiöiden houkuttelemisessa.

([71]) Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio 30.4.1998, Het Vlaamse Gewest v. komissio, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77; yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 17.9.1980, Philip Morris v. komissio, C-730/79, ECLI:EU:C:1980:209, 11 kohta.

(151) Lentoasemien välistä kilpailua voidaan arvioida lentoyhtiöiden käyttämien valintaperusteiden avulla vertaamalla esimerkiksi lentoasemien tarjoamia lentoasemapalveluja ja niiden asiakkaita, alueen väestöä tai taloudellista toimintaa, ruuhkia, maaliikenneyhteyksiä sekä lentoaseman infrastruktuurin ja palvelujen käytöstä perittäviä maksuja ([72]). Edes pieniä lentoasemia ei ole mahdollista jättää SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan soveltamisalan ulkopuolelle ([73]).

(152) Koska toimenpiteellä 1 tuetaan alueellista lentoasemaa, sen on katsottava voivan vääristää kilpailua ja vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

8.1.6 *Valtiontuen olemassaoloa koskeva päätelmä*

(153) Edellä esitetyn perusteella komissio päättelee, että toimenpide 1 on SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua lentoaseman pitäjälle myönnettyä valtiontukea.

8.2 **Tuen sääntöjenmukaisuus**

(154) Toimenpide 1 pantiin täytäntöön ennen komission muodollista hyväksyntää. Tästä syystä se on sääntöjenvastaista tukea, ellei se tuolloin täyttänyt jonkin sellaisen unionin säädöksen edellytyksiä, jolla mahdollistetaan poikkeus SEUT-sopimuksen 108 artiklassa säädetystä ilmoitusvelvollisuudesta joillekin tukityypeille.

(155) Tässä tapauksessa Romania väitti, että useille lentoasemille, myös TMA:lle, vuosina 2007–2009 myönnetty julkinen rahoitus oli korvausta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tarjoamisesta ja että se oli yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2005 tehdyn päätöksen mukainen. Romania väitti, että vuonna 1997 tehdyssä hallituksen päätöksessä määriteltiin selvällä ja läpinäkyvällä tavalla julkisen palvelun velvoitteet, korvauksen laskennassa huomioitavat parametrit ja järjestelyt, joilla vältetään liiallisen korvauksen myöntäminen.

(156) Kuten johdanto-osan 84 kappaleessa todetaan, komissio kuitenkin katsoi, että hallituksen vuonna 1997 tekemässä päätöksessä ei asetettu selviä julkisen palvelun velvoitteita millekään lentoaseman pitäjälle.

(157) Kuten vuonna 2016 tehdyssä lopullisessa päätöksessä mainitaan, komissio päätteli vastaavasti, ettei Romania pystynyt osoittamaan, että hallituksen vuonna 1997 tekemään päätökseen perustuvalla julkisella rahoituksella annettiin lentoaseman pitäjien tehtäväksi selvästi määritellyt julkisen palvelun velvoitteet.

(158) Siksi tuki ei ollut yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2005 tehdyn päätöksen mukainen, ja näin ollen se oli myönnetty SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan vastaisesti ([74]). Sama päätelmä pätee tämän päätöksen soveltamisalaan kuuluvaan toimenpiteeseen 1: hallituksen vuonna 1997 tekemän päätöksen perusteella TMA:lle myönnetty valtiontuki, joka myöskään ei ollut yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2005 tehdyn päätöksen mukainen, oli siis myönnetty SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan vastaisesti.

8.3 **Soveltuvuus sisämarkkinoille**

(159) Johdanto-osan 157 kappaleessa mainitusta syystä eli sen vuoksi, ettei julkisen palvelun velvoitetta ollut määritelty selvästi, toimenpidettä 1 ei voida pitää sisämarkkinoille soveltuvana yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2012 tehdyn päätöksen eikä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2012 puitteiden perusteella.

(160) Komission on siis tarkistettava, onko toimenpide yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen ([75]) mukainen. Yleisessä ryhmäpoikkeusasetuksessa annetaan säännöksiä alueellisille lentoasemille tietyin edellytyksin myönnettävästä toimintatuesta.

([72]) Vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 43 kohta.
([73]) Vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 45 kohta.
([74]) Vuonna 2016 tehdyn lopullisen päätöksen johdanto-osan 111–113 ja 121 kappale.
([75]) Komission asetus (EU) N:o 651/2014, annettu 17 päivänä kesäkuuta 2014, tiettyjen tukimuotojen toteamisesta sisämarkkinoille soveltuviksi perussopimuksen 107 ja 108 artiklan mukaisesti (EUVL L 187, 26.6.2014, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/oj).

8.3.1 *Yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen soveltaminen*

(161) Yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen siirtymäsäännösten mukaan asetusta, lukuun ottamatta sen 9 artiklaa, sovelletaan ennen asetuksen voimaantuloa myönnettyyn yksittäiseen tukeen, jos tuki täyttää kaikki yleisessä ryhmäpoikkeusasetuksessa säädetyt edellytykset ([76]).

(162) Yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 1 artiklan 1 kohdan m alakohdan mukaan asetusta sovelletaan alueellisille lentoasemille myönnettävään tukeen. Lentoasemalle myönnettävä toimintatuki on perussopimuksen 107 artiklan 2 tai 3 kohdassa tarkoitetulla tavalla sisämarkkinoille soveltuvaa edellyttäen, että se täyttää yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 56 a artiklan 3, 4, 10 ja 15–18 kohdassa sekä I luvussa säädetyt edellytykset ([77]).

(163) Nyt arvioitava toimenpide liittyy TMA:lle sen toimintatappioiden kattamiseksi vuosina 2007–2009 myönnettyyn julkiseen rahoitukseen ja kuuluu näin ollen yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen soveltamisalaan.

(164) Komissio katsoo näin ollen, että yleistä ryhmäpoikkeusasetusta voidaan soveltaa toimenpiteeseen 1 soveltuvuusperusteena siirtymäsäännösten vuoksi. Toimenpiteen yhteensopivuus yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen asiaa koskevien säännösten kanssa

8.3.1.1 Yhteensopivuus yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen I luvun kanssa

(165) *Läpinäkyvyyttä koskeva vaatimus*. Yleistä ryhmäpoikkeusasetusta sovelletaan ainoastaan tukeen, jonka osalta on mahdollista laskea etukäteen tarkka bruttoavustusekvivalentti tarvitsematta tehdä riskinarviointia ([78]). Tämä edellytys täyttyy, sillä – kuten johdanto-osan 50–53 kappaleessa selitetään – julkinen rahoitus myönnetään vuotuisina avustuksina, joiden enimmäisrajaksi on asetettu summa, joka tarvitaan lentokentän pitämiseen ilman, että siitä kertyy voittoa. Raja määritetään vuosittain etukäteen lentoaseman pitäjän toimittamien tulo- ja menotalousarvioiden perusteella, ja se hyväksytään Mureşin piirikuntaneuvoston päätöksillä.

(166) *Kannustava vaikutus* ([79]). TMA toimi vuosina 2007–2009 Mureşin piirikuntaneuvoston alaisuudessa. Johdanto-osan 51–53 kappaleessa mainittujen Mureşin piirikuntaneuvoston päätösten mukaan julkisten varojen valvonnasta vastaavaa viranomaista pyydettiin kattamaan TMA:n vuotuisten tulo- ja menotalousarvioiden mukainen rahoitusvaje.

(167) *Tuki-intensiteetin ja tukikelpoisten kustannusten laskeminen* ([80]). Romanian viranomaiset vahvistivat, että johdanto-osan 46 ja 47 kappaleessa mainittu tuki myönnettiin lentoasematoimintaan liittyvistä kuluista erikseen pidettyyn julkiseen kirjanpitoon sisältyvien tositteiden perusteella. Toimintakustannuksia laskettaessa ei otettu huomioon arvonlisäveroa.

(168) *Kasautuminen* ([81]). Romanian viranomaiset vahvistivat, että vuosina 2007–2009 TMA ei saanut muuntyyppistä tukea.

(169) *Julkaiseminen ja tiedottaminen* ([82]). Yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 58 artiklan 1 kohdan mukaan ennen yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen voimaantuloa myönnetyn tuen ei tarvitse täyttää sen 9 artiklassa säädettyjä julkaisuvaatimuksia.

([76]) Yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 58 artiklan 1 kohta.
([77]) Yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 3 artikla luettuna yhdessä 56 a artiklan 2 kohdan kanssa.
([78]) Yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 5 artiklan 1 kohta.
([79]) Yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 6 artikla.
([80]) Yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 7 artikla.
([81]) Yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 8 artikla.
([82]) Yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 9 artikla.

8.3.1.2 Yhteensopivuus yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 56 a artiklassa säädettyjen edellytysten kanssa

(170) *Lentoaseman on oltava avoin kaikille potentiaalisille käyttäjille* ([83]). TMA oli avoinna kaikille potentiaalisille käyttäjille eli kaikille johdanto-osan 30–36 kappaleesta ilmeneville lentoasemille, jotka olivat pyytäneet oikeutta lentoasemainfrastruktuurin käyttöön ja hyväksyneet AIP:ssä julkaistut lentoasemamaksut, joita sovellettiin yhdenmukaisella, läpinäkyvällä ja syrjimättömällä tavalla.

(171) Romanian viranomaiset vahvistivat, että lentoasemalta saivat liikennöidä kaikki lentoyhtiöt, jotka halusivat toimia edellä kuvatun sääntelyn mukaisesti. Siksi lentoasemalla liikennöi vuosina 2007–2009 useita lentoyhtiöitä: TAROM, Carpatair, Malev, Wizz Air ja Cimberair.

(172) *Tukea ei saa myöntää olemassa olevien lentoasemien siirtämiseen tai uuden matkustajaliikenteen lentoaseman luomiseen* ([84]). Kyseessä olevalla ajanjaksolla TMA:ta ei siirretty eikä muutettu lentokentästä matkustajaliikenteen lentoasemaksi. Lentoasemainfrastruktuuri on sijainnut ja sitä on käytetty samalla paikalla vuodesta 1967.

(173) Tukea ei saa myöntää lentoasemille, joiden keskimääräinen vuotuinen rahtiliikenteen määrä tuen tosiasiallista myöntämistä edeltäneiden kahden tilivuoden aikana on yli 200 000 tonnia. Ei saa olla odotettavissa, että lentoaseman keskimääräinen vuotuinen rahtiliikenne nousee tuen johdosta yli 200 000 tonniin tuen myöntämistä seuraavien kahden tilivuoden aikana ([85]). TMA:lla ei vuosia 2007–2009 edeltäneiden kahden vuoden aikana eikä seuraavien kahden vuoden eli vuosien 2010 ja 2011 aikana liikennöity rahtilentoja eikä rahtiliikenteen määrä ylittänyt 200 000:ta tonnia (johdanto-osan 37 kappale). Sen vuoksi tämä edellytys täyttyy.

(174) Toimintatukea ei saa myöntää lentoasemille, joiden keskimääräinen vuotuinen matkustajaliikenteen määrä tuen tosiasiallista myöntämistä edeltäneiden kahden tilivuoden aikana on yli 200 000 matkustajaa ([86]). TMA:n matkustajamäärä ei ylittänyt enimmäismäärää vuosina 2005, 2006, 2007 eikä 2008 (ks. taulukko 1), joten tämä edellytys täyttyy.

(175) Toimintatuen määrä ei saa ylittää toiminnasta aiheutuvien tappioiden ja kohtuullisen voiton kattamiseksi välttämätöntä määrää kyseisen ajanjakson aikana. Tuki on myönnettävä joko ennakolta vahvistettuina, säännöllisesti maksettavina erinä, joita ei saa korottaa sen ajanjakson aikana, jona tukea myönnetään, tai jälkikäteen toiminnasta aiheutuneiden tappioiden perusteella määritettyinä määrinä ([87]). TMA:lle toimenpiteen 1 nojalla vuosina 2007–2009 myönnetty julkinen rahoitus ilmenee taulukosta 5. Koko kauden 2007–2009 ajan jatkunutta rahoitusvajetta ei katettu julkisilla varoilla. Näin ollen tuki ei ylittänyt toiminnasta aiheutuvien tappioiden ja kohtuullisen voiton kattamiseksi välttämätöntä määrää. Romanian viranomaiset vahvistivat, että tukisummat myönnettiin kuukausittain maksettavina erinä ennakolta laaditun vuotuisen talousarvion perusteella ja oikaistiin jälkikäteen talousarvion toteutumisen perusteella – kuten vuositilinpäätöksestä ilmenee – toimintatappioiden kattamiseksi siten, ettei voittoa kertynyt.

(176) Toimintatukea ei makseta sellaisen kalenterivuoden osalta, jonka aikana lentoaseman vuotuinen matkustajamäärä ylittää 200 000 matkustajaa ([88]). TMA:n matkustajamäärät olivat 156 929 vuonna 2007, 69 945 vuonna 2008 ja 84 062 vuonna 2009 (ks. taulukko 1). Näin ollen tämä edellytys täyttyy.

(177) Toimintatuen myöntämisen ehtona ei saa olla sellaisten järjestelyjen tekeminen, jotka koskevat lentoasemamaksuja, markkinointimaksuja tai muita lentoyhtiön toimintaan kyseisellä lentoasemalla liittyviä taloudellisia seikkoja, tiettyjen lentoyhtiöiden kanssa ([89]). Romanian viranomaiset vahvistivat, että tuen myöntämisen ehtona eivät olleet tiettyjen lentoyhtiöiden kanssa tehtävät erityisjärjestelyt ja että lentoasemamaksut olivat kaikille lentoyhtiöille samat. Sen vuoksi tämä edellytys täyttyy.

([83]) Yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 56 a artiklan 3 kohta.
([84]) Yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 56 a artiklan 4 kohta.
([85]) Yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 56 a artiklan 10 kohta.
([86]) Yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 56 a artiklan 15 kohta.
([87]) Yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 56 a artiklan 16 kohta.
([88]) Yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 56 a artiklan 17 kohta.
([89]) Yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 56 a artiklan 18 kohta.

8.3.1.3 Päätelmä yhteensopivuudesta yleisessä ryhmäpoikkeusasetuksessa säädettyjen edellytysten kanssa

(178) Toimenpide 1 on yleisessä ryhmäpoikkeusasetuksessa säädettyjen edellytysten mukainen ja soveltuu näin ollen sisämarkkinoille.

8.3.2 *Päätelmä toimenpiteen 1 soveltuvuudesta sisämarkkinoille*

(179) Edellä johdanto-osan 165–177 kappaleessa esitetyistä syistä komissio katsoo, että TMA:lle vuosina 2007–2009 myönnetty toimintatuki soveltuu sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan perusteella.

9. TOIMENPITEEN 2 ARVIOINTI – MAAHUOLINTAINFRASTRUKTUURIN RAHOITUS VUONNA 2011

9.1 Tuen olemassaolo

(180) Johdanto-osan 126–133, 137, 140, 143 ja 148 kappaleessa lueteltuja tuen olemassaoloa koskevia periaatteita sovelletaan myös toimenpiteeseen 2.

9.1.1 *Taloudellinen toiminta ja yrityksen käsite*

(181) Komission on ensin selvitettävä, sovelletaanko toimenpidettä 2 SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuihin yrityksiin.

(182) Kuten johdanto-osan 41 kappaleessa todetaan, lentoaseman pitäjä osallistui lentoasemainfrastruktuurin rakentamiseen, kunnostamiseen ja pitämiseen, tarjosi lentoasemapalveluja, veloitti käyttäjiä – sekä kaupallisen lentoliikenteen harjoittajia että muun kuin kaupallisen yleisen lentoliikenteen käyttäjiä – lentoaseman infrastruktuurin käytöstä ja hyödynsi samalla infrastruktuuria kaupallisesti. Lentoaseman pitäjä siis harjoitti taloudellista toimintaa investoinnin tekoajankohtana ja oli näin ollen tuen myöntämisajankohtana SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu yritys.

(183) Johdanto-osan 102 kappaleessa mainitun muodollisen tutkinnan aikana Romania vahvisti lisäksi, että toimenpiteestä 2 rahoitettuja laitteita käytettiin lentokentän yleiseen toimintaan. Näin ollen komissio päättelee, että toimenpide 2 ei ole korvausta yleisen edun piiriin kuuluvista kustannuksista ja sitä voidaan näin ollen soveltaa yritykseen.

9.1.2 *Valtion varat ja valtiosta johtuva toimenpide*

(184) Romanian viranomaiset vahvistivat, että kaikki taulukossa 3 mainitut investoinnit maksettiin Mureşin piirikunta-neuvoston talousarviosta seuraavasti: asematasobussi rahoitettiin 10 päivänä helmikuuta 2011 tehdyllä alueellisella päätöksellä nro 15, matkatavaravaunu ja virtalaite 28 päivänä heinäkuuta 2011 tehdyllä alueellisella päätöksellä nro 94 ja portaat ja jäänpoistoyksikkö 22 päivänä kesäkuuta 2011 tehdyllä alueellisella päätöksellä nro 84.

(185) Näin ollen komissio katsoo, että maahuolintainfrastruktuuri rahoitettiin vuonna 2011 valtion varoista ja että se voidaan katsoa valtiosta johtuvaksi toimenpiteeksi.

9.1.3 *Valikoivuus*

(186) Johdanto-osan 184 kappaleessa lueteltuihin alueellisiin päätöksiin perustuva rahoitus oli valikoivaa, koska tukea myönnettiin yksittäiselle yritykselle, nimittäin TMA:n lentoaseman pitäjälle. Tämä oli yksittäinen toimenpide. Toimenpide 2 oli siten SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa esitetyn määritelmän mukaan valikoiva.

9.1.4 *Taloudellinen etu*

(187) Romanian viranomaiset totesivat muodollisen tutkintamenettelyn aikana, että vaikka lentoasema toimikin vapailla markkinoilla, TMA:n olisi vähäisen toiminnan vuoksi mahdotonta tarjota taloudellisesti kannattavia maahuolintapalveluja. Näin ollen Romanian viranomaiset pitivät rahoituksen myöntämisajankohtana investointia uponneena kustannuksena eivätkä odottaneet siitä taloudellista tuottoa. Tästä syystä kyseessä oleva julkinen rahoitus ei ollut markkinataloustoimijaperiaatteen mukaista.

(188) Romania väitti myös, että julkinen rahoitus oli korvausta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tarjoamisesta. Jotta komissio voi yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja tarjoavien yritysten osalta määrittää, muodostaako arvioitava toimenpide SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun taloudellisen edun, sen on – kuten johdanto-osan 143 kappaleessa selitetään – selvitettävä, täyttyvätkö kaikki neljä Altmark-kriteeriä kumulatiivisesti.

(189) Kuten johdanto-osan 144 kappaleessa selitetään, neljäs Altmark-kriteeri täyttyy, jos korvauksen saaja on valittu julkisella tarjouskilpailulla, jossa on mahdollista valita se ehdokas, joka kykenee tuottamaan yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvät palvelut julkisyhteisön kannalta vähäisimmin kustannuksin, tai vaihtoehtoisesti jos korvaus on laskettu tarkastelemalla tehokkaan yrityksen kustannuksia.

(190) Tässä tapauksessa edunsaajaa ei valittu tarjouskilpailumenettelyllä. Romanian viranomaiset eivät myöskään esittäneet mitään näyttöä siitä, että korvauksen taso olisi määritetty tarkastelemalla kustannuksia, joita hyvin johdetulle ja riittävillä välineillä varustetulle keskivertoyritykselle olisi aiheutunut kyseisten julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä. Näin ollen komissio toteaa, että kyseessä oleva julkinen rahoitus ei täytä neljättä Altmark-kriteeriä.

(191) Tästä seuraa, ettei toimenpide 2 ole neljännen Altmark-kriteerin mukainen. Näin ollen Altmark-kriteerit eivät täyty nyt tarkasteltavassa asiassa kumulatiivisesti eikä muiden Altmark-kriteerien täyttymistä tarvitse tutkia yksityiskohtaisesti. Koska – kuten johdanto osan 187 kappaleessa selitettiin – toimenpide 2 ei ollut markkinataloustoimijaperiaatteen mukaista, se tuotti lentoaseman pitäjälle taloudellista etua.

9.1.5 *Kilpailun vääristyminen ja vaikutus jäsenvaltioiden väliseen kauppaan*

(192) Toimenpiteeseen 2 sovelletaan myös johdanto-osan 148–152 kappaletta. Koska toimenpiteellä 2 tuetaan alueellista lentoasemaa eli TMA:ta, sen on katsottava vääristävän kilpailua ja vaikuttavan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

9.1.6 *Valtiontuen olemassaoloa koskeva päätelmä*

(193) Edellä esitetyn perusteella komissio päättelee, että toimenpide 2 on SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua lentoaseman pitäjälle myönnettyä valtiontukea.

9.2 **Tuen sääntöjenmukaisuus**

(194) Toimenpide 2 pantiin täytäntöön ennen komission muodollista hyväksyntää. Tästä syystä se on sääntöjenvastaista tukea, ellei se tuolloin täyttänyt jonkin sellaisen unionin säädöksen edellytyksiä, jolla mahdollistetaan poikkeus SEUT-sopimuksen 108 artiklassa säädetystä ilmoitusvelvollisuudesta joillekin tukityypeille.

(195) Tässä tapauksessa Romania väitti, että investointi tehtiin hallituksen vuonna 1997 tekemän päätöksen mukaisesti ja että se liittyi yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista myönnettävään korvaukseen. Kuten johdanto-osan 156 (156)ja 157 kappaleessa todetaan, Romania ei pystynyt osoittamaan, että hallituksen vuonna 1997 tekemään päätökseen perustuvalla julkisella rahoituksella olisi annettu selvästi määritellyt julkisen palvelun velvoitteet lentoaseman pitäjien hoidettaviksi. Siksi tuki ei ollut yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2005 tehdyn päätöksen mukainen, ja se myönnettiin siis SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan vastaisesti.

9.3 **Soveltuvuus sisämarkkinoille**

(196) Johdanto-osan 157 ja 159 kappaleessa mainituista syistä toimenpidettä 2 ei voida pitää sisämarkkinoille soveltuvana yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2012 tehdyn päätöksen eikä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2012 puitteiden perusteella.

(197) Komission on siis arvioitava, onko toimenpide yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen mukainen. Yleisessä ryhmäpoikkeusasetuksessa annetaan säännöksiä alueellisille lentoasemille tietyin edellytyksin myönnettävästä investointituesta.

9.3.1 *Yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen soveltaminen*

(198) Yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen siirtymäsäännösten mukaan asetusta, lukuun ottamatta sen 9 artiklaa, sovelletaan ennen asetuksen voimaantuloa myönnettyyn yksittäiseen tukeen, jos tuki täyttää kaikki yleisessä ryhmäpoikkeusasetuksessa säädetyt edellytykset ([90]).

(199) Yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 1 artiklan 1 kohdan m alakohdan mukaan asetusta sovelletaan alueellisille lentoasemille myönnettävään tukeen. Lentoasemalle myönnettävä investointituki on perussopimuksen 107 artiklan 3 kohdassa tarkoitetulla tavalla sisämarkkinoille soveltuvaa edellyttäen, että se täyttää yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 56 a artiklan 3–14 kohdassa sekä I luvussa säädetyt edellytykset ([91]).

(200) Yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 2 artiklan 144 kohdan mukaan lentoasemainfrastruktuurilla tarkoitetaan ”lentoaseman tarjoamien, lentoyhtiöille ja palveluntuottajille suunnattujen lentoasemapalvelujen tuottamiseen tarkoitettua infrastruktuuria ja kalustoa, mukaan lukien kiitotiet, terminaalit, asematasot, rullaustiet, keskitetty maahuolintainfrastruktuuri ja muut laitteistot, jotka tukevat lentoasemapalveluja suoraan, pois lukien sellainen infrastruktuuri ja kalusto, joka on tarpeen ensi sijassa lentoliikenteeseen liittymättömän toiminnan harjoittamiseksi”. Arvioitava toimenpide liittyy maahuolintainfrastruktuurille vuonna 2011 myönnettyyn julkiseen rahoitukseen ja kuuluu näin ollen yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen soveltamisalaan.

(201) Tästä syystä komissio toteaa, että yleistä ryhmäpoikkeusasetusta sovelletaan siirtymäsäännösten nojalla toimenpiteeseen 2 soveltuvuusperusteena.

9.3.2 *Toimenpiteen yhteensopivuus yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen asiaa koskevien säännösten kanssa*

9.3.2.1 Yhteensopivuus yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen I luvun kanssa

(202) *Läpinäkyvyyttä koskeva vaatimus* ([92]). Tämä edellytys täyttyy, sillä julkinen rahoitus myönnetään vuotuisina avustuksina, joiden enimmäisrajaksi on asetettu summa, joka tarvitaan lentokentän pitämiseen ilman, että siitä kertyy voittoa. Raja määritetään vuosittain etukäteen lentoaseman pitäjän toimittamien tulo- ja menotalousarvioiden perusteella, ja se hyväksytään Mureşin piirikuntaneuvoston päätöksillä (ks. johdanto-osan 56 kappale).

(203) *Kannustava vaikutus* ([93]). Romanian viranomaiset selittivät, että investointia tarvittiin pakollisen kriisinhallintasuunnitelman noudattamiseksi kansallisen turvallisuusohjelman hyväksymisestä annetun hallituksen päätöksen nro 443/2005 mukaisesti. Romanian viranomaiset selittivät myös, että lentoasemalla investointiajankohtana käytettävissä olleet laitteet vaaransivat lentoaseman toiminnan ja lentoturvallisuuden. Koska TMA ei pystynyt toteuttamaan investointia itse eikä lentoasema olisi ilman investointia pystynyt liikennöimään lentoja turvallisissa olosuhteissa, kannustavaa vaikutusta koskeva edellytys täyttyy.

([90]) Yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 58 artiklan 1 kohta.
([91]) Yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 3 artikla luettuna yhdessä 56 a artiklan 1 kohdan kanssa.
([92]) Yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 5 artiklan 1 kohta.
([93]) Yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 6 artikla.

(204) *Tuki-intensiteetin ja tukikelpoisten kustannusten laskeminen* ([94]). Romanian viranomaiset esittivät asiakirjatodisteita laitteiden maksamisesta ja vahvistivat, että vähennyskelpoista arvonlisäveroa vastaavaa 588 062 Romanian leun määrää ei sisällytetty vuonna 2011 hankitun maahuolintainfrastruktuurin kustannuksiin.

(205) *Kasautuminen* ([95]). Romanian viranomaiset vahvistivat, että TMA ei saanut hankintojen tekemiseen muuntyyppistä tukea.

(206) *Julkaiseminen ja tiedottaminen* ([96]). Yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 58 artiklan 1 kohdan mukaan ennen yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen voimaantuloa myönnetyn tuen ei tarvitse täyttää sen 9 artiklassa säädettyjä julkaisuvaatimuksia.

9.3.2.2 Yhteensopivuus yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 56 a artiklassa säädettyjen edellytysten kanssa

(207) *Lentoaseman on oltava avoin kaikille potentiaalisille käyttäjille* ([97]). TMA oli avoinna kaikille potentiaalisille käyttäjille eli kaikille johdanto-osan 30–36 kappaleessa mainituille lentoasemille, jotka olivat pyytäneet saada käyttää lentoasemainfrastruktuuria ja hyväksyneet AIP:ssä julkaistut lentoasemamaksut, joita sovelletaan yhdenmukaisella, läpinäkyvällä ja syrjimättömällä tavalla.

(208) Romanian viranomaiset vahvistivat, että lentoasemalta saivat liikennöidä kaikki lentoyhtiöt, jotka halusivat toimia edellä kuvatun sääntelyn mukaisesti. Kuten johdanto-osan 31, 33 ja 34 kappaleessa selitetään, lentoasemalla reittilentoja liikennöivät lentoyhtiöt olivat investoinnin myöntämisajankohtana Wizz Air, Malev ja TAROM.

(209) *Tukea ei saa myöntää olemassa olevien lentoasemien siirtämiseen tai uuden matkustajaliikenteen lentoaseman luomiseen* ([98]). Kyseessä olevalla ajanjaksolla TMA:ta ei siirretty eikä muutettu lentokentästä matkustajaliikenteen lentoasemaksi. Lentoasemainfrastruktuuri on sijainnut ja toiminut samalla paikalla vuodesta 1967.

(210) Tukea ei saa myöntää lentoasemille, joiden keskimääräinen vuotuinen rahtiliikenteen määrä tuen tosiasiallista myöntämistä edeltäneiden kahden tilivuoden aikana on yli 200 000 tonnia. Ei saa olla odotettavissa, että lentoaseman keskimääräinen vuotuinen rahtiliikenne nousee tuen johdosta yli 200 000 tonniin tuen myöntämistä seuraavien kahden tilivuoden aikana ([99]). TMA:lla ei liikennöity rahtilentoja vuosina 2009–2010 eikä vuosina 2012–2013, eikä rahtiliikenteen määrä ylittänyt 200 000:ta tonnia (johdanto-osan 37 kappale). Sen vuoksi tämä edellytys täyttyy.

(211) Kyseessä oleva investointi ei saa ylittää sitä, mikä on tarpeen realististen liikenne-ennusteiden perusteella keskipitkällä aikavälillä odotettavissa olevan liikennemäärän hoitamiseksi ([100]). Romanian viranomaiset selvensivät, että investoinnin tarkoituksena oli tarvittavien turvallisuusvaatimusten noudattaminen, jotta lentoja voitiin liikennöidä parhaissa mahdollisissa turvallisuusolosuhteissa (johdanto-osan 55 kappale). Siksi tarkasteltava toimenpide täyttää tämän vaatimuksen.

(212) Investointitukea ei saa myöntää lentoasemalle, joka sijaitsee enintään 100 kilometrin päässä olemassa olevasta lentoasemasta tai jonne on enintään 60 minuutin matkustusaika autolla, linja-autolla, junalla tai suurnopeusjunalla kyseiseltä olemassa olevalta lentoasemalta, jolta liikennöidään asetuksen (EY) N:o 1008/2008 2 artiklan 16 kohdassa tarkoitettua säännöllistä lentoliikennettä ([101]). Kuten johdanto-osan 29 kappaleessa todetaan, TMA:ta lähinnä olevat lentoasemat ovat yli 100 kilometrin ja puolentoista tunnin ajomatkan päässä sijaitseva CNIA ja noin 120 kilometrin ja 1 tunnin 50 minuutin ajomatkan päässä sijaitseva Sibiun kansainvälinen lentoasema. Kaikki muut suurimmat lentoasemat ovat yli kahden tunnin ajomatkan päässä. Siksi tämä edellytys täyttyy nyt tarkasteltavassa asiassa.

([94]) Yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 7 artikla.
([95]) Yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 8 artikla.
([96]) Yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 9 artikla.
([97]) Yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 56 a artiklan 3 kohta.
([98]) Yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 56 a artiklan 4 kohta.
([99]) Yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 56 a artiklan 10 kohta.
([100]) Yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 56 a artiklan 5 kohta.
([101]) Yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 56 a artiklan 6 kohta.

(213) Edellä mainittuja 5 ja 6 kohtaa ei sovelleta sellaisiin lentoasemiin, joiden keskimääräinen vuotuinen matkustajamäärä tuen tosiasiallista myöntämistä edeltäneiden kahden tilivuoden aikana on enintään 200 000 matkustajaa, jos ei ole odotettavissa, että lentoaseman keskimääräinen vuotuinen matkustajamäärä nousee investointituen johdosta yli 200 000 matkustajaan tuen myöntämistä seuraavien kahden tilivuoden aikana. Tällaisille lentoasemille myönnetyn investointituen on täytettävä joko 11 kohdan tai 13 ja 14 kohdan vaatimukset ([102]). Taulukon 1 tietojen mukaisesti matkustajaliikenteen määrä oli vuosina 2009–2010 alle 200 000 matkustajaa. Vaikka matkustajaliikenteen määrä vuosina 2012 ja 2013 oli yli 200 000 matkustajaa, kuten edellä johdanto-osan 203 kappaleessa todetaan, toimenpiteestä 2 rahoitettujen laitetyyppien ei ollut tarkoitus lisätä liikenteen määrää lentoasemalla – eikä se ollut myöskään todennäköistä – vaan niillä ainoastaan mahdollistettiin lentoaseman toiminta turvallisissa olosuhteissa. Siksi komissio katsoo tämän vaatimuksen täyttyvän tässä asiassa. Koska TMA täyttää tässä johdanto-osan kappaleessa vaaditut edellytykset, komission olisi osoitettava ainoastaan, että nyt tarkasteltavassa asiassa noudatetaan artiklan 11 kohtaa. Näin ollen komission ei tarvitse osoittaa, että nyt tarkasteltavassa asiassa noudatetaan 13 ja 14 kohtaa.

(214) Investointitukea ei saa myöntää lentoasemille, joiden keskimääräinen vuotuinen matkustajamäärä tuen tosiasiallista myöntämistä edeltäneiden kahden tilivuoden aikana on yli kolme miljoonaa matkustajaa. Ei saa olla odotettavissa, että lentoaseman keskimääräinen vuotuinen liikenne nousee investointituen johdosta yli kolmeen miljoonaan matkustajaan tuen myöntämistä seuraavien kahden tilivuoden aikana ([103]). Kuten taulukosta 1 ilmenee, TMA:n aiemmat matkustajamäärät jäivät selvästi alle kolmen miljoonan matkustajan koko arvioitavalla ajanjaksolla. Siksi tämä edellytys täyttyy nyt tarkasteltavassa asiassa.

(215) Tukea ei saa myöntää lentoasemille, joiden keskimääräinen vuotuinen rahtiliikenteen määrä tuen tosiasiallista myöntämistä edeltäneiden kahden tilivuoden aikana on yli 200 000 tonnia. Ei saa olla odotettavissa, että lentoaseman keskimääräinen vuotuinen rahtiliikenne nousee tuen johdosta yli 200 000 tonniin tuen myöntämistä seuraavien kahden tilivuoden aikana ([104]). TMA:lla ei vuosina 2009–2010 eikä seuraavina kahtena vuonna eli 2012–2013 liikennöity rahtilentoja eikä rahtiliikenteen määrä ylittänyt 200 000:ta tonnia (johdanto-osan 37 kappale). Sen vuoksi tämä edellytys täyttyy.

(216) Investointituen määrä ei saa ylittää tukikelpoisten kustannusten ja investoinnin liikevoiton välistä erotusta. Liikevoitot on vähennettävä tukikelpoisista kustannuksista etukäteen kohtuullisten ennusteiden perusteella tai takaisinperintämenettelyllä ([105]). Yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 2 artiklan 39 kohdan mukaan liikevoitolla tarkoitetaan ”investoinnin diskontattujen tuottojen ja diskontattujen toimintakustannusten välistä eroa investoinnin taloudellisena pitoaikana, jos tämä ero on positiivinen. Toimintakustannuksiin kuuluvat muun muassa henkilöstökustannukset, materiaalit, sopimusperusteiset palvelut sekä viestintä-, energia-, huolto-, vuokra- ja hallintokustannukset, mutta niihin eivät sisälly poisto- ja rahoituskustannukset, jos ne on katettu investointituella. Tulojen ja toimintakustannusten diskonttaaminen asianmukaisella diskonttokorolla mahdollistaa kohtuullisen voiton tekemisen”.

(217) TMA oli tappiollinen lentoasema koko arviointijakson ajan. Kuten taulukossa 9 todetaan, Romanian viranomaisten ennusteiden mukaan TMA:n odotettiin olevan kannattava aikaisintaan vuonna 2023. Siksi vuonna 2011, jolloin investointi tehtiin, ei odotettu, että se voitaisiin periä takaisin lyhyellä tai keskipitkällä aikavälillä. Näin ollen investoinnin tekemisen jälkeen ei ollut mahdollista saada liikevoittoa lyhyellä tai keskipitkällä aikavälillä, ja siksi komissio katsoo, ettei tätä johdanto-osan kappaletta sovelleta nyt tarkasteltavassa asiassa.

(218) *Tukikelpoisia kustannuksia ovat lentoaseman infrastruktuuriin tehtyihin investointeihin liittyvät kustannukset, mukaan lukien suunnittelukustannukset* ([106]). Koska tämä investointi tehtiin yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 2 artiklan 144 kohdassa tarkoitettuun kalustoon, tukikelpoiset kustannukset vastaavat Romanian viranomaisten maksamaa kokonaismäärää, joka ilmenee taulukosta 3. Komissio katsoo tämän vaatimuksen täyttyvän nyt tarkasteltavassa asiassa.

([102]) Yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 56 a artiklan 7 kohta.
([103]) Yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 56 a artiklan 9 kohta.
([104]) Yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 56 a artiklan 10 kohta.
([105]) Yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 56 a artiklan 11 kohta.
([106]) Yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 56 a artiklan 12 kohta.

9.3.2.3 Päätelmä yhteensopivuudesta yleisessä ryhmäpoikkeusasetuksessa säädettyjen edellytysten kanssa

(219) Edellä esitetyn perusteella toimenpide 2 on yleisessä ryhmäpoikkeusasetuksessa säädettyjen edellytysten mukainen.

9.3.3 *Päätelmä toimenpiteen 2 soveltuvuudesta sisämarkkinoille*

(220) Edellä johdanto-osan 198–218 kappaleessa esitetyistä syistä komissio katsoo, että TMA:lle vuonna 2011 myönnetty investointituki soveltuu sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan perusteella.

10. TOIMENPITEEN 3 ARVIOINTI – TMA:LLE YLEISIIN TALOUDELLISIIN TARKOITUKSIIN LIITTYVIÄ PALVELUJA KOSKEVAN VUODEN 2011 TOIMEKSIANNON PERUSTEELLA MYÖNNETTY RAHOITUS ELOKUUSTA 2011 LOKAKUUHUN 2014

10.1 Tuen olemassaolo

(221) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa määrättyjä periaatteita, jotka esitetään johdanto-osan 126–133, 137, 140, 143 ja 148 kappaleessa, voidaan soveltaa myös toimenpiteen 3 arviointiin.

10.1.1 *Taloudellinen toiminta ja yrityksen käsite*

(222) Kuten johdanto-osan 41 kappaleessa todetaan, lentoaseman pitäjä harjoitti taloudellista toimintaa arviointijaksolla ja on näin ollen SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu yritys.

(223) Romanian viranomaiset väittivät, että ilma-alusten turvallisuuteen ja suojaamiseen liittyvät toimet sekä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä vuoden 2011 palveluja koskevan toimeksiannon 1 §:n 2 momentin d–h kohdassa lueteltujen lentoasemamaksuista vapautettujen ilma-alusten (johdanto-osan 58 kappale) kunnossapito eivät olleet luonteeltaan taloudellisia ja kuuluivat viranomaisten toimivaltaan.

(224) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan vuoden 2011 toimeksiannon 1 §:n 2 momentin (johdanto-osan 58 kappale) d, e ja h kohdassa luetelluista toimista komissio muistuttaa, että esimerkiksi lennonjohto, poliisi, tulli, palontorjunta, toimet, jotka ovat tarpeen siviili-ilmailun suojelemiseksi siihen kohdistuvilta laittomilta teoilta, sekä investoinnit tämän toiminnan harjoittamisessa tarvittavaan infrastruktuuriin ja laitteisiin eivät yleensä ole luonteeltaan taloudellisia toimintoja (johdanto-osan 132 kappale). Näin ollen komissio katsoo, että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan vuoden 2011 toimeksiannon 1 §:n 2 momentin d, e ja h kohdassa lueteltujen lennonjohto-, sammutus- ja pelastuspalvelujen tuottaminen, turvallisuuden varmistaminen sekä tietyistä lentoaseman valvontatoimista vastaavien viranomaisten tarvitsemien tilojen ja palvelujen käyttöön antaminen ja lentoasemainfrastruktuurin suojelu eivät ole luonteeltaan taloudellisia toimintoja. Kuten johdanto-osan 39 kappaleessa todetaan, Romanian lentoaseman pitäjien toimintaan sovellettava sääntelykehys on yhdenmukainen kaikilla lentoasemilla.

(225) Komissio katsoo, että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan vuoden 2011 toimeksiannon 1 §:n 2 momentin d, e ja h kohdassa lueteltujen toimien rahoitus kuuluu yleisen edun piiriin eikä siksi ole valtiontukea.

(226) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan vuoden 2011 toimeksiannon 1 §:n 2 momentin f ja g kohdassa (johdanto-osan 58 kappale) lueteltujen toimien rahoituksesta Romania ilmoitti, että infrastruktuuri ja laitteet hankittiin niiden ilma-alusten lentojen selvittämistä varten, jotka on hallituksen määräyksen nro 29/1997 31 §:n 2 momentin mukaisesti vapautettu lailla lentoasemamaksujen maksamisesta. Romania ilmoitti esimerkiksi, että rahoituksen myöntämisajankohtana TMA:lla matkustajat nousivat ilma-alukseen ja poistuivat siitä kävellen. Linja-auton hankkiminen oli välttämätöntä matkustajien kuljettamista koskevien vaatimusten täyttämiseksi hätätilanteessa tai ilma-aluksen ollessa hädässä (esimerkiksi terrorismin vuoksi).

(227) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan vuoden 2011 toimeksiannon 1 §:n 2 momentin f kohdassa lueteltujen lentoasemamaksuista vapautettujen lentojen selvittäminen tai g kohdassa lueteltujen tällaisten lentojen selvittämiseen tarvittavien laitteiden hankinta ja kunnossapito eivät kumpikaan yleensä kuulu valtiolle varattuihin tehtäviin.

(228) Komissio muistuttaa lisäksi, että jos infrastruktuuria käytetään sekä taloudelliseen että muuhun kuin taloudelliseen toimintaan, julkinen rahoitus kuuluu valtiontukisääntöjen soveltamisalaan vain siinä määrin kuin se kattaa taloudelliseen toimintaan liittyvät kustannukset ([107]).

([107]) Vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 34 ja 35 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen.

(229) Romania vahvisti nyt tarkasteltavan asian muodollisen tutkinnan aikana, että perusinfrastruktuuria käytettiin myös lentoaseman taloudelliseen toimintaan.

10.1.2 *Valtion varat ja valtiosta johtuva toimenpide*

(230) TMA:lle yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien vuoden 2011 palvelujen perusteella myönnetty korvaus hyväksyttiin elokuussa 2011 tehdyllä alueellisella päätöksellä (johdanto-osan 58 kappale) ja maksettiin Mureşin piirikuntaneuvoston talousarviosta. Romanian valtioon kuuluvan Mureșin piirikunnan piirikuntaneuvosto teki tämän päätöksen suoraan.

(231) Siksi komissio katsoo, että rahoitus on myönnetty valtion varoista ja että kyse on myös valtiosta johtuvasta toimenpiteestä.

10.1.3 *Valikoivuus*

(232) Nyt tarkasteltavassa asiassa valtio ehdotti ja myönsi taloudellista tukea yhdelle yritykselle eli lentoaseman pitäjälle. Tämä oli yksittäinen toimenpide. Toimenpide 3 oli siten SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa esitetyn määritelmän mukaan valikoiva.

10.1.4 *Taloudellinen etu*

(233) Lentoaseman pitäjälle myönnetyn julkisen rahoituksen tavoitteena oli hyvittää tavanomaisesta toiminnasta aiheutuneita tappioita tai kattaa investointikustannuksia. Mikään komission saatavilla olevassa tosiasioihin perustuvassa näytössä taikka Romanialta tai kolmansilta osapuolilta saaduissa huomautuksissa ei viittaa siihen, että tuen myöntänyt viranomainen olisi voinut odottaa rahoitustoimenpiteiltä taloudellista tuottoa päättäessään niiden myöntämisestä.

(234) Komissio huomauttaa myös, ettei Romania väittänyt rahoituksen olevan markkinataloustoimijaperiaatteen mukaista. Kuten taulukosta 4 ilmenee, TMA tuotti tappiota koko tutkimusajanjakson ajan, eikä sen kannattavuutta pidetty todennäköisenä keskipitkällä aikavälillä (taulukko 5). Näin ollen komissio katsoo, ettei tarkasteltava rahoitus ollut markkinataloustoimijaperiaatteen mukaista.

(235) Tutkinnan aikana Romania väitti myös, että riidanalainen julkinen rahoitus oli korvausta sellaisten yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tarjoamisesta, jotka täyttivät Altmark-kriteerit.

(236) Neljäs Altmark-kriteeri ei täyttynyt nyt tarkasteltavassa asiassa, koska tuensaajaa ei valittu julkisella tarjouskilpailulla. Ei myöskään ole näyttöä siitä, että korvauksen taso olisi määritetty tarkastelemalla kustannuksia, joita hyvin johdetulle ja asetettujen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisen kannalta riittävillä välineillä varustetulle keskivertoyritykselle aiheutuisi kyseisten velvoitteiden täyttämisestä, kun otetaan huomioon toiminnasta saadut tulot ja kyseisten velvoitteiden täyttämisestä saatava kohtuullinen voitto. Tästä syystä komissio katsoo, ettei voida osoittaa, että kyseinen julkinen rahoitus olisi määritetty tehokkaan yrityksen kustannusten perusteella. Koska neljäs Altmark-kriteeri ei täyttynyt, komissio katsoo, että kaikki neljä Altmark-kriteeriä eivät täyty nyt tarkasteltavassa asiassa kumulatiivisesti.

(237) Edellä esitetyn perusteella komissio päättelee, että arvioitu toimenpide 3 tuotti lentoaseman pitäjälle taloudellista etua.

10.1.5 *Kilpailun vääristyminen ja vaikutus jäsenvaltioiden väliseen kauppaan*

(238) Johdanto-osan 152 kappaleessa esitettyä arviota voidaan soveltaa myös yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan vuoden 2011 toimeksiannon perusteella lentoaseman pitäjälle myönnettyyn julkiseen rahoitukseen, ja siksi rahoituksen on katsottava vääristävän kilpailua ja vaikuttavan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

10.1.6 *Valtiontuen olemassaoloa koskeva päätelmä*

(239) Edellä esitetyn perusteella komissio päättelee, että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan vuoden 2011 toimeksiannon perusteella lentoaseman pitäjälle myönnetty julkinen rahoitus on SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua lentoaseman pitäjälle myönnettyä valtiontukea, lukuun ottamatta johdanto-osan 225 kappaleessa lueteltujen yleisen edun mukaisten toimien rahoittamista.

10.2 **Tuen sääntöjenmukaisuus**

(240) Toimenpide 3 pantiin täytäntöön ennen komission muodollista hyväksyntää. Tästä syystä se on sääntöjenvastaista tukea, ellei se tuolloin täyttänyt jonkin sellaisen unionin säädöksen edellytyksiä, jolla mahdollistetaan poikkeus SEUT-sopimuksen 108 artiklassa säädetystä ilmoitusvelvollisuudesta joillekin tukityypeille.

(241) Nyt tarkasteltavassa asiassa Romania väitti toimenpiteen 2 täyttävän yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2005 tehdyssä päätöksessä asetetut edellytykset.

10.2.1 *Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan vuoden 2011 toimeksiannon yhdenmukaisuus yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2005 tehdyn päätöksen kanssa*

(242) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2005 tehdyssä päätöksessä edellytetään ensinnäkin varsinaisen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun olemassaoloa. Komissio muistuttaa tässä yhteydessä, että jäsenvaltioilla on laaja harkintavalta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen määrittämisessä. Komission valvonta rajoittuu sen arvioimiseen, määritettiinkö julkisen palvelun velvoitteiden ulottuvuus ilmeisen virheellisesti ([108]).

(243) Tarkasteltaessa sitä, onko koko lentoaseman hallinnointi yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvä palvelu, kuten Romanian viranomaiset nyt tarkasteltavassa asiassa väittivät, komissio arvioi tavallisesti, olisiko lentoaseman mahdollisesti palvelema alue ilman lentoasemaa eristyksissä muusta unionin alueesta siinä määrin, että se vaikuttaisi haitallisesti sen sosiaaliseen ja taloudelliseen kehitykseen. Tätä olisi arvioitava tapauskohtaisesti ([109]).

(244) Nyt tarkasteltavassa asiassa komissio ottaa huomioon seuraavat seikat:

a) TMA:n etäisyys CNIA:sta on 103 kilometriä. Romanian viranomaiset selittivät, että elokuussa 2011 tehdyn alueellisen päätöksen julkaisuajankohtana matka-aika näiden kahden lentoaseman välillä oli johdanto-osan 23–26 kappaleessa mainittujen olosuhteiden vuoksi yli kaksi tuntia. Tämä johtui huonokuntoisesta tiestä, jonka vuoksi suurin mahdollinen keskiajonopeus oli 65 kilometriä tunnissa, ja vilkkaasta liikenteestä. Linja-autolla matka-aika pitenisi vähintään 3 tuntiin 10 minuuttiin (mukaan lukien matka Cluj-Napocan linja-autoasemalta CNIA:han).

b) Romanian viranomaiset täsmensivät, että elokuussa 2011 tehdyn alueellisen päätöksen hyväksymisajankohtana Târgu Mureşin piirikunnan pohjois-, itä- ja eteläpuoliset piirikunnat (eli Harghita, Covasna, osa Bistritaa, Sibiu, Neamt ja Brasov) olisivat ilman TMA:ta olleet eristyksissä muusta unionin alueesta, koska Mureşin, Harghitan, Covasnan, Bistritan, Neamtin, Brasovin ja Sibiun piirikuntien ja CNIA:n välillä ei ollut moottoritieyhteyttä (ks. johdanto-osan 23–26 kappale).

c) Romanian viranomaiset selittivät myös, että koska Harghitan piirikuntaa (noin 300 000 asukasta) ympäröi Karpaattien vuoristo, ainoa helppokulkuinen tieyhteys sieltä on länteen päin (kohti Mureşin piirikuntaa) ja että TMA on ainoa ilmaliikenneväylä, jonka kautta Harghitan piirikunnan asukkailla on pääsy muille Euroopan alueille. Tutkinnan aikana Romanian viranomaiset toivat esiin myös sääolosuhteiden vaikutuksen Mureşin piirikunnan ja sen lähipiirikuntien välisen tieliikenteen matka-aikoihin. Târgu Mureşissa lumisateita voidaan saada jopa 190 päivänä vuodessa. Lumipeitteisiä päiviä (päiviä, jolloin tieliikenteessä on häiriöitä) on eniten joulukuussa (14,4 päivää), tammikuussa (23,2 päivää) ja helmikuussa (17,5 päivää), yhteensä 55,1 päivää vuodessa. Joissakin tapauksissa lumipeite voi säilyä talvella kokonaisen kuukauden ajan, toisin sanoen joulukuussa ja tammikuussa 31 päivää ja helmikuussa 28 tai 29 päivää. Yksi syy tieliikenteen ruuhkiin on pakkanen. Târgu Mureşissa pakkaset alkavat syksyllä keskimäärin 13. lokakuuta, ja keväällä pakkasta on kirjattu viimeisen kerran 21. huhtikuuta. Tämä merkitsee, että vuotuinen pakkaseton kausi kestää keskimäärin 174 päivää.

d) Lisäksi rautatieliikenne oli tuolloin heikosti kehittynyttä eikä suurnopeusyhteyksiä ollut.

([108]) Unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 1.3.2017, SNCM v. komissio, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, 111 kohta; yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio 15.6.2005, Olsen v. komissio, T-17/02, ECLI:EU:T:2005:218, 216 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen; yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio 22.10.2008, TV2/Danmark ym. v. komissio, T-309/04, T-317/04, T-329/04 ja T-336/04, ECLI:EU:T:2008:457, 101 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen.

([109]) Vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 72 kohta.

e) Tutkinnan aikana Romanian viranomaiset viittasivat Romanian liikenteen alan yleissuunnitelmaan vuodelta 2015 ([110]) osoittaakseen, että keskipitkällä aikavälillä CNIA ja Sibiu eivät selviytyisi omasta ilmaliikenteestään ilman merkittäviä lisäinvestointeja (CNIA:n olisi rakennettava 23 265 m² lisää ilma-alusten asematasoja ja 29 066 m² matkustajaterminaalitiloja ja Sibiun 460 m² matkustajaterminaalitiloja pelkästään omiin tarpeisiinsa). Siksi nämä kaksi lentoasemaa eivät pystyisi hoitamaan TMA:n liikennettä, jos tämän toiminta loppuisi.

f) Kuten johdanto-osan 21 kappaleessa tuotiin esiin, Mureşin piirikunnan väkiluku on pienentynyt merkittävästi viime vuosikymmeninä ja tämän kehityssuunnan odotetaan jatkuvan lähivuosina. Kuten johdanto-osan 22 kappaleessa mainittiin, Mureşin piirikunta on hyötynyt EU:n laajentumisesta vähemmän kuin sen lähimmät piirikunnat, puhumattakaan Bukarestin suurkaupunkialueesta. Romanian viranomaiset ovat tunnustaneet infrastruktuurin merkityksen aluekehitykselle ja nimenneet keskeiseksi voimavaraksi lentoaseman. Tämän seurauksena sen kunnostaminen sisällytettiin suurta infrastruktuuria koskevaan toimintaohjelmaan 2014–2020. Osana Mureşin piirikunnan kehittämisstrategiaa piirikuntaneuvosto suunnitteli Mureş Industrial Park -nimisen teollisuusalueen perustamista lentoaseman läheisyyteen ([111]). Romanian viranomaiset vahvistivat, että teollisuusalueelle on onnistuttu houkuttelemaan tuotantoteollisuusyrityksiä ja ulkomaisia investointeja, jotka edistävät alueen talouskasvua. Viime kädessä tavoitteena on kehittää intermodaalinen liikenteen solmukohta, jolla edistetään alueen liikenneyhteyksiä ja kehitystä.

g) Romanian viranomaiset korostivat matkailun merkitystä piirikunnan dynaamisuutta lisäävänä taloudellisena toimintana. Matkailu lisääntyi Mureşin piirikunnassa merkittävästi vuosina 2010–2015, jolloin piirikunnan matkailijamäärä oli Romanian neljänneksi suurin, yhteensä 492 181 matkailijaa ([112]). Suosituimmat ulkomaalaisten matkailijoiden matkailukohteet vuonna 2015 olivat Sighişoara, Târgu Mureş ja Sovatan kylpyläkaupunki. Pääosa ulkomaalaisista matkailijoista tulee EU-maista, mutta heitä tulee myös Euroopan unionin ulkopuolelta (esimerkiksi Israelista). Romanian viranomaiset totesivat, että Târgu Mureşin lentoasemalla, josta on suorat yhteydet useisiin EU:n suuriin kaupunkeihin, on ollut ratkaiseva merkitys matkailijamäärän lisääntymiselle.

h) Lisäksi Romanian viranomaiset ilmoittivat Târgu Mureşin olevan johtava sydämensiirtojen ja akuuttilääketieteen keskus. Elinten nopea kuljettaminen kansallisten keskusten välillä on elinsiirtojen kannalta keskeinen tekijä. Mureşin piirikunnan ensihoito- ja päivystyssairaala on johtavassa asemassa sydämensiirtojen alalla, ja sen tavoitteena on saavuttaa sama asema sydän-keuhkosiirroissa, munuaisensiirroissa ja kaikissa muissa elin- ja kudossiirroissa. Tämä noudattaa Romanian terveysministeriön strategiaa, johon kuuluu kudospankin perustaminen Târgu Mureşiin. Sairaala on korostanut, että potilaita ei voida siirtää kauempana sijaitsevalta toiselta lentoasemalta sairaalaan helikopterilla jatkuvasti, koska säähän liittyvät tai tekniset rajoitteet estävät usein siirtämisen, mistä aiheutuu potilaalle seurauksia.

(245) Edellä esitettyjen seikkojen perusteella komissio katsoo, ettei Romania tehnyt ilmeistä arviointivirhettä todetessaan joidenkin Keski-Romanian alueiden olevan ilman TMA:ta eristyksissä muusta unionin alueesta siinä määrin, että se vaikuttaisi haitallisesti niiden sosiaaliseen ja taloudelliseen kehitykseen.

(246) Näin ollen komissio katsoo, että Romanian viranomaisten toimittamat tiedot tukevat riittävästi päätöstä antaa yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvä palvelu TMA:n tehtäväksi ja ettei Romania ole tehnyt ilmeistä virhettä.

(247) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2005 tehdyn päätöksen 2 artiklan 1 kohdan d alakohtaa sovelletaan vain lentoasemiin, joiden matkustajamäärä on alle 1 000 000 matkustajaa kahdelta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen toimeksiantamista edeltäneeltä tilikaudelta.

(248) TMA:n matkustajamäärä oli alle 1 000 000 matkustajaa vuodessa vuosina 2009 ja 2010 eli yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien vuoden 2011 palvelujen toimeksiantamista edeltävinä vuosina (ks. taulukko 1). Näin ollen toimenpiteeseen 2 sovellettiin yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2005 tehtyä päätöstä.

([110]) master-planul-general-de-transport_iulie_2015_vol-i.pdf.
([111]) Mureşin piirikuntaneuvoston kehittämissuunnitelma vuosiksi 2014–2020. Saatavilla osoitteessa anexa_hot107_2014.pdf.
([112]) https://mures.insse.ro/wp-content/uploads/2023/03/Mures_Anuar_statistic_2015.pdf.

(249) Lopuksi on todettava, että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2005 tehdyssä päätöksessä asetetaan useita soveltuvuusedellytyksiä, jotka koskevat yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen korvaamista alueellisille lentoasemille seuraavasti:

(250) *Toimeksianto*. Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2005 tehdyn päätöksen soveltaminen edellyttää, että vastuu yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tuottamisesta annetaan yrityksen tehtäväksi yhdellä tai useammalla virallisella asiakirjalla ([113]). Nyt tarkasteltavassa asiassa yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvä palvelu annettiin toimeksi elokuussa 2011 tehdyllä alueellisella päätöksellä.

(251) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2005 tehdyn päätöksen 4 artiklan mukaan toimeksiantoasiakirjan on täytettävä erityisesti seuraavat edellytykset:

1) *Julkisen palvelun velvoitteiden luonne ja kesto*. Julkisen palvelun velvoitteen luonne määritellään elokuussa 2011 tehdyn alueellisen päätöksen 1 §:n 2 momentissa. Julkisen palvelun velvoitteeseen liittyvät toimet on toteutettava sitä vuotta seuraavan vuoden 1 päivään tammikuuta mennessä, jolloin TMA:n matkustajamäärä ylittää 1 000 000 matkustajan rajan, kuitenkin viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2016 ([114]). Lisäksi elokuussa 2011 tehdyssä alueellisessa päätöksessä säädetään, että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevaa toimeksiantoa tarkastellaan uudelleen kyseisen päivämäärän jälkeen ([115]).

2) *Kyseinen yritys ja kyseinen alue*. Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvä palvelu on annettu lentoaseman pitäjän tehtäväksi, ja toimeksiantoalueeksi on määritelty 24 000 km²:n suuruinen maantieteellinen alue, jossa on 1,5 miljoonaa asukasta. Siihen kuuluu neljä piirikuntaa: Mureș, Bistrita, Harghita ja Covasna ([116]).

3) *Yritykselle mahdollisesti myönnettyjen yksin- tai erityisoikeuksien luonne*. Lentoaseman pitäjälle on annettu yksinoikeus yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tarjoamiseen ([117]).

4) Korvauksen laskennassa, valvonnassa ja tarkistamisessa käytettävät parametrit.

i) Korvauksen laskeminen. Korvauksen määrää määritettäessä huomioon otettavat kustannukset kattavat kaikki yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelutoimintojen toteuttamisesta aiheutuneet kiinteät ja muuttuvat kustannukset, nykykustannukset ja investointikustannukset sekä näiden toimien osuuden lentoaseman pitäjän yleiskustannuksista. Investointikustannukset otetaan huomioon, jos ne liittyvät läheisesti yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelutoimintojen toteuttamiseen ([118]). Korvausta määritettäessä tuloina otetaan huomioon kaikki yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen kattamista toimista saatavat tulot ja muista kuin yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palvelutoimista saatava voitto ([119]).

ii) Korvauksen valvonta. Lentoaseman pitäjä perustelee hakemansa korvauksen määrän ja laatii kertomuksen paikallisesta talousarviosta saaduista perusteluista ja oikeuttamisperusteista. Tämän jälkeen Mureșin piirikuntaneuvoston talousosasto vastaa kertomuksessa annettujen tietojen sekä lentoaseman pitäjän toimittamien tilinpäätösten tarkistamisesta. Tarkistukset tehdään vähintään kerran vuodessa, tarvittaessa useammin ([120]).

iii) Korvauksen tarkistaminen ja järjestelyt liiallisen korvauksen välttämiseksi ja takaisin maksamiseksi. Mureșin piirikuntaneuvoston talousosasto tekee määräajoin tarkastuksia ja vaatii lentoaseman pitäjää maksamaan takaisin mahdolliset liialliset korvaukset. Tarvittaessa se tekee myös perustellun ehdotuksen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien toimien tarkistamisesta ([121]).

(252) Näin ollen komissio katsoo, että elokuussa 2011 tehty alueellinen päätös täyttää yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2005 tehdyn päätöksen 4 artiklassa säädetyt edellytykset.

([113]) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2005 tehdyn päätöksen 4 artikla.
([114]) Elokuussa 2011 tehdyn alueellisen päätöksen 2 §:n 2 momentti.
([115]) Elokuussa 2011 tehdyn alueellisen päätöksen 2 §:n 3 momentti.
([116]) Elokuussa 2011 tehdyn alueellisen päätöksen 1 §:n 1 momentti.
([117]) Elokuussa 2011 tehdyn alueellisen päätöksen 3 §.
([118]) Elokuussa 2011 tehdyn alueellisen päätöksen 4 §:n 4 momentti.
([119]) Elokuussa 2011 tehdyn alueellisen päätöksen 4 §:n 5 momentti.
([120]) Elokuussa 2011 tehdyn alueellisen päätöksen 5 §.
([121]) Elokuussa 2011 tehdyn alueellisen päätöksen 5 §:n 4 momentti.

(253) *Korvaus* ([122]). Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2005 tehdyn päätöksen 5 artiklassa säädetään parametrit, jotka korvauksen on täytettävä, jotta se olisi päätöksen mukainen.

(254) Korvauksen määrä ei saa ylittää sitä, mikä on tarpeen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä aiheutuvien kustannusten ja kyseisten velvoitteiden täyttämiseksi mahdollisesti tarvittavalle omalle pääomalle saatavan kohtuullisen tuoton kattamiseksi. Kuten taulukosta 3 ilmenee, lentoasema tuotti tappiota koko toimeksiannon ajan (2011–2014). Lentoaseman pitäjän saama korvaus ei riittänyt kattamaan sen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun velvoitteiden hoitamisesta aiheutuvia kustannuksia. Edellä esitetyn perusteella tämän edellytyksen on ymmärrettävä täyttyvän nyt tarkasteltavassa asiassa.

(255) Kustannuksina ja tuloina otetaan huomioon kaikki yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tuottamisesta aiheutuneet kustannukset, jotka lasketaan yleisesti hyväksyttyjen kirjanpitoperiaatteiden mukaisesti. Komissio ymmärtää, että johdanto-osan 251 kappaleessa esitetyistä syistä kustannuksia ja tuloja koskevat laskelmat vahvistettiin elokuussa 2011 tehdyn alueellisen päätöksen 4 §:n 4 ja 5 momentin mukaisesti, ja siksi tämä edellytys täyttyy.

(256) *Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen kustannusten ja tulojen kirjanpidon eriyttäminen muiden palvelujen kirjanpidosta*. Kuten johdanto-osan 62 kappaleessa selitetään, vuoden 2011 toimeksiannossa määrätään selvästi tilien eriyttämisestä. Tilit eriytettiin tällä tavalla toimeksiannon ajaksi.

(257) Näin ollen komissio päättelee, että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2005 tehdyn päätöksen 5 artiklassa säädetyt edellytykset täyttyvät nyt tarkasteltavassa asiassa.

(258) *Liiallisten korvausten valvonta*. Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2005 tehdyn päätöksen 6 artiklassa säädetään useista järjestelyistä sen varmistamiseksi, ettei lentoaseman pitäjä saa liiallista korvausta. Niihin kuuluvat säännölliset tarkastukset ja järjestelyt, joilla varmistetaan mahdollisen liiallisen korvauksen takaisin maksaminen, sekä säännökset, joilla estetään liialliset korvaukset tulevaisuudessa.

(259) Kuten johdanto-osan 251 kappaleen 4 kohdan ii ja iii alakohdassa selitetään, Mureşin piirikuntaneuvosto oli ottanut käyttöön järjestelyjä, joilla vältetään liiallisen korvauksen myöntäminen. Lisäksi Mureşin piirikuntaneuvoston antamissa säännöissä vahvistetaan, että tulevaisuudessa liiallinen korvaus lasketaan aiempien vuosien tulosten perusteella. Toisin sanoen jos lentoaseman pitäjälle myönnettiin liiallinen korvaus vuonna 2012, ylimenevä osa siirrettäisiin osaksi vuoden 2013 korvausta ([123]).

(260) Näin ollen komissio päättelee, että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2005 tehdyn päätöksen 6 artiklassa säädetyt edellytykset täyttyvät nyt tarkasteltavassa asiassa.

10.2.2 *Päätelmä*

(261) Komissio päättelee, että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan vuoden 2011 toimeksiannon perusteella myönnetty tuki soveltuu sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohdan perusteella ja se on vapautettu SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdassa määrätystä ennakkoilmoitusvelvollisuudesta.

11. **TOIMENPITEEN 4 ARVIOINTI – TMA:LLE YLEISIIN TALOUDELLISIIN TARKOITUKSIIN LIITTYVIÄ PALVELUJA KOSKEVAN VUODEN 2014 TOIMEKSIANNON PERUSTEELLA MYÖNNETTY RAHOITUS VUODEN 2014 LOKAKUUN 30 PÄIVÄSTÄ VUODEN 2019 TOUKOKUUN 9 PÄIVÄÄN**

11.1 **Tuen olemassaolo**

(262) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa määrättyjä periaatteita, jotka esitetään johdanto-osan 126–133, 137, 140, 143, 148 ja 149 kappaleessa, voidaan soveltaa myös toimenpiteen 4 arviointiin.

([122]) Lentoaseman pitäjän arvioidulla ajanjaksolla saaman korvauksen määrä oli sen todellisia kustannuksia pienempi (taulukko 4). Tästä syystä komissio ei tarkastele yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista tehdyn päätöksen 6 artiklaa, joka koskee kohtuullista tuottoa.

([123]) Ks. esimerkiksi 20 päivänä joulukuuta 2012 tehty Mureşin piirikuntaneuvoston alueellinen päätös nro 158, jossa todetaan, että talousarvioehdotuksessa esitetty arvio vuosien 2013 ja 2014 korvauksista perustuu vuoden 2012 tuloksiin.

11.1.1 *Taloudellinen toiminta ja yrityksen käsite*

(263) Kuten johdanto-osan 41 kappaleessa todetaan, lentoaseman pitäjä harjoitti taloudellista toimintaa arviointijaksolla ja on näin ollen SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu yritys.

(264) Romanian viranomaiset esittivät, että lentoaseman pitäjä toteutti tiettyjä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien vuoden 2014 palvelujen soveltamisalaan kuuluvia toimia, jotka kuuluvat yleisen edun piiriin. Romania totesi erityisesti, että kustannusten, joita lentoaseman pitäjälle aiheutuu lentoaseman tiloissa toimivista valtion yksiköistä ja lentoasemamaksuista vapautettujen lentojen liikennöinnistä, on katsottava kuuluvan yleisen edun piiriin.

(265) Komissio muistuttaa, että jos infrastruktuuria käytetään sekä taloudelliseen että muuhun kuin taloudelliseen toimintaan, julkinen rahoitus kuuluu valtiontukisääntöjen soveltamisalaan vain siltä osin kuin se kattaa taloudelliseen toimintaan liittyvät kustannukset.

(266) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan vuoden 2014 toimeksiannon 1 §:n 2 momentin d–g kohdan mukaisiin toimiin käytetystä julkisesta tuesta (johdanto-osan 66 kappale) komissio muistuttaa, että luonteeltaan taloudellisina ei yleensä pidetä toimia, jotka koskevat poliisia, tullia ja palontorjuntaa, eikä toimia, jotka ovat tarpeen siviili-ilmailun suojelemiseksi siihen kohdistuvilta laittomilta teoilta, eikä myöskään investointeja ja kunnossapitoa, jotka liittyvät näiden toimien harjoittamisessa tarvittavaan infrastruktuuriin ja laitteisiin.

(267) Siksi komissio katsoo, että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan vuoden 2014 toimeksiannon 1 §:n 2 momentin d kohdassa lueteltu lentoasemainfrastruktuurin suojelu, sen e kohdan mukaiset etsintä- ja pelastusoperaatiot lentoaseman tiloissa, sen f kohdan mukaiset hätätilanteisiin ja palonehkäisyyn ja -torjuntaan liittyvät vartiointi- ja turvallisuuspalvelut sekä sen g kohdan mukaiset tullihallinnon, rajapoliisin, lentoasemapoliisin, sisäministeriön ja Romanian tiedustelupalvelun erityistoimiinsa tarvitsemien alueiden palvelujen ja infrastruktuurin tarjoaminen ovat valtiolle kuuluvien tavanomaisten tehtävien hoitamista siltä osin kuin ne kuuluvat johdanto-osan 132 kappaleessa lueteltuihin tehtäväryhmiin ([124]). Kuten johdanto-osan 39 kappaleessa todetaan, Romanian lentoaseman pitäjien toimintaan sovellettava sääntelykehys on yhdenmukainen kaikilla lentoasemilla.

(268) Näin ollen kyseisille yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan vuoden 2014 toimeksiannon 1 §:n 2 momentin d–g kohtaan sisältyville toimille myönnetty julkinen tuki kuuluu yleisen edun piiriin eikä ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

(269) Yleensä valtiolle varattuihin tehtäviin ei kuitenkaan lueta maksuttoman lentotoiminnan tarjoamista valtion tarkoituksiin suoritetuille lennoille, tiettyjen ministeriöiden ja viranomaisten sotilaslennoille, hätälennoille ja muissa laissa säännellyissä tapauksissa suoritetuille lennoille, jotka on lueteltu yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan vuoden 2014 toimeksiannon 1 §:n 2 momentin h kohdassa, eikä valtion ilma-aluksille tarjottuja maahuolintapalveluja, joihin kuuluu c kohdassa lueteltujen niihin liittyvien laitteiden hankkiminen.

11.1.2 *Valtion varat ja valtiosta johtuva toimenpide*

(270) TMA:lle yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä vuoden 2014 palveluista myönnetty korvaus hyväksyttiin lokakuussa 2014 tehdyllä alueellisella päätöksellä (johdanto-osan 43 kappale) ja maksettiin Mureşin piirikunta-neuvoston talousarviosta. Romanian valtioon kuuluvan Mureşin piirikunnan piirikuntaneuvosto teki tämän päätöksen suoraan.

(271) Näin ollen komissio katsoo, että lokakuussa 2014 tehdyn alueellisen päätöksen perusteella myönnetty rahoitus myönnettiin valtion varoista ja että kyse on myös valtiosta johtuvasta toimenpiteestä.

([124]) Komission päätös (EU) 2015/1226, annettu 23 päivänä heinäkuuta 2014, valtiontuesta SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN), jonka Ranska on myöntänyt Angoulêmen kauppa- ja teollisuuskamarille, SNC-Lavalinille, Ryanairille ja Airport Marketing Services -yhtiölle (EUVL L 201, 30.7.2015, s. 48, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2015/1226/oj).

11.1.3 *Valikoivuus*

(272) Nyt tarkasteltavassa asiassa valtio ehdotti ja myönsi taloudellista tukea yhdelle yritykselle eli lentoaseman pitäjälle. Tämä oli yksittäinen toimenpide. Toimenpide 4 oli siten SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa esitetyn määritelmän mukaan valikoiva.

11.1.4 *Taloudellinen etu*

(273) Lentoaseman pitäjälle myönnetyn julkisen rahoituksen tavoitteena oli hyvittää tavanomaisesta toiminnasta aiheutuneita tappioita tai kattaa investointikustannuksia. Mikään komission saatavilla olevassa tosiasioihin perustuvassa näytössä taikka Romanialta tai kolmansilta osapuolilta saaduissa huomautuksissa ei viittaa siihen, että tuen myöntänyt viranomainen olisi voinut odottaa rahoitustoimenpiteistä taloudellista tuottoa päättäessään niiden myöntämisestä.

(274) Komissio panee myös merkille, ettei Romania väittänyt rahoituksen olevan markkinataloustoimijaperiaatteen mukaista. Kuten taulukosta 6 ilmenee, TMA tuotti tappiota koko tutkimusajanjakson ajan, eikä pidetty todennäköisenä, että sen toiminta olisi muuttunut kannattavaksi keskipitkällä aikavälillä (taulukko 5). Näin ollen komissio katsoo, ettei tarkasteltava rahoitus ollut markkinataloustoimijaperiaatteen mukaista.

(275) Tutkinnan aikana Romania väitti myös, että toimenpide 4 oli korvausta sellaisten yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tarjoamisesta, jotka täyttivät Altmark-kriteerit.

(276) Neljäs Altmark-kriteeri ei täyttynyt nyt tarkasteltavassa asiassa, koska tuensaajaa ei valittu julkisella tarjouskilpailulla. Ei myöskään ole näyttöä siitä, että korvauksen taso olisi määritetty tarkastelemalla kustannuksia, joita hyvin johdetulle ja asetettujen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisen kannalta riittävillä välineillä varustetulle keskivertoyritykselle aiheutuisi kyseisten velvoitteiden täyttämisestä, kun otetaan huomioon toiminnasta saadut tulot ja kyseisten velvoitteiden täyttämisestä saatava kohtuullinen voitto. Tästä syystä komissio katsoo, ettei voida osoittaa, että kyseinen julkinen rahoitus olisi määritetty tehokkaan yrityksen kustannusten perusteella. Koska neljäs Altmark-kriteeri ei täyttynyt, komissio katsoo, että kaikki neljä Altmark-kriteeriä eivät täyttyneet nyt tarkasteltavassa asiassa kumulatiivisesti.

(277) Edellä esitetyn perusteella komissio päättelee, että arvioitava toimenpide 4 tuotti lentoaseman pitäjälle taloudellista etua.

11.1.5 *Kilpailun vääristyminen ja vaikutus jäsenvaltioiden väliseen kauppaan*

(278) Johdanto-osan 152 kappaleessa esitettyä arviota voidaan soveltaa myös julkiseen rahoitukseen, jota lentoaseman pitäjälle myönnettiin yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan vuoden 2014 toimeksiannon perusteella, ja siksi rahoituksen on katsottava vääristävän kilpailua ja vaikuttavan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

11.1.6 *Valtiontuen olemassaoloa koskeva päätelmä*

(279) Edellä esitetyn perusteella komissio päättelee, että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan vuoden 2014 toimeksiannon perusteella lentoaseman pitäjälle myönnetty julkinen rahoitus on SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua lentoaseman pitäjälle myönnettyä valtiontukea, lukuun ottamatta johdanto-osan 268 kappaleessa lueteltujen yleisen edun mukaisten toimien rahoittamista.

11.2 **Tuen sääntöjenmukaisuus**

(280) Toimenpide 4 pantiin täytäntöön ennen komission muodollista hyväksyntää. Tästä syystä se on sääntöjenvastaista tukea, ellei se tuolloin täyttänyt jonkin sellaisen unionin säädöksen edellytyksiä, jolla mahdollistetaan poikkeus SEUT-sopimuksen 108 artiklassa säädetystä ilmoitusvelvollisuudesta joillekin tukityypeille.

(281) Romania väitti toimenpiteen 4 täyttävän yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2012 tehdyssä päätöksessä asetetut edellytykset.

(282) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2012 tehtyä päätöstä sovelletaan korvauksiin, joita kyseisten palvelujen tarjoamisesta myönnetään lentoasemille, joiden keskimääräinen vuotuinen liikenne kahdelta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen toimeksiantamista edeltäneeltä tilikaudelta on alle 200 000 matkustajaa. Kuten vuoden 2015 aloittamispäätöksessä todetaan, TMA:n matkustajamäärä oli vuosina 2012 ja 2013 eli yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien vuoden 2014 palvelujen toimeksiantamista edeltävinä vuosina yli 200 000 matkustajaa vuodessa (ks. taulukko 1). Siksi yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2012 tehtyä päätöstä ei sovellettu toimenpiteeseen 4.

(283) Näin ollen toimenpide 4 myönnettiin SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan vastaisesti.

11.3 **Soveltuvuus sisämarkkinoille**

(284) Vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen mukaisesti korvausta, joka myönnetään lentoasematoiminnan harjoittamisesta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvänä palveluna, voidaan pitää sisämarkkinoille soveltuvana SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohdan perusteella, jos vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 4 jaksossa asetetut edellytykset täyttyvät. Näin on erityisesti, jos toiminta voidaan määritellä vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 69 ja 72 kohdassa tarkoitetuksi varsinaiseksi yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyväksi palveluksi ja jos se täyttää vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 4.2 jaksossa, luettuna yhdessä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2012 puitteiden asiaa koskevien sääntöjen kanssa, vahvistetut soveltuvuuskriteerit.

(285) Vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 75 kohdan a alakohdassa täsmennetään, että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevia vuoden 2012 puitteita sovelletaan arvioitaessa, onko tuki lentoasemille, joiden keskimääräinen vuotuinen matkustajamäärä ylittää 200 000 matkustajaa yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvää palvelua koskevan toimeksiannon voimassaolon aikana, sisämarkkinoille soveltuvaa – kuten TMA:n tapauksessa (taulukko 1). Siksi komissio aikoo arvioida toimenpiteen 4 soveltuvuuden sisämarkkinoille yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevissa vuoden 2012 puitteissa ja vuoden 2014 ilmailusuuntaviivoissa vahvistettujen kriteerien perusteella.

(286) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevissa vuoden 2012 puitteissa yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyville palveluille asetetaan useita soveltuvuusedellytyksiä, erityisesti toimeksiantoasiakirjan olemassaolo, korvauksen laskeminen ja liiallisen korvauksen valvontaa koskevat järjestelyt.

11.3.1 *SEUT-sopimuksen 106 artiklassa tarkoitettu varsinainen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvä palvelu*

(287) Se, että lentoaseman hallinnointipalveluista myönnettävä korvaus on valtiontukisääntöjen mukainen, edellyttää ensinnäkin, että palveluntarjoajalle on annettu toimeksi varsinaisen ja oikein määritellyn yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun toteuttaminen. Tämä vaatimus vahvistetaan vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 69 kohdassa, luettuna yhdessä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2012 puitteiden 2.2 jakson kanssa.

(288) Vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 69 kohdassa todetaan, että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvällä palvelulla ”olisi oltava erityispiirteitä, jotka poikkeavat tavanomaisesta taloudellisesta toiminnasta” ja että ”viranomaisten ajama yleisen edun mukainen tavoite ei voi olla pelkästään tietyn perussopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdassa tarkoitetun taloudellisen toiminnan tai talousalueen kehittäminen”.

(289) Vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 72 kohdassa komissio täsmentää, että perustelluissa tapauksissa koko lentoaseman hallinnointi voidaan katsoa yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyväksi palveluksi, jos lentoaseman mahdollisesti palveleman alueen osa olisi ilman lentoasemaa eristyksissä muusta unionin alueesta siinä määrin, että se vaikuttaisi haitallisesti sen sosiaaliseen ja taloudelliseen kehitykseen. Arvioinnissa on otettava huomioon muut liikennemuodot, erityisesti suurnopeusjunat tai lauttaliikenteellä hoidetut merenkulkuyhteydet. Viranomaiset voivat tällöin asettaa lentoasemalle julkisen palvelun velvoitteen varmistaakseen, että lentoasema säilyy avoinna kaupalliselle liikenteelle.

(290) Johdanto-osan 243–245 kappaleessa mainittua päätelmää, joka koskee yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä vuoden 2011 palveluja, sovelletaan soveltuvin osin myös yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviin vuoden 2014 palveluihin, koska tilanne ei alueen liikennevälineiden osalta ole muuttunut merkittävästi vuodesta 2011. Siksi komissio katsoo, että TMA:lle on annettu toimeksi myös varsinainen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvä palvelu, joka on yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan vuoden 2014 toimeksiannon mukainen.

(291) Kaikista edellä luetelluista syistä komissio katsoo, että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan vuoden 2014 toimeksiannon perusteella myönnettävä tuki on myönnettävä varsinaisesta ja oikein määritellystä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvästä palvelusta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2012 puitteiden 2.2 jakson ja vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 69 ja 72 kohdan mukaisesti.

11.3.2 *Julkisen palvelun velvoitteet ja korvauksen laskentaa koskevat säännöt täsmentävän toimeksiantoasiakirjan tarve*

(292) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2012 puitteiden 15 ja 16 kohdan mukaan vastuu yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tuottamisesta on annettava yhdellä tai useammalla asiakirjalla, jonka muodosta jokainen jäsenvaltio voi itse päättää. Asiakirjassa tai asiakirjoissa on kuvattava erityisesti a) julkisen palvelun velvoitteiden sisältö ja kesto, b) asianomainen yritys ja tarvittaessa alue, c) toimeksiantavan viranomaisen yritykselle mahdollisesti myöntämien yksin- tai erityisoikeuksien luonne, d) korvausmenetelmä ja korvauksen laskennassa, seurannassa ja tarkistamisessa käytettävät parametrit sekä e) järjestelyt liiallisten korvausten välttämiseksi ja perimiseksi takaisin.

(293) Vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 69 kohdassa todetaan vastaavasti, että lentoasema-alan yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvät palvelut on määriteltävä selkeästi ja annettava tehtäväksi julkisen vallan toteuttamalla toimella.

(294) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvät vuoden 2014 palvelut annettiin tehtäväksi lokakuussa 2014 tehdyllä alueellisella päätöksellä, joka laadittiin yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2012 puitteiden ja vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen määräysten mukaisesti. Kuten johdanto-osan 66 kappaleessa mainitaan, lokakuussa 2014 tehdyn alueellisen päätöksen 1 §:n 2 momentissa eritellään toimet, jotka ovat yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja TMA:lla. Kuten johdanto-osan 268 kappaleessa mainitaan, osa toimista kuuluu yleisen edun piiriin ja jää siis valtiontukien valvonnan ulkopuolelle. Muut pääosin taloudelliset toimet on eritelty selvästi lokakuussa 2014 tehdyn alueellisen päätöksen 1 §:n 2 momentin a–c ja h kohdassa sekä määritelty yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviksi palvelutoiminnoiksi. Kuten johdanto-osan 68 kappaleessa todetaan, julkisen palvelun velvoitteiden kesto oli selvästi ilmoitettu. Kuten johdanto-osan 43 kappaleessa todetaan, myös yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevassa vuoden 2014 toimeksiannossa nimettiin kyseessä oleva yritys, nimittäin lentoaseman pitäjä. Lentoaseman pitäjälle annettiin yksinoikeus yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen toteuttamiseen ([125]). Edellä esitetyn perusteella komissio toteaa, että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvät vuoden 2014 palvelut olivat yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2012 puitteiden 16 kohdan a ja b alakohdan sekä vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 69 kohdan mukaisia.

(295) Kuten johdanto-osan 67 kappaleessa lisäksi mainitaan, lokakuussa 2014 tehdyn alueellisen päätöksen 4 §:n 2–11 momentissa esitetään yksityiskohtaisesti yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä vuoden 2014 palveluista myönnettävän korvauksen laskeminen. Säännöksissä vahvistetaan seuraavat seikat: korvauksella katettavien yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tukikelpoisten toiminta- ja investointikustannusten rajat, vain yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen kustannusten ja yleiskustannusten oikeasuhteisen määrän huomioon ottaminen sekä raja, jonka mukaan korvaus ei voi ylittää julkisen palvelun velvoitteen täyttämiseksi välttämättömiä kustannuksia. On tärkeää mainita, että näiden säännösten mukaan korvaus ei myöskään voi ylittää toisaalta näiden kustannusten ja toisaalta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen lentoasemalle tuottamien tulojen ja muiden kuin yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen lentoasemalle tuottamien voittojen välistä erotusta. Toisin sanoen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvästä palvelusta saadut tulot ja jopa muihin kuin yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelutoimintojen tuottamat voitot vähentävät yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien vuoden 2014 palvelujen perusteella myönnettävän korvauksen määrää, jotta vältetään mahdollinen liiallinen korvaus. Kuten johdanto-osan 62 kappaleessa lisäksi mainitaan, yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palvelutoiminnoista ja muihin kuin yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palvelutoiminnoista pidettiin erillistä kirjanpitoa. Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvät vuoden 2014 palvelut ovat yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2012 puitteiden 16 kohdan d ja e alakohdan mukaisia.

11.3.3 *Toimeksiannon kesto*

(296) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2012 puitteiden 17 kohdassa edellytetään, että julkisen palvelun velvoitetta koskevan toimeksiannon kesto perustellaan objektiivisilla kriteereillä, kuten kuoletuksilla. Komissio huomauttaa, että tärkeimmän kiinteän käyttöomaisuuden, kuten rakennusten ja yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevaan määritettyyn lentoasematoimintaan tarkoitettujen laitteiden, kuoletus- ja poistoajanjaksot kestävät tavallisesti yli kymmenen vuotta ([126]). Kuten on todettu, yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvät vuoden 2014 palvelut päättyivät kuitenkin vuonna 2019 paljon tarkoitettua aikaisemmin.

(297) Edellä esitetyistä syistä komissio katsoo, että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2012 puitteiden 17 kohtaa on noudatettu.

([125]) Lokakuussa 2014 tehdyn alueellisen päätöksen 2 §.

([126]) Ks. Ruotsin Skellefteån lentoaseman yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun toimeksiantoa koskevassa asiassa SA.106193 (2023/N) 24 päivänä marraskuuta 2023 annetun komission päätöksen johdanto-osan 73 kappale.

11.3.4 *Direktiivin 2006/111/EY noudattaminen*

(298) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2012 puitteiden 18 kohdassa edellytetään, että kyseessä oleva yritys noudattaa tarvittaessa komission direktiiviä 2006/111/EY ([127]). Kyseisen direktiivin 5 artiklan mukaan sen 1 artiklassa säädettyjä avoimuutta koskevia vaatimuksia ei sovelleta julkisiin yrityksiin, joiden koko vuotuinen nettoliikevaihto kahdelta julkisten varojen myöntämistä tai yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen toimeksiantamista viimeksi edeltäneeltä tilikaudelta oli vähemmän kuin 40 miljoonaa euroa. Kun otetaan huomioon taulukosta 4 ilmenevät TMA:n vuotuiset tulot, jotka olivat vuosina 2012 ja 2013 erittäin vähäiset, direktiiviä 2006/111/EY ei sovelleta tähän asiaan. Näin ollen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2012 puitteiden 18 kohdan arvioinnilla ei ole merkitystä tämän asian kannalta.

11.3.5 *Unionin julkisia hankintoja koskevien sääntöjen noudattaminen*

(299) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2012 puitteiden 19 kohdassa yrityksen edellytetään noudattavan julkisia hankintoja koskevia sovellettavia unionin sääntöjä, joihin sisältyy avoimuutta ja tasavertaista, syrjimätöntä kohtelua koskevia vaatimuksia. Ne ovat seurausta suoraan perussopimuksesta ja mahdollisesti sekundaarilainsäädännöstä.

(300) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/24/EU ([128]) 32 artiklan 2 kohdan b alakohdan nojalla neuvottelumenettelyä, josta ei julkaista ilmoitusta, voidaan käyttää tietyn talouden toimijan suoritettaviksi annetuissa palveluissa, joissa ei ole kilpailua teknisistä syistä.

(301) Komissio huomauttaa TMA:n olevan ainoa talouden toimija, joka voi tarjota toimeksiantoasiakirjan soveltamisalaan kuuluvaa yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvää palvelua. Kuten edellä mainittiin (johdanto-osan 244 kappaleen a alakohdasta johdanto-osan 245 kappaleeseen), TMA:n lisäksi ei ole muita lentokenttiä, jotka tarjoaisivat varteenotettavan vaihtoehtoisen yhteyden Târgu Mureşiin ja sen lähipiirikuntiin. Koska TMA:n lisäksi ei ole muita lentokenttiä, jotka voisivat toteuttaa palveluja koskevalla käyttöoikeussopimuksella suoritettavaksi annetut yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvät palvelut, käyttöoikeussopimusta koskevaa ilmoitusta ei tässä tapauksessa ole tarpeen julkaista lentoasemien välisen kilpailun varmistamiseksi.

(302) Edellä esitetyistä syistä komissio katsoo, että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2012 puitteiden 19 kohtaa on noudatettu tässä asiassa.

11.3.6 *Syrjimättömyys*

(303) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2012 puitteiden 20 kohdassa edellytetään, että kun viranomainen antaa saman yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun usean yrityksen tehtäväksi, korvaus olisi laskettava kunkin yrityksen osalta samaa menetelmää käyttäen.

(304) Koska koko lentoaseman hallinnointi annettiin yhden yrityksen tehtäväksi, yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2012 puitteiden 20 kohtaa ei sovelleta tässä asiassa.

11.3.7 *Korvauksen määrä*

(305) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2012 puitteiden 21–50 kohdassa käsitellään korvauksen määrää.

(306) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2012 puitteiden 24 kohdan mukaan julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä aiheutuvat nettokustannukset olisi laskettava käyttäen vältettyjen nettokustannusten menetelmää ([129]). Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2012 puitteiden 27 kohdassa komissio hyväksyy vaihtoehtoisia menetelmiä niiden nettokustannusten laskemiseksi, jotka ovat välttämättömiä julkisen palvelun velvoitteiden täyttämiseksi tapauksissa, joissa vältettyjen nettokustannusten menetelmän käyttö ole mahdollista tai tarkoituksenmukaista.

([127]) Komission direktiivi 2006/111/EY, annettu 16 päivänä marraskuuta 2006, jäsenvaltioiden ja julkisten yritysten välisten taloudellisten suhteiden avoimuudesta sekä tiettyjen yritysten taloudellisen toiminnan avoimuudesta (EUVL L 318, 17.11.2006, s. 17, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/111/oj).

([128]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/24/EU, annettu 26 päivänä helmikuuta 2014, julkisista hankinnoista ja direktiivin 2004/18/EY kumoamisesta (EUVL L 94, 28.3.2014, s. 65, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/24/oj).

([129]) Vältettyjen nettokustannusten menetelmä esitetään tiivistetysti yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2012 puitteiden 25 ja 26 kohdassa.

(307) Vältettyjen nettokustannusten menetelmä edellyttää yrityksen kustannusten ja tulojen vahvistamista hypoteettisessa skenaariossa, jossa ei ole yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja. Nyt tarkasteltavassa tapauksessa kaikki palvelut, jotka eivät kuulu toimeksiantoasiakirjan soveltamisalaan, ovat riippuvaisia yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun olemassaolosta. Näin ollen sellaista hypoteettista skenaariota, jossa harjoitetaan vain muuta toimintaa, ei voida soveltaa, mikä merkitsee, että vältettyjen nettokustannusten menetelmää ei voida käyttää.

(308) Siitä syystä toimeksiantoasiakirjassa edellytetään TMA:n käyttävän kustannusten kohdentamismenetelmää, kun se ilmoittaa julkisen palvelun velvoitteesta aiheutuvat nettokustannukset. Kyseessä on yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2012 puitteiden 28–31 kohdassa määritelty vaihtoehtoinen menetelmä. Tämä on otettu huomioon yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevassa vuoden 2014 toimeksiannossa, jossa edellytetään yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevissa vuoden 2012 puitteissa määritellyn kustannusten kohdentamismenetelmän noudattamista. Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2012 puitteiden 21 kohdassa edellytetään, ettei liiallista korvausta myönnetä. Tämän edellytyksen täyttäminen osoitetaan jäljempänä.

(309) Korvauksen määrä voidaan määrittää joko odotettujen kustannusten ja tulojen tai todellisten kustannusten ja tulojen tai näiden yhdistelmän perusteella ([130]). Kustannuksina otetaan huomioon kaikki yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tuottamisesta aiheutuneet kustannukset, jotka lasketaan yleisesti hyväksyttyjen kirjanpitoperiaatteiden mukaisesti. Lentoaseman pitäjä ottaa huomioon vain yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista aiheutuneet kustannukset, joihin voivat sisältyä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen toteuttamisesta suoraan aiheutuneet kustannukset ja oikeasuhteinen osuus sekä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen että muiden toimintojen yleiskustannuksista. Investointikustannukset otetaan huomioon, jos ne liittyvät läheisesti yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelutoimintojen toteuttamiseen ([131]). Muiden kuin yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen alaan kuuluvien toimien kustannuksista ei voida maksaa korvausta, joka kattaisi kaikki suorat kustannukset, oikeasuhteisen osuuden yleiskustannuksista ja asianmukaisen oman pääoman tuoton ([132]). Edellä esitetyn perusteella voidaan todeta, että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2012 puitteiden 22 kohtaa on noudatettu.

(310) Tuloina on otettava huomioon ainakin yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvästä palvelusta saatavat kokonaistulot toimeksiannossa esitetyn määrittelyn mukaisesti sekä erityis- tai yksinoikeuksista saatavat ylimääräiset tuotot, vaikka kyseiset oikeudet liittyisivät muihin toimintoihin 45 kohdan mukaisesti, riippumatta siitä, luokitellaanko nämä ylimääräiset tuotot SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuksi valtiontueksi ([133]). Korvausta määritettäessä huomioon otettaviin tuloihin kuuluvat kaikki yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen alaan kuuluvista toimista saadut tulot, riippumatta siitä, luokitellaanko ne perussopimuksen 107 artiklassa tarkoitetuksi valtiontueksi, ja lentoaseman pitäjän muihin kuin yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palvelutoiminnoista saatu voitto ([134]). Tämä edellytys täyttyy.

(311) *Kohtuullinen voitto* ([135]). Lokakuussa 2014 tehdyn alueellisen päätöksen mukaan lentoaseman pitäjä ei voi saada kohtuullista voittoa. Johdanto-osan 77 kappaleessa mainitun talousennusteen mukaan lentoaseman ei myöskään odotettu tuottavan voittoa keskipitkällä aikavälillä eikä ainakaan vuosina 2014–2019. Siksi yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2012 puitteiden 33–38 kohtaa on noudatettu.

(312) *Tehokkuuskannustimet* ([136]). Lokakuussa 2014 tehdyn päätöksen säännöksillä on tarkoitus varmistaa, että TMA:n saaman julkisen rahoituksen tarve vähenee keskipitkällä aikavälillä. Vastaavasti siinä mainitaan, että TMA:n on esitettävä monivuotinen liiketoimintasuunnitelma, jonka olisi johdettava korvauksen pienenemiseen asteittain ([137]). Kuten taulukosta 5 ilmenee, liiketoimintasuunnitelmassa ennakoitiin korvauksen pienenevän ajan myötä. Lisäksi lokakuussa 2014 tehdyssä päätöksessä säädetään lentoasemalle myönnettävän rahoituksen vähentämisestä. Tämä vaatimus on siis täytetty.

([130]) Ks. yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2012 puitteiden 22 kohta.
([131]) Lokakuussa 2014 tehdyn alueellisen päätöksen 4 §:n 9 momentti.
([132]) Lokakuussa 2014 tehdyn alueellisen päätöksen 4 §:n 11 momentti.
([133]) Ks. yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2012 puitteiden 32 kohta.
([134]) Lokakuussa 2014 tehdyn alueellisen päätöksen 4 §:n 10 momentti.
([135]) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2012 puitteiden 33–38 kohta.
([136]) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2012 puitteiden 39–43 kohta.
([137]) Lokakuussa 2014 tehdyn alueellisen päätöksen 5 §:n 14 momentti.

11.3.8 *Tilien eriyttäminen*

(313) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2012 puitteiden 44 kohdan mukaan lentoaseman pitäjän on pidettävä erillistä kirjanpitoa yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen ja muiden palvelujen menoista ja tuloista. Lokakuussa 2014 tehdyn päätöksen mukaan lentoaseman pitäjän on pidettävä erillistä kirjanpitoa yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen alalla toteutettavista toimista ([138]). Romanian viranomaiset vahvistivat tilien tosiasiallisen eriyttämisen tutkinnan aikana. Siksi tämä edellytys täyttyy.

11.3.9 *Liiallinen korvaus*

(314) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2012 puitteiden 47–50 kohdassa vahvistetaan liiallisen korvauksen välttämistä koskevat säännöt. Lokakuussa 2014 tehdyn alueellisen päätöksen 6 §:n mukaan lentoaseman pitäjä on velvollinen perustelemaan hakemansa korvauksen määrän ja esittämään selittävät huomautukset. Lisäksi Mureşin piirikuntaneuvoston taloushallinnollinen osasto vastaa korvauksen tarkistamisesta määräajoin. Jos korvausta on myönnetty liikaa, neuvosto voi vaatia sen takaisinmaksua tai yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelutoimintojen tarkistamista ([139]). On muistutettava, että muodollisten edellytysten täyttämisen lisäksi lentoasema tuotti tappiota koko tarkasteluajanjakson ajan, joten liiallisen korvauksen myöntäminen ei tosiasiassa ollut mahdollista. Siksi yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2012 puitteiden liiallista korvausta koskevat edellytykset täyttyvät.

11.3.10 *Läpinäkyvyys*

(315) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2012 puitteiden 60 kohdan mukaan asianomaisen jäsenvaltion on julkaistava internetissä tai muulla asianmukaisella tavalla seuraavat tiedot: yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2012 puitteiden 14 kohdassa tarkoitetut julkisen kuulemisen tulokset tai muut asianmukaiset välineet, julkisen palvelun velvoitteiden sisältö ja kesto, asianomainen yritys ja tarvittaessa alue sekä yritykselle vuosittain myönnettävät tukimäärät.

(316) Sekä lokakuussa 2014 tehty alueellinen päätös ([140]) että TMA:n vuotuisen talousarvion hyväksymisestä tehdyt päätökset ovat Târgu Mureşin valtuuston asiakirjoja, jotka ovat yleisesti saatavilla sen verkkosivustolla. Lokakuussa 2014 tehdyn alueellisen päätöksen 1–3 §:ssä määritellään julkisen palvelun velvoitteiden soveltamisala ja kesto, osallistuvat yhteisöt ja maantieteellinen alue, jota velvoitteet koskevat. Myös alueelliset päätökset, joissa määritellään lentoaseman talousarvio vuosiksi 2014 ([141]), 2015 ([142]), 2016 ([143]), 2017 ([144]), 2018 ([145]) ja 2019 ([146]) ja eritellään myönnetyt tukimäärät, ovat yleisesti saatavilla.

(317) Siksi komissio katsoo yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä vuoden 2012 palveluja koskevissa puitteissa asetettujen läpinäkyvyysvaatimusten täyttyvän.

11.3.11 *Päätelmä toimenpiteen 4 soveltuvuudesta sisämarkkinoille*

(318) Edellä johdanto-osan 286–298 kappaleessa esitetyistä syistä komissio katsoo, että TMA:lle yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan vuoden 2014 toimeksiannon perusteella myönnetty tuki soveltuu sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohdan perusteella.

12. TOIMENPITEEN 5 ARVIOINTI – TMA:LLA LIIKENNÖIVIEN LENTOYHTIÖIDEN LENTOASEMAMAKSUT VUODEN 2013 MAALISKUUN 21 PÄIVÄSTÄ VUODEN 2019 HELMIKUUN 16 PÄIVÄÄN

12.1 **Tuen olemassaolo**

(319) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa määrättyjä periaatteita, jotka esitetään johdanto-osan 126–133, 137, 140, 143, 148 ja 149 kappaleessa, voidaan soveltaa myös toimenpiteen 5 arviointiin.

([138]) Lokakuussa 2014 tehdyn alueellisen päätöksen 4 §:n 11 momentti.
([139]) Lokakuussa 2014 tehdyn alueellisen päätöksen 6 §.
([140]) Saatavilla osoitteessa PROIECT (cjmures.ro).
([141]) Saatavilla osoitteessa hot016_2014.pdf (cjmures.ro).
([142]) Saatavilla osoitteessa PROIECT (cjmures.ro).
([143]) Saatavilla osoitteessa HOTĂRÂREA NR (cjmures.ro).
([144]) Saatavilla osoitteessa cjmures.ro/Hotariri/Hot2017/hot033_2017.pdf.
([145]) Saatavilla osoitteessa HOTĂRÂREA NR (cjmures.ro).
([146]) Saatavilla osoitteessa cjmures.ro/Hotariri/Hot2019/hot049_2019.pdf.

12.2 **Valikoivuus**

(320) Jotta valtion toimenpiteen voidaan katsoa kuuluvan SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan, sen on suosittava ”jotakin yritystä tai tuotannonalaa”. Näin ollen valtiontuen käsitteen piiriin kuuluvat ainoastaan sellaiset yrityksiä suosivat toimenpiteet, joilla myönnetään etua valikoivalla tavalla.

(321) Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan valikoivuutta koskevan edellytyksen täyttymistä arvioitaessa on ratkaistava, onko jokin kansallinen toimenpide tietyssä oikeudellisessa järjestelmässä omiaan suosimaan jotakin yritystä tai tuotannonalaa, kun näitä verrataan muihin yrityksiin tai tuotannonaloihin, jotka ovat kyseisellä järjestelmällä tavoitellun päämäärän kannalta näihin rinnastettavassa tosiasiallisessa ja oikeudellisessa tilanteessa. Valikoivuuden tarkastelu edellyttää siis lähtökohtaisesti, että ensin määritellään viitekehys, johon asianomainen toimenpide kuuluu ([147]). Toimenpide on valikoiva ”vain silloin, kun se tuottaa tietyssä oikeudellisessa järjestelmässä edun joillekin yrityksille verrattuna muihin yrityksiin, jotka toimivat muilla aloilla tai samalla alalla ja jotka ovat järjestelmällä tavoitellun päämäärän kannalta tarkasteltuna toisiinsa rinnastettavassa tosiasiallisessa ja oikeudellisessa tilanteessa” ([148]). Valtiontuen käsite ei kata valtion toimenpiteitä, joilla saadaan aikaan erilaista kohtelua yritysten välillä, jos kyseinen erottelu johtuu sen järjestelmän luonteesta tai rakenteesta, jonka osia toimenpiteet ovat ([149]).

(322) Toimenpidettä, jolla julkinen yritys vahvistaa hyödykkeittensä tai palvelujensa käyttöedellytykset, ei välttämättä aina pidetä SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuna valikoivana toimenpiteenä ([150]). SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa ei tehdä eroa valtioiden toimenpiteiden syiden tai tavoitteiden perusteella vaan määritellään toimenpiteet niiden vaikutusten perusteella ja siis käytetyistä tekniikoista riippumatta ([151]).

(323) Heinäkuussa 2012 tehdyssä alueellisessa päätöksessä säädettiin TMA:n lentoasemamaksujen perushintajärjestelmästä (taulukko 7). Se sisälsi myös alennuksia maksuista riippuen laskeutumisten määrästä tiettynä ajanjaksona (taulukko 8).

(324) TMA:n lentoaseman pitäjän johto ehdotti, arvioi ja vahvisti heinäkuussa 2012 tehtyyn alueelliseen päätökseen sisältyvät lentoasemamaksut ja alennukset, ja TMA:n hallitus hyväksyi ne (johdanto-osan 73 kappale). Sen jälkeen Mureşin piirikuntaneuvosto hyväksyi maksut ja alennukset.

(325) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että omaa valtaansa käyttävä TMA:n pitäjä laati kyseessä olevan lentoasemamaksutaulukon, jota sovellettiin vain TMA:han ([152]). Asianmukainen viitekehys sen arvioimiseksi, oliko lentoasemille myönnetty valikoivaa etua siinä mielessä, että niitä oli suosittu muihin niihin rinnastettavassa oikeudellisessa ja tosiasiallisessa tilanteessa oleviin lentoasemiin nähden, oli näin ollen heinäkuussa 2012 tehdyssä päätöksessä esitetty lentoasemataulukko, jossa vahvistettiin TMA:lla sovellettavat maksut ja alennukset.

(326) Lentoasemamaksujärjestelmä oli avoinna kaikille lentoasemille, jotka käyttivät tai saattoivat käyttää TMA:ta ja täyttivät heinäkuussa 2012 tehdyssä alueellisessa päätöksessä kuvaillut edellytykset. Siksi tämä järjestelmä ei vaikuta oikeudellisesti eikä tosiasiallisesti valikoivalta.

(327) Samoin alennukset olivat avoinna kaikille lentoasemille, jotka käyttivät tai saattoivat käyttää TMA:ta ja täyttivät heinäkuussa 2012 tehdyssä alueellisessa päätöksessä kuvaillut edellytykset. Siksi alennukset eivät vaikuta oikeudellisesti valikoivilta.

(328) Komissio tarkasteli lisäksi sitä, olivatko heinäkuussa 2012 tehdyssä alueellisessa päätöksessä säädetyt alennukset tosiasiallisesti valikoivia siksi, että ennakolta tarkasteltuina ne suosivat tiettyjä TMA:ta käyttäviä lentoyhtiöitä muiden sitä käyttävien lentoyhtiöiden vahingoksi.

(329) Romanian viranomaiset arvioivat lentoasemamaksujen ja alennusten tason vaikutusta TMA:n tuloihin vuosiksi 2011–2015 laaditun talousennusteen yhteydessä (ks. johdanto-osan 77 kappale).

([147]) Unionin tuomioistuimen tuomio (suuri jaosto) 21.12.2016, komissio v. Hansestadt Lübeck, jäljempänä ’asiassa Lübeck annettu tuomio’, C-524/14 P, ECLI:EU:C:2016:971, 40–67 kohta.

([148]) Asiassa Lübeck annettu tuomio, 58 kohta.

([149]) Asiassa Lübeck annettu tuomio, 40–67 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen.

([150]) Ks. edellinen alaviite.

([151]) Ks. edellinen alaviite; unionin tuomioistuimen tuomio 15.11.2011, komissio ja Espanja v. Government of Gibraltar ja Yhdistynyt kuningaskunta, C-106/09 P ja C-107/09 P, ECLI:EU:C:2011:732, 87 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen.

([152]) Asiassa Lübeck annettu tuomio, 62 kohta.

(330) Tässä ennen heinäkuussa 2012 tehdyn alueellisen päätöksen hyväksymistä tehdyssä arvioinnissa otettiin huomioon se, että kolme lentoyhtiötä oli ilmaissut halukkuutensa liikennöidä säännöllisesti TMA:lta. Säännöllisten lentoliikennepalvelujen markkina-analyysissä tarkasteltu liikenne-ennuste oli tuolloin seuraava:

Taulukko 10

Edestakaisten lentojen ennakoitu määrä kuukaudessa 2013–2016

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

Lähde: Romanian viranomaiset.

(331) Komissio huomauttaa, että heinäkuussa 2012 tehdyn alueellisen päätöksen hyväksymisajankohtana kaikki lentoyhtiöt, joiden odotettiin käyttävän TMA:ta, pystyivät hyötymään merkittävästi käyttöön otetuista alennuksista (pienempi etuus oli 25 %:n alennus) ja kaksi kolmesta lentoyhtiöstä pystyi jopa hyötymään 45 prosentin enimmäisalennuksesta. Sillä, että alennukset kasvavat asteittain lineaarisesti ja alkavat alhaiselta tasolta (5 %), kun laskeutumisia on vain muutama (3), varmistetaan myös, ettei kynnysarvoilla ole huomattavaa vaikutusta: toimenpide ei ole rakenteeltaan sellainen, että se hyödyttäisi merkittävästi tiettyä yritysten ryhmää. Myöskään kriteeri, johon alennukset perustuvat (laskeutumisten määrä), ei voi sellaisenaan johtaa joidenkin lentoyhtiöiden sulkemiseen etuuden ulkopuolelle (verrattuna muihin kriteereihin, kuten ilma-alusten kokoon).

(332) Komissio huomauttaa myös, että kriteeri, joka mahdollistaa tietyn suuruisen alennuksen saamisen, on kaikkia koskeva yleinen kriteeri, koska siinä viitataan vain kuukausittaiseen edestakaisten lentojen määrään eikä kriteereihin, jotka voisivat mahdollisesti suosia tiettyjä yhtiöitä (esimerkiksi riittävä vuorotiheys, jonka arviointiperusteena on tietyn kuukausittaisen matkustajamäärän saavuttaminen, tai tietynkokoisten ilma-alusten käyttö, jonka arviointiperusteena käytetään sitä, että liikennöinti tapahtuu tietyn painon ylittävillä ilma-aluksilla).

(333) Tällä perusteella komissio katsoo, että lentoasemamaksujen järjestelmää ja alennuksia sovellettiin valikoimattomasti myös tosiasiallisesta näkökulmasta tarkasteltuna.

12.2.1 *Valikoivuutta koskeva päätelmä*

(334) Komissio katsoo, ettei kyse ole oikeudellisesta valikoivuudesta, koska heinäkuussa 2012 tehdyssä päätöksessä ei säädetä alennusten soveltamisen rajoittamisesta käytettävien ilma-alusten koon tai matkustajien vähimmäismäärän perusteella.

(335) Toimenpide ei myöskään ole tosiasiallisesti valikoiva, sillä – kuten johdanto-osan 331 kappaleessa selitetään – yhteensä enintään kolme lentoyhtiötä, toisin sanoen kaikki lentoyhtiöt, jotka liikennöisivät säännöllisesti lentoasemalla tulevina vuosina, voisivat hyötyä merkittävässä määrin alennuksesta ja ainoa kriteeri, joka on asetettu tietynsuuruisesta alennuksesta hyötymiselle, ei suosi mitään tiettyä yhtiötä.

(336) Edellä esitetyn perusteella toimenpide 5 ei täytä SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tuen valikoivuudelle asetettuja edellytyksiä.

12.2.2 *Valtiontuen olemassaoloa koskeva päätelmä*

(337) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa määrätyt edellytykset ovat kumulatiivisia. Jos tarkasteltava toimenpide ei täytä jotakin näistä edellytyksistä, se ei ole valtiontukea.

(338) Komissio katsoo edellä esitetyn perusteella, että toimenpide 5 ei ollut SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

1. Romanian Târgu Mureşin lentoaseman pitäjälle vuosina 2007–2009, 2011–2014 ja 2014–2019 myöntämä julkinen rahoitus on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

a) Romanian vuosina 2007–2009 myöntämä julkinen rahoitus oli sääntöjenvastaista tukea, joka rikkoi Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan 3 kohtaa. Tuki soveltuu sisämarkkinoille Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan perusteella.

b) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan vuoden 2011 toimeksiannon perusteella vuosina 2011–2014 myönnetty julkinen rahoitus soveltuu sisämarkkinoille Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 106 artiklan 2 kohdan perusteella, ja se on vapautettu Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan 3 kohdassa määrätystä ennakkoilmoitusvelvollisuudesta.

c) Julkinen rahoitus, jonka Romania myönsi vuosina 2014–2019 yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluita koskevan vuoden 2014 toimeksiannon perusteella, oli sääntöjenvastaista tukea, joka rikkoi Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan 3 kohtaa. Tuki soveltuu sisämarkkinoille Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 106 artiklan 2 kohdan perusteella.

2. Romanian Târgu Mureşin lentoaseman maahuolintainfrastruktuuria varten vuonna 2011 myöntämä julkinen rahoitus on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua ja sääntöjenvastaisesti myönnettyä valtiontukea, joka rikkoo Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan 3 kohtaa. Tuki soveltuu sisämarkkinoille Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdassa tarkoitetulla tavalla.

3. Târgu Mureşin lentoasemalla vuoden 2013 maaliskuun 21 päivästä vuoden 2019 helmikuun 16 päivään perityt lentoasemamaksut eivät ole Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

2 artikla

Tämä päätös on osoitettu Romanialle.

Tehty Brysselissä 21 päivänä helmikuuta 2025.

Komission puolesta
Teresa RIBERA
Johtava varapuheenjohtaja