2025/1191

2025.6.25.

A BIZOTTSÁG (EU) 2025/1191 HATÁROZATA

(2025. február 21.)

a Románia által a Marosvásárhely Transilvania Nemzetközi Repülőtér javára nyújtott, SA. 33769. – C/2015. (korábbi NN/2015.) (korábbi CP/2011.) számú állami támogatásról

(az értesítés a C(2025) 1127. számú dokumentummal történt)

(Csak a román nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 108. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére,

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

miután az említett rendelkezéseknek megfelelően felhívta az érdekelt feleket észrevételeik megtételére ([1]), és tekintettel a benyújtott észrevételekre,

mivel:

1. ELJÁRÁS

1.1. A Marosvásárhely Transilvania repülőtérnek a 2007 és 2009 közötti időszakban nyújtott állítólagos közfinanszírozással kapcsolatos eljárás

(1) 2010. május 17-én Románia az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban: Szerződés vagy EUMSZ) 108. cikke (3) bekezdésének megfelelően támogatási programot jelentett be a Bizottságnak kis regionális repülőtereknek, köztük a Marosvásárhely (Târgu Mureş) Transilvania repülőtérnek (a továbbiakban: Marosvásárhely repülőtér, TMA vagy a repülőtér) nyújtott állami támogatásról. Ezt a bejelentést az N 185/2010. ügyszámon vették nyilvántartásba.

(2) 2011. május 24-én kelt levelében a Bizottság tájékoztatta Romániát arról a határozatáról, hogy SA.30931. (2011/C.) ügyszámon megindítja az EUMSZ 108. cikkének (2) bekezdése szerinti hivatalos vizsgálati eljárást (a továbbiakban: az eljárás megindításáról szóló 2011. évi határozat) ([2]) a kis regionális repülőterek repülőtéri infrastruktúrája fejlesztéséhez nyújtott közfinanszírozást biztosító bejelentett támogatási program, valamint a 2007 és 2009 közötti időszakban a regionális repülőtereknek a működési veszteség fedezésére szolgáló közfinanszírozás tekintetében, amelyre Románia a bejelentés előzetes értékelési szakaszában hívta fel a Bizottság figyelmét. A Bizottság ezt követően 2011. június 23-án helyesbítést fogadott el a határozathoz.

(3) 2011. július 25-én kelt levelében Románia visszavonta bejelentését. Következésképpen a Bizottság 2011. október 31-én lezárta a bejelentett intézkedéssel kapcsolatos vizsgálatát. A hivatalos vizsgálati eljárás továbbra is folyamatban maradt a működési veszteségek fedezésére a román regionális repülőtereknek a 2007 és 2009 közötti időszakban nyújtott közfinanszírozás tekintetében.

([1]) A Bizottság határozata az SA.33769. (2015/C.) (korábbi 2015/NN.) (korábbi 2011/CP.) számú – Románia – A Târgu-Mureş Transilvania nemzetközi repülőtér, a Wizz Air, a Ryanair és mások számára nyújtott állítólagos támogatás ügyben (HL C 104., 2016.3.18., 45. o.) (a Bizottság által a 2011. június 23-án elfogadott helyesbítéssel helyesbítve), valamint a Bizottság határozata a Románia által a román regionális repülőtereknek nyújtott SA.30931. (11/C.) (korábbi N 185/10.) számú állami támogatásról (HL C 207., 2011.7.13., 3. o.).

([2]) HL C 207., 2011.7.13., 3. o.

(4) 2016. szeptember 27-i jogerős megengedő határozatával (a továbbiakban: a 2016. évi jogerős határozat) ([3]) a Bizottság valamennyi érintett repülőtér tekintetében lezárta az SA.30931. számú ügyben folytatott vizsgálatot, a kolozsvári (Cluj) Avram Iancu repülőtér (a továbbiakban: Kolozsvár repülőtér vagy CNIA) és a TMA kivételével.

(5) Következésképpen a TMA működési veszteségeinek fedezésére 2007 és 2009 között nyújtott közfinanszírozás vizsgálata nem zárult le, és azt a Bizottság ebben a határozatban fogja értékelni.

1.2. A Marosvásárhely Transilvania repülőtéren működő légitársaságoknak, a Marosvásárhely Transilvania repülőtérnek és a repülőtér-üzembentartónak nyújtott állítólagos támogatási intézkedésekkel kapcsolatos eljárás

(6) 2011. október 13-án a Bizottsághoz az EUMSZ 108. cikke (3) bekezdésének megfelelően panasz érkezett a TMA-t érintő állítólagos jogellenes állami támogatással kapcsolatban. Ezt a panasz az SA.33769. ügyszámon vették nyilvántartásba. A panaszt a Bizottsághoz 2011. október 14-én, 2011. október 18-án, 2011. november 3-án, 2011. november 24-én, 2012. január 10-én, 2012. november 8-án benyújtott további információkkal egészítették ki.

(7) 2012. március 1-jén a Bizottsághoz egy második panasz érkezett a Wizz Air légitársaságnak és a TMA-nak nyújtott állítólagos jogellenes állami támogatásról. A második panaszos 2012. április 2-án, 2012. április 20-án és 2012. október 15-én kiegészítő információkat nyújtott be a Bizottsághoz. Ezt a panaszt és a kiegészítő információkat szintén az SA.33769. ügyszámon vették nyilvántartásba.

(8) 2012. október 15-én a Bizottsághoz egy harmadik panasz érkezett a TMA-nak nyújtott állítólagos jogellenes állami támogatásról. A panaszt 2012. december 7-én, 2013. február 26-án, 2013. február 27-én, 2013. szeptember 18-án, december 5-én, 2015. február 12-én és 2015. február 18-án további információkkal egészítették ki. Ezt a panaszt és a kiegészítő információkat szintén az SA.33769. ügyszámon vették nyilvántartásba.

(9) A 2011 és 2015 közötti időszakban több levélváltásra került sor a Bizottság, a román hatóságok és az egyes panaszosok között.

(10) 2015. július 31-én kelt levelében a Bizottság tájékoztatta Romániát arról a határozatáról, hogy megindítja az EUMSZ 108. cikkének (2) bekezdése szerinti hivatalos vizsgálati eljárást a TMA-n működő légitársaságokra kivetett repülőtéri díjak, a repülőtér-üzembentartónak a 2011–2014-es és a 2014–2019-es időszakban általános gazdasági érdekű szolgáltatásokért nyújtott közfinanszírozás, valamint a földi kiszolgálási infrastruktúra 2011. évi megvásárlásához és a TMA parkolóhelyeihez nyújtott közfinanszírozás tekintetében (a továbbiakban: az eljárás megindításáról szóló 2015. évi határozat) ([4]).

(11) A román hatóságok 2015. augusztus 26-án kelt levelükben kérték az álláspontjuk benyújtására nyitva álló határidő meghosszabbítását.

(12) A Bizottság végül 2015. október 2-án kapta meg Románia észrevételeit.

(13) Az eljárás megindításáról szóló 2015. évi határozatot 2016. március 18-án tették közzé az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*. A Bizottság felhívta az érintett feleket, hogy a közzétételt követő egy hónapon belül nyújtsák be észrevételeiket.

(14) A Bizottság 2016. április 15-én kapott észrevételeket a Carpatairtől és a román hatóságoktól, 2016. május 2-án a Wizz Airtől, 2016. május 3-án pedig a Kolozsvár repülőtértől.

(15) A Bizottság 2016. augusztus 22-én továbbította a harmadik személyek észrevételeit Romániának. Románia 2016. szeptember 22-én válaszolt az észrevételekre.

(16) A Bizottság 2017. október 24-én kelt levelében kiegészítő információkat kért a román hatóságoktól. A román hatóságok 2018. február 19-én válaszoltak.

([3]) A Bizottság (EU) 2017/1149 határozata (2016. szeptember 27.) az SA.30931 (11/C) (korábbi N 185/10) számú, Románia által romániai regionális repülőterek javára nyújtott állami támogatásról (az értesítés a C(2016) 6031. számú dokumentummal történt) (HL L 166., 2017.6.29., 36. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2017/1149/oj).

([4]) Állami támogatás – Románia – SA.32963 (2015/C) (korábbi 2012/NN) (korábbi 2011/CP.) számú állami támogatás – A Wizz Airnek és a Cluj-Napoca repülőtérnek nyújtott állami támogatás – Felhívás észrevételek benyújtására az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének (2) bekezdése értelmében (HL C 104., 2016.3.18., 77. o.).

1.3. **Az eljárás megindításáról szóló 2011. és 2015. évi határozat közös eljárási lépései**

(17) A Bizottság 2020. február 26-án kiegészítő információkat kapott a román hatóságoktól. A Bizottság szolgálatai 2020. március 13-án telekonferenciát tartottak a román hatóságokkal, és 2020. május 5-én kiegészítő információkat kértek. A román hatóságok 2020. június 5-én válaszoltak.

(18) A Bizottság 2024. február 14-én, március 4-én, július 30-án és szeptember 25-én kelt levelében kiegészítő információkat kért a román hatóságoktól. A román hatóságok 2024. március 24-én, április 12-én, augusztus 30-án és október 22-én válaszoltak.

2. **MAROSVÁSÁRHELY ÉS MAROS MEGYE**

2.1. **Áttekintés**

(19) Marosvásárhely (Târgu Mureş) 116 000 lakosú ([5]) város Maros (Mureş) megyében. A megye közigazgatási központjaként működik, és régió feletti gazdasági központnak minősül.

(20) Maros megye Románia Közép-romániai régiójához tartozik (románul „*Centru*”). Ez a régió Fehér (Alba), Brassó (Brasov), Kovászna (Covasna), Hargita (Harghita) és Szeben (Sibiu) megyéket is magában foglalja. A Románia középpontjában elhelyezkedő régió egyenlő távolságra van a különböző határátkelőhelyektől.

2.2. **Népességi tendenciák és gazdasági teljesítmény**

(21) Maros megye népessége az elmúlt évtizedekben folyamatosan csökkent. 1990-ben a megye lakossága a becslések szerint 621 445 fő volt. 2010-re ez a szám 580 672-re esett vissza. 2020-ra a népesség tovább fogyatkozott, 557 200 főre, és az előrejelzések szerint 2050-re 436 600-ra fog csökkenni. A munkaképes korú (15–61 év) népesség várhatóan szintén drasztikusan, a 2010. évi 397 400-ról 2050-re 255 300-ra esik vissza – ami 35,8 %-os csökkenést jelent ([6]).

(22) A XXI. század első évtizedében Maros megye GDP-növekedése a második legalacsonyabb volt a Közép-romániai régió megyéi között, jelentősen lemaradva Bukarest mögött ([7]).

2.3. **Közúti infrastruktúra**

(23) 2009 decembere óta Maros megye 2 098 kilométernyi közúttal rendelkezett, amelyből 414 km országos és 1 684 km-es megyei közút volt. Azonban csak 425 kilométert minősítettek „korszerű” infrastruktúrának ([8]).

(24) A vizsgálat idején Maros megyében a közúti infrastruktúra nem biztosított gyors összeköttetést az ország többi részéhez. A Marosvásárhelyen áthaladó legjelentősebb európai útvonal az E60 volt, amely a magyar határt Borsnál (Borş) olyan városokkal köti össze, mint Nagyvárad (Oradea), Kolozsvár, Marosvásárhely, Brassó (Braşov), Ploieşti, Bukarest és Konstanca (Constanţa). Maros megye több más kulcsfontosságú közlekedési folyosóhoz is hozzáfért, ezek a következők: (a Magyarország határát Nagyszebennel, Brassóval és más nagyvárosokkal összekötő) E68, (a Bulgáriát Romániával összekötő, Bukaresten, Piteştin és Kolozsváron áthaladó) E81, valamint az E574 és az E58, amelyek összekapcsolják a régió kulcsfontosságú városait és a határokat ([9]).

([5]) 2021. évi adatok.

([6]) Közép-romániai Régió Fejlesztési Ügynöksége. A Közép-romániai régió demográfiai elemzése. Geodemográfiai különbségek. Trendek és előrejelzések (2010).
Megtekinthető a következő internetcímen: 31ycx_Analiza si prognoza demografica.pdf.

([7]) A GDP 1999 és 2007 között csak 39,2 %-kal nőtt Fehér megye 102 %-ához és Szeben megye 84,7 %-ához képest, és elmarad a régió 59,9 %-os átlagától.
A Közép-romániai Régió Fejlesztési Ügynökségének tájékoztatója. Munkanélküliség a Közép-romániai régióban – Okok és tendenciák (2010).
Megtekinthető a következő internetcímen: pqn30_somaj.pdf.

([8]) Közép-romániai Régió Fejlesztési Ügynöksége. Közlekedési infrastruktúra. A Közép-romániai régió fenntartható fejlődésének fő tényezői (2011).
Megtekinthető a következő internetcímen: Microsoft Word - Coperta studiu Infrastructura de transport.

([9]) Marosvásárhely önkormányzatának fenntartható városi mobilitási terve.
Megtekinthető a következő internetcímen: PMUD Târgu Mureș.

(25) A jövőbeli infrastrukturális fejlesztések közé tartozott akkoriban a tervezett A3-as erdélyi autópálya (románul *Autostrada A3*), amelynek célja, hogy Bukarestet Brassón, Marosvásárhelyen és Kolozsváron keresztül kösse össze a magyar határral, Maros megyén áthaladva. Emellett a Moldovába tervezett autópálya javítaná a Marosvásárhely és az olyan városok közötti kapcsolatokat, mint például Románvásár (Roman), Jászvásár (Iaşi) és a moldovai határ ([10]).

(26) A vizsgálat idején a Marosvásárhely Transilvania repülőtér (TMA) által generált forgalom nem tudta elkerülni Marosvásárhely városközpontját, ami a vasúti szolgáltatások gyenge minőségével együtt negatív hatással volt a megye mobilitására. Ezenkívül 2018 decemberében a TMA csak az A3-as lehajtójához kapcsolódott.

3. MAROSVÁSÁRHELY REPÜLŐTÉR

3.1. A repülőtér

(27) A Marosvásárhely Transilvania repülőtér Marosvásárhelytől 14 km-re délnyugatra fekszik. Fontos infrastruktúra az erdélyi régió regionális összeköttetése szempontjából, és számos, a légi közlekedési szolgáltatási ágazathoz kapcsolódó munkahelyet támogat.

(28) A TMA 450 km-re fekszik a tágabb régió fontosabb fővárosaitól, azaz Belgrádtól, Budapesttől, Bukaresttől és Chişinăutól egyaránt. A repülőtér egy több megyéből (például Maros, Hargita, Kovászna, Beszterce egyes részei, Brassó, Suceava és Szeben) álló régiót szolgál ki, amelynek összlakossága mintegy 2,7 millió fő.

(29) A legközelebbi repülőtér a körülbelül 103 km-re található Kolozsvár repülőtér, amely nagyjából 1 óra 30 perc személygépkocsival, valamint a Nagyszeben Nemzetközi Repülőtér, amely körülbelül 120 km-re, azaz személygépkocsival mintegy 1 óra 50 percre található. Az összes többi nagyobb repülőtér személygépkocsival több mint 2 órás távolságra van. A TMA utasszámait a 2005 és 2019 közötti időszak tekintetében az alábbi táblázat tartalmazza.

1. táblázat

A TMA utasszámai 2005 és 2019 között ([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) 2005 és 2019 között több légitársaság nyújtott menetrend szerinti járatokat a repülőtérről. A TMA-n menetrend szerinti járatokat kínáló főbb légitársaságok tevékenységeit a következő bekezdések ismertetik.

(31) A Wizz Air 2006 júniusában kezdte meg működését a repülőtéren egy budapesti útvonallal, majd 2007-ben öt másik útvonallal bővítette tevékenységét. 2007 novemberében a Wizz Air beszüntette tevékenységét a repülőtéren. 2008-ban a Wizz Air öt új útvonallal kezdte újra működését a repülőtéren. 2009-ben és 2010-ben a Wizz Air csak a budapesti útvonalát üzemeltette. 2011-ben a Wizz Air újranyitással és új útvonalak hozzáadásával (amelyek száma így összesen 8-ra emelkedett) növelte szolgáltatásait. Azóta a Wizz Air aktívan működik a repülőtéren, és a repülőtér 2017-es műszaki lezárásáig átlagosan 8–10 útvonalat üzemeltetett. A TMA-ról induló kereskedelmi szolgáltatások újbóli megnyitását követően a Wizz Air 2018-ban és 2019-ben négy útvonalat üzemeltetett a TMA-ról.

([10]) Marosvásárhely önkormányzatának fenntartható városi mobilitási terve.
Megtekinthető a következő internetcímen: PMUD Târgu Mureș.

([11]) A 2007–2009-es évekre vonatkozó végleges számok kissé eltérnek a 2016. évi jogerős határozatban szereplő számoktól a Románia által nyújtott pontosítások alapján. Az utasszám 2016. novemberi csökkenése azzal függ össze, hogy a repülőteret a futópálya és az előtér felújítása érdekében ideiglenesen lezárták, és az összes járatot törölték vagy Kolozsvár repülőtérre irányították át. A munka 2018 júniusában fejeződött be.
Forrás: https://www.aeroportultransilvania.ro/wp-content/uploads/2014/05/Raportul-anual-al-administratorilor-cu-privire-la-bilantul-31-12-2016.pdf.

(32) 2013-ban a Ryanair két útvonalat üzemeltetett Charleroi-ba és Pisába, és csak a Charleroi-ba irányuló útvonalat tartotta fenn 2014 közepéig, amikor beszüntette tevékenységét a repülőtéren, és 2014 óta nem üzemeltet útvonalakat.

(33) A Malév 2005 és 2012 között egy budapesti útvonalat üzemeltetett.

(34) A TAROM 2005 és 2014 között, valamint 2018-ban és 2019-ben üzemeltetett útvonalat Bukarestbe.

(35) A Carpatair 2005 és 2008 között egy járatot üzemeltetett Temesvár (Timişoara) felé.

(36) Emellett a 2005 és 2019 közötti időszakban számos légitársaság kínált charterjáratokat Dánia (Cimber Air és Wideroe), Egyiptom (Air Arabia, TAROM és Air Bucharest), Izrael (Sun D'Or) és Törökország (Corendon és TAROM) felé.

(37) A vizsgált időszakban nem üzemeltettek teherszállító járatot a repülőtéren. Az árufuvarozás főként közúti tranzitforgalom útján történt.

3.2. **A repülőtér-üzembentartó**

(38) 1990 és 2019 között a TMA üzembentartója a Regia Autonomă „Aeroportul Transilvania" Târgu-Mureş ([12]) volt. A legtöbb romániai repülőtérhez hasonlóan a TMA is a Romániai Regionális Repülőterek Vállalatának (a továbbiakban: RAATR) része volt, amely 1997-ig a román Közlekedési Minisztérium felügyelete alatt állt.

(39) Románia kormányának 398/1997. sz. határozata (a továbbiakban: az 1997. évi kormányhatározat) ([13]) értelmében az RAATR struktúráján belüli 13 repülőtér a helyi hatóságoknak, azaz a *Consilii Județene*-nak, vagyis a megyei tanácsoknak volt alárendelve. Ez vonatkozott a TMA-ra is, amely a Maros Megyei Tanácsnak volt alárendelve. Ezért 1997. augusztus 6-tól 2019-ig a repülőtér-üzembentartó a Maros Megyei Tanács felügyelete alatt működött ([14]). Az 1997. évi kormányhatározat előírta, hogy a repülőtér-üzembentartók finanszírozását saját forrásaikból, valamint a megyei tanácsok helyi költségvetéséből származó forrásokból kell biztosítani, az e célra jóváhagyott összegek keretein belül. ([15]) Az összes repülőtér-üzembentartó pénzügyi rendszere, küldetése és feladatai minden repülőtér esetében azonosak voltak ([16]).

(40) Az 1997. évi kormányhatározat ([17]) szerint a repülőtér eszközeit és kötelezettségeit 1997. június 30-án Maros megye vette át ([18]). Az átruházott eszközök magukban foglalták a terminált, a futópályát, a gurulóutakat és a beszállóplatformokat, később ezeket Maros megye eszközei között sorolták fel.

(41) A repülőtér-üzembentartó feladata a repülőtéri infrastruktúra karbantartása és üzemeltetése volt. Az üzembentartó repülőtéri szolgáltatásokat kínál, és díjakat számít fel a felhasználóknak (kereskedelmi légijármű-üzemeltetőknek és nem kereskedelmi „általános célú légi közlekedési" felhasználók) az ilyen infrastruktúra használatáért.

(42) 2011-ben a TMA-t a Maros Megyei Tanács 2011. augusztus 18-i 107/2011. sz. regionális határozata (a továbbiakban: 2011. augusztusi regionális határozat vagy az általános gazdasági érdekű szolgáltatásra vonatkozó 2011. évi megbízás) általános gazdasági érdekű szolgáltatás nyújtásával (a továbbiakban: 2011. évi általános gazdasági érdekű szolgáltatás) bízta meg. Ez a határozat 2011. augusztus 18-tól 2014. október 30-ig volt hatályban.

([12]) Az állami gazdasági egységek önálló vállalatként és kereskedelmi társaságként történő átszervezéséről szóló 15/1990. sz. román törvény 2. és 3. cikke értelmében önszabályozó jogi személy.
([13]) Románia kormányának 398/1997. sz. határozata egyes autonóm repülőtéri igazgatásoknak a Közlekedési Minisztérium felügyelete alól a megyei tanácsok felügyelete alá való áttételéről.
([14]) A Maros Megyei Tanács 37/11.9.1997. sz. határozata.
([15]) Az 1997. évi kormányhatározat 3. cikke.
([16]) Az 1997. évi kormányhatározat 3. cikke és II. melléklete (A repülőtér-üzembentartók szervezetéről és működéséről szóló keretrendelet).
([17]) Az 1997. évi kormányhatározat 1. cikkének (2) bekezdése.
([18]) Az 1997. évi kormányhatározat 3. melléklete.

(43) A repülőtér-üzembentartót a 2015. június 18-i 67/2015. sz. Maros megyei tanácsi határozattal módosított, 2014. október 30-i 161/2014. sz. Maros megyei tanácsi határozat (a továbbiakban: 2014. októberi regionális határozat vagy az általános gazdasági érdekű szolgáltatásra vonatkozó 2014. évi megbízás) egy második általános gazdasági érdekű szolgáltatással (a továbbiakban: 2014. évi általános gazdasági érdekű szolgáltatás) bízta meg. Ez a határozat 2019. május 9-ig volt hatályban.

4. AZ INTÉZKEDÉSEK RÉSZLETES LEÍRÁSA

(44) Ez a határozat öt intézkedésre terjed ki ([19]):

— 1. intézkedés – A TMA finanszírozása a 2007 és 2009 közötti időszakban

— 2. intézkedés – A TMA földi kiszolgálási infrastruktúrájának finanszírozása 2011-ben

— 3. intézkedés – A TMA finanszírozása az általános gazdasági érdekű szolgáltatásra vonatkozó 2011. évi megbízás keretében 2011 augusztusa és 2014 októbere között

— 4. intézkedés – A TMA finanszírozása az általános gazdasági érdekű szolgáltatásra vonatkozó 2014. évi megbízás keretében 2014 októbere és 2019. július 31. között

— 5. intézkedés – Repülőtéri díjak a TMA-n 2013. március 21. és 2019. február 16. között működő légitársaságok számára

4.1. 1. intézkedés – A TMA finanszírozása a 2007 és 2009 közötti időszakban

(45) A román hatóságok kifejtették, hogy a 2007 és 2009 közötti időszakban valamennyi kis romániai regionális repülőtér általában veszteséges volt, és működési veszteségeiket az állam évente fedezte ([20]).

(46) Konkrétan a TMA tekintetében a referencia-időszak üzemi eredményét, valamint a nyújtott közfinanszírozást az alábbi táblázat mutatja be.

2. táblázat

A TMA üzemi eredménye és a közfinanszírozás 2007 és 2009 között (RON)

Év	2007	2008	2009	Összesen
Működési költségek	4 855 746	6 143 528	7 135 784	18 135 058
Működési bevétel	2 979 561	2 016 657	2 018 773	7 014 991
A működés eredménye (hiány/veszteség)	(1 876 185)	(4 126 871)	(5 117 011)	(11 120 067)
Központi költségvetésből kifizetett kompenzáció összege	1 838 540	4 305 247	4 722 536	10 866 323
Központi költségvetésből nem fedezett finanszírozási hiány/túlkompenzáció	(37 645)	178 376	(394 475)	(253 744)
Központi költségvetésből nem fedezett finanszírozási hiány/túlkompenzáció (EUR)	(11 286)	48 440	(93 056)	(152 783)

([19]) Mivel ez a határozat két eljárás megindításáról szóló határozathoz kapcsolódik, a Bizottság az olvashatóság javítása érdekében átalakította az eljárás megindításáról szóló 2015. évi határozatban foglalt intézkedések számozásának sorrendjét.

([20]) Lásd az eljárás megindításáról szóló 2011. évi határozat (29) preambulumbekezdését.

(47) A TMA a 2007 és 2009 közötti időszakban összesen 10 866 323 RON-t (2 834 420 EUR ([21])) kapott az 1. intézkedésből. Bár a 2008-as eredményt túlkompenzációval zárták le, az e három évre vonatkozó teljes kompenzáció alacsonyabb volt, mint a működés eredménye, így a finanszírozási hiány 253 744 RON-t (152 783 EUR) tett ki.

(48) Románia szerint a 2007 és 2009 közötti időszakban évente nyújtott közfinanszírozás a TMA általános üzemben tartásából álló általános gazdasági érdekű szolgáltatás nyújtásának kompenzációját jelentette, és megfelelt az EK-Szerződés 86. cikke (2) bekezdésének [jelenleg az EUMSZ 106. cikkének (2) bekezdése] az általános gazdasági érdekű szolgáltatások működtetésével megbízott egyes vállalkozásoknak közszolgáltatással járó ellentételezés formájában megítélt állami támogatásokra történő alkalmazásáról szóló, 2005. november 28-i 2005/842/EK bizottsági határozatban (a továbbiakban: a 2005. évi ÁGÉSZ-határozat) ([22]) meghatározott feltételeknek.

(49) Konkrétan:

a) az általános gazdasági érdekű szolgáltatás működtetésével a repülőtér-üzembentartót a közszolgáltatási kötelezettségeket, a kompenzáció kiszámításának paramétereit és a túlkompenzáció elkerülésére szolgáló intézkedéseket megállapító 1997. évi kormányhatározattal bízták meg;

b) a repülőtér éves forgalma nem haladta meg az 1 000 000 utast.

(50) Az 1997. évi kormányhatározat kimondja, hogy a szóban forgó repülőterek működési és beruházási költségeit saját forrásokból fedezik, a szükséges mértékben közfinanszírozással kiegészítve. Románia úgy véli, hogy ez a mechanizmus megakadályozza a túlkompenzációt, amennyiben a repülőterek csak az összes költség fedezéséhez szükséges összeget kapják meg. Ezeket az összegeket az év elején fizetik ki a repülőtereknek a költség-előrejelzések alapján, és az esetleges többletet a pénzügyi év végén vissza kell fizetni az államnak. A kérdéses időszakra vonatkozóan a repülőtér költségvetését a Maros Megyei Tanács határozatával hagyták jóvá.

(51) A 2007. évre vonatkozóan a repülőtér költségvetését a Maros Megyei Tanács 2007. január 25-i 3. sz. határozata hagyta jóvá, amely jóváhagyja a Maros Megyei Tanács költségvetését és a Maros megye közigazgatási területi egységei fejlesztési programjainak társfinanszírozására elkülönített összegeket 2007-re.

(52) A repülőtér 2008. évi költségvetését a Regia Autonomă Aeroportul Transilvania Târgu Mureș igazgatóságának 2008. évi bevételi és kiadási költségvetéséről szóló, 2008. március 27-i 56. sz. Maros megyei tanácsi határozat hagyta jóvá, amely meghatározta a régió igazgatója számára a célkitűzéseket és a teljesítménykritériumokat is.

(53) 2009-re vonatkozóan a repülőtér költségvetését a Regia Autonomă Aeroportul Transilvania Târgu Mureș igazgatósága 2009. évi bevételi és kiadási költségvetésének jóváhagyásáról szóló, 2009. április 29-i 37. sz. Maros megyei tanácsi határozat hagyta jóvá.

4.2. **2. intézkedés – A TMA földi kiszolgálási infrastruktúrájának finanszírozása 2011-ben**

(54) Az eljárás megindításáról szóló 2015. évi határozat megállapította, hogy a repülőtér-üzembentartó összesen 3 038 362 RON (716 747 EUR) összegben részesült állami támogatásban a földi kiszolgálási infrastruktúra finanszírozásához. Románia szerint ezeket a kifizetéseket a Maros Megyei Tanács a Maros Megyei Tanács 2011. augusztus 18-i 107/2011. sz. regionális határozatának elfogadása előtt hagyta jóvá, amely határozat – amint azt a (42) preambulumbekezdés kifejti – a TMA-t általános gazdasági érdekű szolgáltatás nyújtásával bízta meg.

(55) Románia kifejtette, hogy az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokat nyújtó szolgáltatóként rá háruló kötelezettségek teljesítése érdekében minden repülőtér köteles biztosítani a repülőtéri díjak alól jogszabály alapján mentesített légi járművek mozgásának kiszolgálásához szükséges földi kiszolgálási infrastruktúra minimális szintjét ([23]) . A román hatóságok továbbá kifejtették, hogy a földi kiszolgálási infrastruktúra finanszírozása a berendezések tényleges költségére korlátozódott, amint azt az alábbi táblázat mutatja.

([21]) Az e határozatban szereplő átváltási árfolyam az Európai Központi Bank (EKB) által ajánlott értékeknek megfelelő éves átlagos hivatalos EUR/RON átváltási árfolyamként kerül kiszámításra. E tekintetben az alkalmazott átváltási árfolyamok a következők: 3,34 (2007), 3,68 (2008) és 4,24 (2009).

([22]) HL L 312., 2005.11.29., 67. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2005/842/oj.

([23]) Lásd az eljárás megindításáról szóló 2015. évi határozat (143) preambulumbekezdését.

3. táblázat

A földi kiszolgálási infrastruktúra közfinanszírozása 2011-ben (RON)

	Becsült költség, héával együtt	Becsült költség, héa nélkül	Héaérték (24 %)	A felajánlott állami támogatás értéke, héával együtt
Előtéri buszok	205 823	165 986	39 836	205 823
Utaspoggyász-kocsi	59 163	47 712	11 451	59 163
Földi energiaellátó egység (500 kVA)	179 676	144 900	34 776	179 676
Önjáró lépcsők	919 823	741 800	178 023	919 823
Jégmentesítő egység	1 673 876	1 349 900	323 976	1 673 876
ÖSSZESEN	**3 038 362**	**2 450 299**	**588 062**	**3 038 362**
ÖSSZESEN EUR	**716 747**	**578 023**	**138 723**	**716 747**

(56) A TMA 2011-ben összesen 2 450 299 RON (578 023 EUR) ([24]) összeget kapott a 2. intézkedésből.

(57) Románia kifejtette, hogy az igazgatóság számviteli nyilvántartásainak adatai szerint a levonható héának megfelelő 588 062 RON összeget nem számították bele a 2011-ben vásárolt földi kiszolgálási infrastruktúra költségébe, ezt az értéket ugyanis levonták az állami költségvetésnek fizetendő hozzáadottérték-adóból, majd a Maros Megyei Tanács irányító hatósága visszatérítette.

4.3. 3. intézkedés – A TMA finanszírozása az általános gazdasági érdekű szolgáltatásra vonatkozó 2011. évi megbízás keretében 2011 augusztusa és 2014 októbere között

(58) A 2011. augusztusi regionális határozat 1. cikkének (2) bekezdése értelmében a repülőtér által végzett alábbi tevékenységek minősülnek általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak:

a) repülőtéri infrastruktúra és berendezések építése: futópályák, terminálok, rámpák, forgalomirányító tornyok vagy az azokat közvetlenül támogató berendezések: tűzoltó berendezések, biztonsági és védelmi berendezések;

b) az infrastruktúra, a berendezések és az azokat közvetlenül támogató létesítmények üzemeltetése, beleértve a repülőtéri infrastruktúra karbantartását, javítását, korszerűsítését vagy igazgatását;

c) a légi közlekedéshez kapcsolódó kiegészítő szolgáltatások nyújtása, a földi kiszolgálás kivételével;

d) légiforgalom-irányítási szolgáltatások, tűzoltási szolgáltatások, készenléti szolgáltatások, biztonság biztosítása;

e) a repülőtereken meghatározott ellenőrzési tevékenységeket végző hatóságok számára szükséges terek és közművek meglétének biztosítása a jogszabályokkal összhangban;

([24]) Az e határozatban szereplő átváltási árfolyam az EKB által ajánlott értékeknek megfelelő éves átlagos hivatalos EUR/RON átváltási árfolyamként kerül kiszámításra. E tekintetben a 2011. évre alkalmazott átváltási árfolyam 4,2391.

f) a repülőtéri díjak megfizetése alól jogszabály alapján mentesített légi járművek ([25]) járatainak kezelése, beleértve e járatok utasait is;

g) a repülőtéri díjak megfizetése alól jogszabályban mentesített légi járművek számára szükséges földi kiszolgálási berendezések beszerzése és karbantartása; valamint

h) a repülőtéri infrastruktúra védelme.

(59) A román hatóságok szerint a fenti d)–h) pontban említett tevékenységek nem gazdasági jellegűek, és közhatalmi jogkörbe tartoznak.

(60) Az f) és g) pont tekintetében a román hatóságok kijelentik, hogy bizonyos légijármű-kategóriák valamennyi román repülőtéren jogszabály alapján mentesülnek minden repülőtéri adó és díj alól, beleértve a földi kiszolgálási díjakat is.

(61) A 2011. augusztusi regionális határozat 1. cikkének (3) bekezdése értelmében nem támogathatók azok a kereskedelmi tevékenységek, amelyek nem kapcsolódnak közvetlenül a repülőtér tevékenységeihez ([26]). Ezenkívül a 2011. augusztusi regionális határozat 4. cikke tartalmaz egy mechanizmust a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésért nyújtott kompenzáció felülvizsgálatára a túlkompenzáció elkerülése érdekében. A kompenzáció kiszámítása figyelembe veszi az általános gazdasági érdekű szolgáltatáshoz kapcsolódó tevékenységek végzése során felmerült összes költséget, valamint a közös költségek e tevékenységeknek megfelelő részét. A kompenzáció meghatározásakor figyelembe veendő bevétel magában foglalja az általános gazdasági érdekű szolgáltatás körébe tartozó tevékenységekből származó összes bevételt, valamint az általános gazdasági érdekű szolgáltatáshoz kapcsolódó tevékenységektől eltérő tevékenységekből származó nyereséget.

(62) A román hatóságok hangsúlyozták, hogy a repülőtér-üzembentartónak külön elszámolást kellett vezetnie az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokhoz kapcsolódó tevékenységekről és a kereskedelmi tevékenységekről, és vissza kell fizetnie a bármely ellenőrző szerv, többek között az országos hatóság szakosított szervezeti egysége által megállapított esetleges túlkompenzáció összegét. A repülőtér üzembentartója megerősíti, hogy a 2011. évi és az azt követő pénzügyi kimutatások az általános gazdasági érdekű szolgáltatások költségeinek és bevételeinek a kereskedelmi tevékenységekhez kapcsolódó költségektől és bevételektől való elkülönítésére vonatkozó elvekkel összhangban készültek.

(63) Továbbá a repülőtér-üzembentartó bevételeinek és kiadásainak költségvetését jóváhagyó 158/2012. sz. megyei tanácsi határozattal összhangban a Maros Megyei Tanácsot bízták meg a repülőtér-üzembentartó által benyújtott pénzügyi kimutatások ellenőrzésével és jóváhagyásával a túlkompenzáció elkerülése és annak ellenőrzése érdekében, hogy a repülőtér-üzembentartó teljesítette-e közszolgáltatási kötelezettségeit. Ezen ellenőrzések megállapításainak fényében a Maros Megyei Tanács felkéri a repülőtér-üzembentartót, hogy fizesse vissza a túlkompenzációt, vagy szükség esetén tegyen javaslatot az általános gazdasági érdekű szolgáltatáshoz kapcsolódó tevékenységek felülvizsgálatára.

(64) A TMA által készített és a román hatóságok által ellenőrzött éves pénzügyi kimutatások szerint a TMA-nak az általános gazdasági érdekű szolgáltatásra vonatkozó 2011. évi megbízás időszakára jellemző üzemi eredményét az alábbi 4. táblázat mutatja be. Amint az az alábbi táblázatban látható, bár az első évben a kompenzáció pozitív volt, nem ellensúlyozza a teljes veszteség szintjét azokban az években, amelyekben az általános gazdasági érdekű szolgáltatás fennállt.

([25]) A román légi közlekedési törvénykönyv 3. cikkének (2) bekezdése szerint a kereskedelmi forgalom számára nyitott repülőtereken a következő típusú légi járművek mentesülnek az utasdíj, a leszállási díj, a parkolási és világítási díj, valamint a léginavigációs szolgáltatási díj megfizetése alól: a) román katonai repülőgépek, b) külföldi katonai repülőgépek, a Védelmi Minisztérium kérésére kötött kétoldalú megállapodások alapján, c) az állam képviselőit hivatalos minőségükben szállító légi járművek, d) az ENSZ, a Vöröskereszt vagy a Vörös Félhold érdekében közlekedő légi járművek, e) kutatási-mentési feladatokat végző légi járművek, f) humanitárius és segítségnyújtási missziókat végző légi járművek, g) olyan légi járművek, amelyeknek műszaki nehézségek, meteorológiai viszonyok vagy egyéb veszélyhelyzetek miatt le kell szállniuk, h) a Közlekedési Minisztérium és/vagy a Védelmi Minisztérium utasítására leszálló légi járművek, i) jogszabályban meghatározott egyéb típusú légi járművek. A 31. cikk (4) bekezdése értelmében az a)–c) pontban meghatározott mentességek csak azokon a repülőtereken alkalmazhatók, ahol a román állam a többségi részvényes.

([26]) Bár az általános gazdasági érdekű szolgáltatásra vonatkozó 2011. évi megbízás beruházási támogatást is lehetővé tett, e határozat hatálya a működési támogatás értékelésére korlátozódik a 4. táblázatban meghatározott összegek erejéig.

4. táblázat

A TMA üzemi eredménye és a közfinanszírozás az általános gazdasági érdekű szolgáltatásra vonatkozó 2011. évi megbízás időszakában (RON)

Időszak	2011	2012	2013	2014. január–október	Összesen
Működési költségek	7 924 410	10 517 504	11 605 800	9 115 644	39 163 358
Működési bevétel	3 064 460	5 012 189	5 939 214	5 030 556	19 046 419
A működés eredménye/ Veszteség	(4 859 950)	(5 505 315)	(5 666 586)	(4 085 088)	(20 116 939)
A kompenzáció összege	4 951 625	5 367 648	5 606 274	3 592 570	19 518 117
A kompenzációval nem fedezett finanszírozási hiány	91 675	(137 667)	(60 312)	(492 518)	(598 822)
A kompenzációval nem fedezett finanszírozási hiány (EUR)	21 626	(30 871)	(13 648)	(110 977)	(134 699)

(65) A TMA 2011-től 2014 októberéig összesen 19 518 117 RON (4 449 930 EUR) ([27]) összeget kapott a 3. intézkedésből.

4.4. 4. intézkedés – A TMA finanszírozása az általános gazdasági érdekű szolgáltatásra vonatkozó 2014. évi megbízás keretében 2014. október 30. és 2019. május 9. között

(66) A 2014. októberi regionális határozat 1. cikkének (2) bekezdése értelmében az alábbi tevékenységek minősülnek általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak a TMA-n:

a) a kormány által igazgatott légijármű-mozgási területek (futópálya, forgalmi előterek, peronok), irányítótorony, terminálok, elektromos üzem, valamint a kapcsolódó berendezések igazgatása, rutinszerű karbantartása, javítása, korszerűsítése, bővítése és építése, e berendezések közé értve a biztonsági és védelmi rendszereket és berendezéseket, az elektromos rendszereket, a futópálya-világítást, a közüzemi hálózatokat, a tűzvédelmi rendszereket, az ellenőrző és a megfigyelő rendszereket;

b) a repülőtéri terminálok utasforgalmának szervezése, felszerelése, karbantartása és üzemeltetése, biztonsági és védelmi szolgáltatások nyújtása;

c) az állami tulajdonban lévő légi járművek földi kiszolgálása, beleértve a kapcsolódó berendezések beszerzését is ([28]);

d) a repülőtéri infrastruktúra védelme;

e) a repülőtér helyiségeiben végzett kutatási-mentési műveletek;

f) a veszélyhelyzeteket, a tűzmegelőzést és -ellenőrzést szolgáló védelmi és biztonsági létesítmények;

g) a vámigazgatás, a határrendészet, a légi közlekedési rendőrség, a Belügyminisztérium és a Román Hírszerző Szolgálat által a konkrét tevékenységeik elvégzéséhez igényelt területek, létesítmények és infrastruktúra biztosítása; valamint

h) ingyenes üzemeltetés állami légi járatok, bizonyos minisztériumokon és kormányzati szolgálatokon belüli katonai célú repülések, sürgősségi járatok és egyéb, jogilag szabályozott helyzetek tekintetében.

([27]) Az e határozatban szereplő átváltási árfolyam az EKB által ajánlott értékeknek megfelelő éves átlagos hivatalos EUR/RON átváltási árfolyamként kerül kiszámításra. E tekintetben az alkalmazott átváltási árfolyamok a következők: 4,24 (2011), 4,46 (2012), 4,42 (2013) és 4,44 (2014).

([28]) Ami a földi kiszolgálást illeti, Románia azzal érvelt, hogy nincs olyan jogi rendelkezés, amely kifejezetten megtiltaná a földi kiszolgálás felvételét az általános gazdasági érdekű szolgáltatások kategóriájába. A földi kiszolgálási tevékenység a légi közlekedést kiegészítő repülőtéri szolgáltatás, és e szolgáltatás hiányában a Marosvásárhely repülőtér nem tudná teljesíteni a Maros Megyei Tanács által rábízott közszolgáltatási kötelezettségeket.

(67) A román hatóságok szerint a 2014. évi általános gazdasági érdekű szolgáltatást az európai uniós állami támogatási szabályoknak az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásának ellentételezésére való alkalmazásáról szóló bizottsági közleménnyel ([29]), valamint a közszolgáltatás ellentételezése formájában nyújtott állami támogatásról szóló európai uniós keretszabállyal (a továbbiakban: a 2012. évi ÁGÉSZ-keretszabály) ([30]) összhangban dolgozták ki, és figyelembe vették a repülőtereknek és a légitársaságoknak nyújtott állami támogatásról szóló 2014. évi iránymutatást (a továbbiakban: a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás) ([31]) is. A 2014. októberi regionális határozat az általános gazdasági érdekű szolgáltatás megvalósításának kompenzációjaként lehetővé teszi mind a beruházási, mind a működési költségek vissza nem térítendő támogatását.

a) A 2014. októberi regionális határozat 4. cikkének (2) bekezdése értelmében az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokhoz kapcsolódó beruházási költségeket a repülőtér-üzembentartó üzleti tervével összhangban a finanszírozási hiány alapján az elszámolható költségek 75 %-ának megfelelő intenzitásig kompenzálják.

b) A 2014. októberi regionális határozat 4. cikkének (4) bekezdése értelmében a működési költségek közfinanszírozása évente kerül meghatározásra a repülőtér-üzembentartó üzleti tervével összhangban az általános gazdasági érdekű szolgáltatási tevékenységek működési finanszírozási hiánya alapján. A 4. cikk (5) bekezdése szerint a működési költségek kompenzációja az első öt évben nem haladhatja meg az előző öt év működési hiányának 80 %-át, a következő öt évben pedig ugyanezen időszak működési hiányának 50 %-át.

c) A 2014. októberi regionális határozat 4. cikkének (7) bekezdése értelmében a kompenzáció összege (mind a működési, mind a beruházási költségekért) nem haladhatja meg a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése során felmerült költségek fedezéséhez szükséges összeget. A 4. cikk (9) bekezdése szerint csak az általános gazdasági érdekű szolgáltatáshoz kapcsolódó költségeket és a közös költségekhez való arányos hozzájárulást kell figyelembe venni. A 4. cikk (10) bekezdése szerint viszont a kompenzáció tekintetében figyelembe veendő bevétel magában foglalja az általános gazdasági érdekű szolgáltatáshoz kapcsolódó összes bevételt, de a repülőtér egyéb, e szolgáltatáshoz nem kapcsolódó tevékenységeiből származó nyereséget is. Végül a 4. cikk (11) bekezdése szerint az esetleges túlkompenzáció elkerülése érdekében a kompenzáció nem haladhatja meg a fent említett költségek és bevételek közötti különbséget.

(68) A 2. cikk (2) és (3) bekezdése szerint a 2014. évi általános gazdasági érdekű szolgáltatás eredetileg tízéves, azaz 2024. április 4-ig tartó időszakot fedne le annak érdekében, hogy egybeessen a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás szerint a működési támogatásra vonatkozó úgynevezett „átmeneti időszakkal", és a következő forgatókönyvek alapján lehetséges felülvizsgálatot irányzott elő: i. az eredeti megbízástól számított négy év elteltével, ii. ha a repülőtér forgalma meghaladja az évi 700 000 utast, vagy iii. amennyiben a vonatkozó jogszabályok előírják. A fent említettek szerint azonban a 2014. októberi regionális határozat csak 2019. május 9-ig volt hatályban.

(69) A román hatóságok tájékoztatást nyújtottak a TMA 2014–2024-es időszakra vonatkozó üzleti tervéről (a továbbiakban: üzleti terv).

5. táblázat

Az üzleti tervben előirányzott várható előzetes gazdasági mutatók (RON)

	2014. nov. – dec.	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Várható bevételek a 2014. október 30. előtt rendelkezésre álló információk alapján	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
Várható költségek a 2014. október 30. előtt rendelkezésre álló információk alapján	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]) A Bizottság közleménye az európai uniós állami támogatási szabályoknak az általános gazdasági érdekű szolgáltatás nyújtásának ellentételezésére való alkalmazásáról (HL C 8., 2012.1.11., 4. o.).

([30]) A Bizottság közleménye – A közszolgáltatás ellentételezése formájában nyújtott állami támogatásról szóló európai uniós keretszabály (HL C 8., 2012.1.11., 15. o.).

([31]) A Bizottság közleménye – Iránymutatás a repülőtereknek és a légitársaságoknak nyújtott állami támogatásról (2014) (HL C 99., 2014.4.4., 3. o.).

	2014. nov. – dec.	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Várható működési finanszírozási hiány a 2014. október 30. előtt rendelkezésre álló információk alapján	(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)
Becsült kompenzáció	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
Becsült kompenzáció (EUR)	547 818	1 281 859	849 025	618 862	495 105	338 450	256 266	194 335	88 120	0	0

(70) A román hatóságok által a 2014. évi megbízás alapján ténylegesen odaítélt összegeket az alábbi táblázat mutatja be.

6. táblázat

Finanszírozás az általános gazdasági érdekű szolgáltatásra vonatkozó 2014. évi megbízás szerint

Kompenzáció	2014. november–december	2015	2016	2017	2018	2019. január–április	Összesen
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) A TMA 2014 novemberétől 2019 áprilisáig összesen 21 719 661 RON (4 795 362 EUR) ([32]) összeget kapott a 4. intézkedésből.

(72) A román hatóságok kifejtették, hogy annak fő oka, hogy a 2017–2018-as időszakban a tényleges kompenzáció magasabb volt, mint az előzetesen becsült kompenzáció, a repülési korlátozásoknak és a járatok 2016 novembere és 2018 júniusa közötti teljes felfüggesztésének tudható be (ez az az időszak, amikor a futópálya nem felelt meg a műszaki előírásoknak, majd ezt követően újjáépítették). 2018. június 25-én a repülőtér működési tevékenysége egy 12 hónapos (2016. november 17. és 2017. október 4. közötti) korlátozott járatüzemeltetési és egy 8 hónapos (2017. október 4. és 2018. június 25. közötti) járatfelfüggesztési időszakot követően folytatódott.

4.5. 5. intézkedés – Repülőtéri díjak a TMA-n 2013. március 21. és 2019. február 16. között működő légitársaságok számára

(73) A román hatóságok jelzik, hogy:

a) A román állam a 2011. május 4-i 455. sz. kormányhatározattal megállapította a romániai repülőtereken a repülőtéri díjak kivetésének közös elveit. E jogszabály értelmében a repülőtéri díjakat a repülőtér minden használójára megkülönböztetésmentesen kell alkalmazni. A repülőtér-üzembentartók továbbá jogosultak arra, hogy a repülőtéri díjakat releváns, objektív és átlátható kritériumok alapján a közérdek és az általános érdek bizonyos szempontjaihoz igazítsák, beleértve a környezetvédelmi megfontolásokat is ([33]) . Végezetül a kormányhatározat a *Regia Autonomă „Autoritatea Aeronautică Civilă Română”*-t (azaz a Román Polgári Légi Közlekedési Hatóságot) jelölte ki a 455. sz. kormányhatározat rendelkezései alkalmazásának felügyeletéért felelős független felügyeleti hatóságnak ([34]).

([32]) Az e határozatban szereplő átváltási árfolyam az EKB által ajánlott értékeknek megfelelő éves átlagos hivatalos EUR/RON átváltási árfolyamként kerül kiszámításra. E tekintetben az alkalmazott átváltási árfolyamok a következők: 4,44 (2014), 4,46 (2015), 4,49 (2016), 4,57 (2017), 4,65 (2018), 4,75 (2019), 4,84 (2020), 4,92 (2021) és 4,93 (2022).

([33]) A 2011. május 4-i 455. sz. kormányhatározat 5. cikke.

([34]) A 2011. május 4-i 455. sz. kormányhatározat 14. cikke.

b) Románia Közlekedési és Infrastrukturális Minisztériumának 2011. szeptember 23-i 744/2011. sz. rendelete (a továbbiakban: a Közlekedési Minisztérium 2011. évi rendelete) a következő repülőtéri díjakra alkalmazandó: i. leszállási díj ([35]); ii. világítási díj ([36]), iii. parkolási díj ([37]), iv. személyszállítási szolgáltatási díj ([38]), v. fejlesztési díj ([39]), vi. tranzitdíj ([40]) és vii. transzferdíj ([41]). A rendelet egyértelművé teszi, hogy a fent említett repülőtéri díjak bármelyikének alkalmazására vonatkozó döntés a repülőtér-üzembentartó hatáskörébe tartozik ([42]). Végezetül a rendelet kimondja, hogy a repülőtér-üzembentartó több konkrét körülmény között is bevezethet repülőtéri díjakat ([43]), és hogy ezeket megkülönböztetéstől mentesen és a felhasználók közötti verseny torzítása nélkül kell alkalmazni.

c) A Közlekedési Minisztérium 2011. évi rendeletét a TMA tekintetében a Maros Megyei Tanács 2012. február 29-i 25/2012. sz. határozata (a továbbiakban: 2012. februári regionális határozat) hajtotta végre. E határozat értelmében a repülőtéri díjakat átlátható és megkülönböztetésmentes módon kell alkalmazni a repülőtéri infrastruktúra valamennyi használójára, és azokat a Maros Megyei Tanácsnak jóvá kell hagynia ([44]).

d) A repülőtéri díjak mértékét a Maros Megyei Tanács 2012. július 6-i 83/2012. sz. határozata (a továbbiakban: 2012. júliusi regionális határozat) állapította meg, amely jóváhagyta a TMA igazgatóságának 2012. június 7/26. sz. határozatát. E határozat csak a TMA-n működő légitársaságokra vonatkozott. Ez a határozat hatályon kívül helyezte a korábbi, 2011. március 24-i 26/2011. sz. Maros megyei tanácsi határozatot (a továbbiakban: 2011. márciusi regionális határozat).

([35]) A Közlekedési Minisztérium 2011. évi rendeletének 1. melléklete a következő feltételeket határozza meg a leszállási díj tekintetében:
a) A díjat a légi jármű hitelesített maximális felszállótömege alapján számítják ki.
b) Az egy tonna 500 kg-nál kisebb törtrészeit figyelmen kívül kell hagyni, és az 500 kg-nál nagyobb törtrészeket egy tonnának kell tekinteni; az 500 kg-nál kisebb maximális felszállótömegű légi járműveknek egy tonnát kell felszámítani.
c) A díjat egy leszállás és egy felszállás után vetik ki, és a díjfizetőt a következőkre jogosítja fel:
— repülőtéri létesítmények és berendezések használata, a világítás kivételével,
— terminálterületek és létesítmények használata, azok kivételével, amelyekre külön díjat állapítanak meg,
— a légi jármű parkolása, de legfeljebb a leszállást követő két óráig.
d) A díj adott esetben magában foglalja a repülőtérnek a légi járművek mozgási felületeivel kapcsolatos beruházási kiadásokat és a karbantartási munkálatok költségeit is.
e) Az üzemeltetés gyakoriságának növelése érdekében a repülőtér-üzembentartó a leszállási díjból legfeljebb 50 %-os engedményt alkalmazhat, a mozgások számától függően, legfeljebb 5 %-os növekményekkel.

([36]) A Közlekedési Minisztérium 2011. évi rendeletének 1. melléklete a következő feltételeket határozza meg a világítási díj tekintetében:
a) A díjat a légi jármű hitelesített maximális felszállótömege alapján számítják ki.
b) Az egy tonna 500 kg-nál kisebb törtrészeit figyelmen kívül kell hagyni, és az 500 kg-nál nagyobb törtrészeket egy tonnának kell tekinteni; az 500 kg-nál kisebb maximális felszállótömegű légi járműveknek egy tonnát kell felszámítani.
c) A díjat minden olyan leszállásra és minden olyan felszállásra ki kell vetni, amely a repülőtéri világítólétesítményeket és/vagy világítóberendezéseket használja.

([37]) A Közlekedési Minisztérium 2011. évi rendeletének 1. melléklete a következő feltételeket határozza meg a parkolási díj tekintetében:
a) A díjat a légi jármű hitelesített maximális felszállótömege és az állási intervallum alapján számítják ki.
b) Az egy tonna 500 kg-nál kisebb törtrészeit figyelmen kívül kell hagyni, és az 500 kg-nál nagyobb törtrészeket egy tonnának kell tekinteni; az 500 kg-nál kisebb maximális felszállótömegű légi járműveknek egy tonnát kell felszámítani.

([38]) A Közlekedési Minisztérium 2011. évi rendeletének 1. melléklete a következő feltételeket határozza meg a személyszállítási szolgáltatási díj tekintetében:
a) A díjat minden egyes, a repülőtéren beszálló és onnan induló utas után ki kell vetni.
b) A díj nem vonatkozik a tranzitutasokra, az átszálló utasokra és a 2 év alatti gyermekekre.

([39]) A Közlekedési Minisztérium 2011. évi rendeletének 1. melléklete a következő feltételeket határozza meg a fejlesztési díj tekintetében:
a) A díjat a repülőtérről induló minden egyes utas beszállása után kell kivetni, és azt az alkalmazási időszakkal együtt közzé kell tenni.
b) A díjat annak a beruházási célnak az időtartamára kell kivetni, amelyre azt alkalmazzák.
c) A díjat átlátható módon kell megállapítani, tájékoztatva a repülőtér használóit a díjból finanszírozandó beruházási célokról és a díj időtartamáról.

([40]) A Közlekedési Minisztérium 2011. évi rendeletének 1. melléklete a következő feltételeket határozza meg a tranzitdíj tekintetében:
a) A díjat minden egyes, a repülőtéren beszálló és ott átszálló utas után ki kell vetni.
b) A díj nem vonatkozik a 2 év alatti gyermekekre.
c) A díj adott esetben tartalmazza a repülőtér transzferműveletekhez kapcsolódó beruházási költségeit, valamint az átszálló utasokkal kapcsolatos repülőtér-védelmi költségeket is.

([41]) A Közlekedési Minisztérium 2011. évi rendeletének 1. melléklete a következő feltételeket határozza meg a transzferdíj tekintetében:
a) A díjat a repülőtéren beszálló és az adott repülőtéren átszálló utasok után kell kivetni.
b) A díj nem vonatkozik a 2 év alatti gyermekekre.
c) A díj adott esetben tartalmazza a repülőtér transzferműveletekhez kapcsolódó beruházási költségeit, az 5. pont b) és c) alpontjára is figyelemmel, valamint az átszálló utasokkal kapcsolatos repülőtér-védelmi költségeket is.

([42]) A Közlekedési Minisztérium 2011. évi rendelete 1. cikkének (3) bekezdése.

([43]) A Közlekedési Minisztérium 2011. évi rendelete 4. cikkének (1) bekezdése és 1. melléklete.

([44]) A 2012. februári regionális határozat 10. cikkének (8) bekezdése.

e) A 2012. júliusi regionális határozatot a jogszabályi előírásoknak megfelelően a Belügyminisztériumhoz nyújtották be jogszerűségi ellenőrzés céljából. A minisztérium nem vetett fel jogellenességi szempontokat. A 2012. júliusi regionális határozat repülőtéri díjait 2012. szeptember 20-án közzétették Románia légiforgalmi tájékoztató kiadványában (a továbbiakban: AIP). A hatályos jogszabályoknak megfelelően a közzétételük után 6 hónappal, azaz 2013. március 21-én léptek hatályba.

(74) A 2012. júliusi regionális határozat értelmében a repülőtéri díjak mértéke a 7. táblázatban bemutatottaknak megfelelően alakult.

7. táblázat

Repülőtéri díjak a TMA-n a 2012. júliusi regionális határozat alapján

Díj	Költség (EUR)
Leszállás	1,25/tonna
Futópálya-világítás	0,40/tonna
Parkolás	0,15/tonna/óra
Személyszállítási szolgáltatási díj	1,00/utas

(75) A román hatóságok kijelentették, hogy a repülőtér-üzembentartó nem kapta meg az utasonként 1 EUR összegű teljes személyszállítási szolgáltatási díjat. Ebből az összegből utasonként 0,275 EUR-t utaltak át a Polgári Repülésbiztonsági Vizsgálati és Elemző Központnak, és beszállt utasonként 0,05 EUR-t a Román Polgári Légi Közlekedési Hatóságnak (azaz a repülőtér-üzembentartó beszállt utasonként összesen 0,325 EUR-t utal át e szervezeteknek).

(76) A 2012. júliusi regionális határozat értelmében a 7. táblázatban szereplő leszállási díjra engedmény adható, ha a légitársaság havonta háromnál több leszállást hajt végre a repülőtéren. Az engedményeket a repülőgép típusától függetlenül, a következő skála szerint kínálták:

8. táblázat

Engedmények a leszállási díjra a TMA-n a 2012. júliusi regionális határozat alapján

Leszállások száma/hónap	Engedmény
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 %
Több mint 46	50 %

(77) Románia benyújtotta a 2011–2015-ös repülőtéri díjakból származó bevételeket részletező gazdasági előrejelzési dokumentumot, amely a 2011-re vonatkozó utólagos tényleges adatokon és a 2012–2015-ös időszakra vonatkozó előzetes előrejelzéseken alapul ([45]). Ezeket az előrejelzéseket a 2012. júliusi regionális határozat elfogadása előtt készítették el. A gazdasági előrejelzés elkészítésekor a fő nemzetközi menetrend szerinti légi fuvarozó a Wizz Air volt, amely Airbus 320 repülőgépeit nyolc célállomásra üzemeltette, ezek: Madrid, Barcelona, Milánó (Bergamo), Róma, Párizs, Budapest, Dortmund és London. A Tarom rendszeres járatokat üzemeltetett Bukarestbe.

(78) A gazdasági előrejelzési dokumentumban foglalt irányítási terv a Wizz Air által végzett műveletek számának növelését irányozta elő azáltal, hogy Münchennel, Frankfurttal és Bolognával (Forlì) egészítette ki az útvonalakat, és négy Ryanair-célállomást hozott létre. Emellett egy másik légitársaság, az Air Patriot bejelentette, hogy 2013 januárjától járatokat kíván indítani a TMA-ról Bukarestbe, Bécsbe és Isztambulba ([46]).

9. táblázat

Átlagos várható bevételek a 2012. júliusi regionális határozat alapján ([47])

Év	Wizz Air járatpárok	Egyéb járatpárok	Bevételek a Wizz Airtől összesen (EUR)	Egyéb bevételek összesen (EUR)	Bevételek a Wizz Airtől összesen (RON)	Egyéb bevételek összesen (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. A HIVATALOS VIZSGÁLATI ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁNAK OKAI

(79) Az eljárás megindításáról szóló 2011. évi határozatban a Bizottság kétségeit fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy az 1. intézkedés (a fenti (45)–(50) preambulumbekezdés) összeegyeztethetőnek tekinthető-e a belső piaccal.

(80) Az eljárás megindításáról szóló 2015. évi határozatban a Bizottság kétségeit fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy a 2–5. intézkedés (a fenti (54)–(78) preambulumbekezdés) összeegyeztethetőnek tekinthető-e a belső piaccal.

5.1. 1. intézkedés – A TMA finanszírozása a 2007 és 2009 közötti időszakban

(81) Az eljárás megindításáról szóló 2011. évi határozat kétségeket vetett fel a román regionális repülőterek – köztük a TMA – 2007 és 2009 közötti gazdasági tevékenységének általános gazdasági érdekű szolgáltatásként való minősítésével kapcsolatban.

(82) A Bizottság kétségeit fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy a 2005. évi ÁGÉSZ-határozat összeegyeztethetőségi kritériumai teljesültek-e. A Bizottságot különösen aggasztotta az általános gazdasági érdekű szolgáltatás meghatározásának esetleges nyilvánvaló hibája, mivel nem volt egyértelmű, hogy e repülőterek nélkül az érintett régiók ne lennének kellőképpen összekapcsolva az ország többi részével és az EU-val, ha kizárólag a piaci erőkre bíznák őket ([48]).

([45]) A román hatóságok kifejtették, hogy a dokumentum csak 4 évet ölelt fel, mivel az igazgatóság hivatali idejéhez igazodott. Románia kifejtette, hogy ez összhangban van a 109/2011. sz. szükséghelyzeti kormányrendelet 8. cikkének (1) bekezdésével, amely az igazgatóság megbízatását négy évre korlátozta.

([46]) Az Air Patriot egyoldalúan döntött úgy, hogy nem üzemel a TMA-ról. E határozat indokai nem ismertek a román hatóságok számára.

([47]) A táblázat a 2011. évre vonatkozó tényleges adatokat és a 2012–2015-ös időszakra vonatkozó előrejelzést tartalmazza.

([48]) Az eljárás megindításáról szóló 2011. évi határozat (107) és (108) preambulumbekezdése.

(83) Az eljárás megindításáról szóló 2011. évi határozattal megindított vizsgálatot a 2016. évi jogerős határozat lezárta a román hatóságok által 2007 és 2009 között Arad, Bákó (Bacău), Nagybánya (Baia Mare), Craiova, Jászvásár, Nagyvárad, Szatmárnémeti (Satu Mare), Nagyszeben, Szucsáva (Suceava), Tulcsa (Tulcea) és Konstanca repülőtereknek nyújtott finanszírozással kapcsolatban.

(84) A 2016. évi jogerős határozat megállapította, hogy a fent említett repülőtereknek nyújtott közfinanszírozás az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősül, amelyet az EUMSZ 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével hajtottak végre. A Bizottság vizsgálata megállapította, hogy a román repülőtereknek nyújtott közfinanszírozás nem volt összhangban sem a 2005. évi ÁGÉSZ-határozattal, sem a 2012. évi ÁGÉSZ-határozattal ([49]), sem pedig a 2012. évi ÁGÉSZ-keretszabállyal, mivel Románia nem bizonyította, hogy a repülőtér-üzembentartókat az általa alapul vett állítólagos megbízási aktusok révén egyértelműen meghatározott közszolgáltatási kötelezettségekkel bízták meg. ([50]) A finanszírozást ehelyett a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás ([51]) fényében találták összeegyeztethetőnek. A támogatást ezért az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében a belső piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánították.

(85) A CNIA-nak és a TMA-nak 2007 és 2009 között nyújtott közfinanszírozás vizsgálata továbbra is folyamatban maradt, mivel a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a szóban forgó intézkedést megfelelőbben értékelnék olyan külön jogerős határozatokban, amelyek az eljárás megindításáról szóló 2015. évi határozat alapján vizsgált intézkedésekre is kiterjednének ([52]).

5.2. **2. intézkedés – A TMA földi kiszolgálási infrastruktúrájának finanszírozása 2011-ben**

(86) Románia úgy vélte, hogy a földi kiszolgálási szolgáltatások finanszírozása a TMA általános gazdasági érdekű szolgáltatásokkal összefüggő feladataihoz kapcsolódik. E tekintetben úgy tűnik, hogy a szóban forgó földi kiszolgálási infrastruktúrát minden egyes, a TMA-ra érkező és onnan induló járat használta, és az a repülőtér általános üzemeltetéséhez kapcsolódott.

(87) Az eljárás megindításáról szóló 2015. évi határozatban a Bizottság kétségeit fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy a TMA-t valódi közszolgáltatással bízták-e meg, és előzetesen arra a következtetésre jutott, hogy a földi kiszolgálási szolgáltatások közfinanszírozása ebben az esetben nem feltétlenül minősül általános gazdasági érdekű szolgáltatás kompenzációjának.

(88) A Bizottság továbbá a földi kiszolgálási szolgáltatások finanszírozását a 2005. évi légi közlekedési iránymutatás alapján értékelte. A Bizottság arra az előzetes álláspontra helyezkedett, hogy a földi kiszolgálási infrastruktúra finanszírozása nem minősül elszámolható költségnek a beruházási támogatás összeegyeztethetőségének értékelése szempontjából ([53]), és arra a következtetésre jutott, hogy a finanszírozás *prima facie* összeegyeztethetetlen a 2005. évi légi közlekedési iránymutatással.

5.3. **3. intézkedés – A TMA finanszírozása az általános gazdasági érdekű szolgáltatásra vonatkozó 2011. évi megbízás keretében 2011 augusztusa és 2014 októbere között**

(89) Az eljárás megindításáról szóló 2015. évi határozat kétségeket vetett fel azzal kapcsolatban, hogy a 2011. évi általános gazdasági érdekű szolgáltatás megfelel-e az Altmark-ítéletnek ([54]), mivel a repülőtér-üzembentartót nem közbeszerzési eljárást követően választották ki, és nincs bizonyíték arra, hogy a kompenzáció egy tipikus, jól vezetett repülőtér-üzembentartó költségén alapult volna.

(90) A fentiek alapján a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a négy Altmark-feltétel nem teljesült együttesen, és arra az előzetes következtetésre jutott, hogy az előny megléte nem zárható ki.

([49]) A Bizottság 2012/21/EU határozata (2011. december 20.) az Európai Unió működéséről szóló szerződés 106. cikke (2) bekezdésének az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásával megbízott egyes vállalkozások javára közszolgáltatás ellentételezése formájában nyújtott állami támogatásra való alkalmazásáról (az értesítés a C(2011) 9380. számú dokumentummal történt) (HL L 7., 2012.1.11., 3. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2012/21(1)/oj).

([50]) A 2016. évi jogerős határozat (111)–(113) és (121) preambulumbekezdése.

([51]) Az intézkedéseket a Bizottság a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 113., 129., 137. és 172. pontja alapján nyilvánította összeegyeztethetőnek.

([52]) A 2016. évi jogerős határozat (69) preambulumbekezdése.

([53]) A 2005. évi légi közlekedési iránymutatás 53. pontjának iii. alpontja és 55. pontja.

([54]) A Bíróság 2003. július 24-i ítélete, Altmark Trans és Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

(91) Továbbá, bár Románia azt állította, hogy a TMA-nak a 2011 és 2014 közötti időszakban nyújtott közfinanszírozás a 2005. évi ÁGÉSZ-határozat hatálya alá tartozó, általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásáért járó kompenzáció volt, a Bizottság kétségeit fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy a kompenzációt egyértelműen, átlátható és tárgyilagos módon, előzetesen határozták-e meg, és az arányos volt-e az általános gazdasági érdekű szolgáltatás költségeivel. Ugyanezen okokból a Bizottság kétségeit fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy az intézkedés megfelel-e a 2012. évi ÁGÉSZ-keretszabályban meghatározott kritériumoknak, és arra az előzetes álláspontra helyezkedett, hogy a támogatás nem tekinthető összeegyeztethetőnek a 2012. évi ÁGÉSZ-keretszabály értelmében ([55]).

(92) A Bizottság azt is értékelte, hogy az intézkedés összeegyeztethető-e a 2014. évi légi közlekedési iránymutatásnak ([56]) az ezen iránymutatás hatálybalépése előtt nyújtott működési támogatásra vonatkozó rendelkezéseivel. A Bizottság kétségeit fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy a TMA-nak nyújtott működési támogatás megfelelő volt-e a közös érdekű célkitűzés eléréséhez, tekintettel a CNIA és a TMA egymáshoz viszonyított közelségére. A Bizottság kétségeit fejezte ki azzal kapcsolatban is, hogy a szóban forgó működési támogatás a szükséges minimumra korlátozódott-e, és arra az előzetes álláspontra helyezkedett, hogy az intézkedés nem felel meg a 2014. évi légi közlekedési iránymutatásban meghatározott összeegyeztethetőségi feltételeknek.

5.4. 4. intézkedés – A TMA finanszírozása az általános gazdasági érdekű szolgáltatásra vonatkozó 2014. évi megbízás keretében 2014. október 30. és 2019. május 9. között

(93) A Bizottság megjegyezte, hogy a TMA utasainak száma a 2014. évi általános gazdasági érdekű szolgáltatás hatálybalépését megelőző években meghaladta a 200 000 főt, ezért e szolgáltatás a 2012. évi ÁGÉSZ-határozat 2. cikkének (1) bekezdése értelmében nem tartozott a határozat hatálya alá.

(94) A Bizottság úgy ítélte meg, hogy az általános gazdasági érdekű szolgáltatások 2011. évi kompenzációjával kapcsolatos álláspontja értelemszerűen alkalmazandó az általános gazdasági érdekű szolgáltatások 2014. évi kompenzációjára is. Az akkor rendelkezésre álló információk alapján a Bizottság kétségeit fejezte ki különösen azzal kapcsolatban, hogy a 2014. évi általános gazdasági érdekű szolgáltatás egyértelműen és átlátható módon határozza-e meg a közszolgáltatási kötelezettségeket, a kompenzáció kiszámításának paramétereit és a túlkompenzáció elkerülésére szolgáló intézkedéseket, valamint azzal kapcsolatban, hogy az megfelel-e a 2012. évi ÁGÉSZ-keretszabály 17. és 18. pontjának.

(95) A Bizottság értékelte az intézkedés összeegyeztethetőségét a 2014. évi légi közlekedési iránymutatással, és abban a szakaszban úgy ítélte meg, hogy sem a beruházási támogatás, sem a működési támogatás tekintetében nem biztosított az iránymutatás követelményeinek való teljes megfelelés.

5.5. 5. intézkedés – Repülőtéri díjak a TMA-n 2013. március 21. és 2019. február 16. között működő légitársaságok számára

(96) Ami az 5. intézkedéssel bevezetett repülőtéri díjak szintjét illeti, a Bizottság az eljárás megindításáról szóló 2015. évi határozatban arra az előzetes álláspontra helyezkedett, hogy a piacgazdasági szereplő elvét nem tartották tiszteletben, ami gazdasági előny nyújtását eredményezte.

(97) A Bizottság arra az előzetes álláspontra jutott, hogy a 2012. évi regionális határozat alapján nyújtott gazdasági előny szelektív volt, mivel azt csak a légi közlekedési ágazat egy részéhez tartozó társaságoknak, nevezetesen a TMA-ról induló légitársaságoknak nyújtották. Ezt a megközelítést a repülőtéri díjak rendszerének jellege és általános logikája nem indokolta. A Bizottság megkérdőjelezte az utasonkénti 1 EUR utasdíj szintjét, mivel az különösen alacsony. Ezenkívül előzetesen úgy ítélte meg, hogy a havi leszállások számán alapuló engedmények a több útvonallal vagy magas járatsűrűséggel rendelkező légitársaságokat részesítették előnyben. A Bizottságnak az eljárás megindításáról szóló 2015. évi határozatban ismertetett előzetes következtetése az akkori állandó ítélkezési gyakorlatnak megfelelő indokoláson alapult.

([55]) Az eljárás megindításáról szóló 2015. évi határozat (218) preambulumbekezdése.
([56]) A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 137. pontja.

6. **ROMÁNIA ÉSZREVÉTELEI**

6.1. **Románia észrevételei az eljárás megindításáról szóló 2011. évi határozathoz (*1. intézkedés*)**

(98) Romániának az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételei elsősorban az évi 1 millió utasnál kisebb forgalmú repülőterek infrastruktúrájának finanszírozására vonatkozó állami támogatási programot érintően megfogalmazott bizottsági kételyekre irányultak, amely program bejelentését visszavonták.

(99) Ami a román regionális repülőtereknek nyújtott közfinanszírozást illeti, a Bizottság azon álláspontjára válaszul, amely szerint egyes régiókban a repülőterek nyilvánvalóan túl nagy száma akadályozhatja a szóban forgó repülőterek fejlődését, Románia azt állította, hogy a regionális repülőterek helyzete (amelyek alacsony forgalmúak, ami nem teszi lehetővé számukra a jövedelmezőségi szint elérését) elsősorban azon régiók fejlettségi szintjének tudható be, ahol e repülőterek találhatók, nem pedig a szomszédos repülőterektől való távolságnak.

(100) Románia azt is egyértelművé tette, hogy az összegeket abban az időpontban nyújtották, amikor a tevékenységeket végezték, igazoló dokumentumok alapján és a jóváhagyott költségvetés keretein belül.

6.2. **Románia észrevételei az eljárás megindításáról szóló 2015. évi határozathoz**

6.2.1. *A földi kiszolgálási infrastruktúra finanszírozása 2011-ben (2. intézkedés)*

(101) A román hatóságok azt állítják, hogy a földi kiszolgálási infrastruktúra költsége közvetlenül jogosult az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokért járó kompenzációra. Románia azt állítja, hogy az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásához minden repülőtérnek gondoskodnia kell arról, hogy rendelkezzen egy minimális földi kiszolgálási infrastruktúrával annak érdekében, hogy a törvény által a repülőtéri adók alól mentesített légi járműveket kiszolgálja. Azok a repülőterek, amelyek ezt nem teszik meg, nem lesznek képesek a biztonságot és védelmet garantálva végezni tevékenységüket.

(102) A román hatóságok a hivatalos vizsgálat során tisztázták, hogy az infrastruktúrát a repülőtér kereskedelmi tevékenységeire használták, de e használat célja nem a gazdasági tevékenységek fokozása, hanem a meglévő tevékenységek kielégítő szinten tartása volt, összhangban az egyedi légi közlekedési követelményekkel.

6.2.2. *Az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra vonatkozó megbízási aktusok (3. és 4. intézkedés)*

(103) A román hatóságok azt állítják, hogy mind a 2011. évi általános gazdasági érdekű szolgáltatás, mind a 2014. évi általános gazdasági érdekű szolgáltatás megfelel valamennyi Altmark-feltételnek, és valószínűleg nem juttatja előnyhöz a TMA-t. Románia szerint a közszolgáltatási kötelezettségeket mindkét esetben egyértelműen és előzetesen határozták meg a közszolgáltatási megbízási dokumentumokban, és előzetesen határozták meg a kompenzáció kiszámításának mechanizmusait a túlkompenzáció elkerülése érdekében.

(104) A 2011. évi általános gazdasági érdekű szolgáltatást illetően Románia tisztázta, hogy a TMA köteles külön elszámolást vezetni az általános gazdasági érdekű szolgáltatáshoz kapcsolódó bevételekről és kiadásokról, és indokolnia kell a kért kompenzációt. Ezenkívül a román hatóságok szerint a TMA tevékenységeit időszakos felülvizsgálatnak vetik alá, hogy ellenőrizzék a költségek alapját és a kötelezettségeknek való megfelelést.

(105) A 2014. évi általános gazdasági érdekű szolgáltatást illetően Románia azzal érvelt, hogy a megbízási aktus többéves üzleti terv elkészítését írja elő, amely a kompenzáció fokozatos csökkentését mutatja.

(106) Ami a TMA-nak a CNIA-hoz való közelségét illeti, Románia előadta, hogy bár a két repülőtér közötti távolság viszonylag csekélynek tűnik (103 km), a régi közutak és a megnövekedett forgalom miatt e távolság megtétele két órát vesz igénybe. A vasúti közlekedés nem fejlett, és nincs nagy sebességű összeköttetés.

6.2.3. *A repülőtéri díjak szintje (5. intézkedés)*

(107) A román hatóságok szerint a díjak szintjét egy előzetes jövedelmezőségi elemzés alapján határozták meg, amely számos kontrafaktuális forgatókönyvet figyelembe vett, ahogyan azt egy körültekintő magánbefektető tette volna.

(108) A román hatóságok tisztázták, hogy a díjak szintjét megkülönböztetésmentesen alkalmazták valamennyi légitársaságra, közzétették a Román Légi Közlekedési Közlönyben, és figyelembe vették a 2011. évi megbízási aktust.

6.2.4. *Finanszírozás a Maros Megyei Tanács 47/2013. sz. regionális határozata alapján*

(109) Az eljárás megindításáról szóló 2015. évi határozat felkérte a román hatóságokat, hogy tisztázzák a Maros Megyei Tanács 47/2013. sz. regionális határozata alapján nyújtott finanszírozást, és különösen azt, hogy az kiterjed-e a személygépkocsi-parkolókra vagy a TMA bármely más infrastruktúrájára.

(110) A román hatóságok pontosították, hogy a repülőtér parkolási tevékenysége nem tartozik a repülőtér-üzembentartónak kiosztott légi közlekedési tevékenységek közé, ezért a Maros Megyei Tanács soha nem allokált közpénzeket a parkolási tevékenység finanszírozására, sem a beruházásokra, sem pedig a működési költségek fedezésére.

6.3. **Az érdekelt felek észrevételei**

6.3.1. *Az érdekelt felek észrevételei az eljárás megindításáról szóló 2011. évi határozathoz*

6.3.1.1. Carpatair

(111) A Carpatair álláspontja szerint a működési támogatás általában jogellenesnek és az Unió érdekeivel ellentétesnek minősül, ezért csak rendkívüli körülmények esetén nyújtható. A repülőtereknek nyújtott működési támogatás a Carpatair álláspontja szerint zavart okozna az ágazatban, a következő okok miatt ([57]):

(1) tisztességtelen versenyt hozna létre az uniós repülőterek között, és lehetővé tenné, hogy egy állami támogatásban részesülő repülőtér engedményt kínáljon a repülőtéri díjakból, és ezzel vonzza magához a légitársaságokat. A támogatásban nem részesülő repülőterek nem tudnának eredményesen versenyezni a légitársaságokért;

(2) az intézkedés arra ösztönözné a működési támogatásban részesülő repülőtereket, hogy jelentős engedményt adjanak a repülőtéri díjakból; ezeket az engedményeket nem adnák meg, ha a repülőterek piaci feltételek szerint járnának el.

(112) A Carpatair rámutat arra, hogy a működési támogatás negatív hatással van a légi közlekedésre és a repülőtéri szolgáltatások piacára, mivel tisztességtelen versenyhez vezet a repülőterek között, és végső soron tisztességtelen versenyt hoz létre a szóban forgó repülőterekről üzemelő légitársaságok között. A működési támogatás így tisztességtelen versenyt teremt a romániai repülőterek között, emellett a szomszédos országokban, köztük Magyarországon működő repülőtereket is negatívan érinti ([58]).

6.3.1.2. Román Repülőterek Szövetsége

(113) A Román Repülőterek Szövetsége (RAA) egy munkáltatói egyesület, amely a román polgári repülőtereket képviselő nonprofit jogi személy.

(114) Az RAA-nak az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételei az évi 1 millió utasnál kisebb forgalmú repülőterek infrastruktúrájának finanszírozására vonatkozó állami támogatási programot érintően megfogalmazott bizottsági kételyekre irányultak, amely program bejelentését visszavonták.

([57]) Az eljárás megindításáról szóló 2011. évi határozat (57) preambulumbekezdése.
([58]) Az eljárás megindításáról szóló 2011. évi határozat (58) preambulumbekezdése.

6.3.2. *Az érdekelt felek észrevételei az eljárás megindításáról szóló 2015. évi határozathoz*

6.3.2.1. Kolozsvár repülőtér

6.3.2.1.1. A repülőtéri díjak szintje

(115) A CNIA kijelentette, hogy az utasonként 1 EUR repülőtéri díj túl alacsony a TMA működési költségeinek fedezéséhez. Ezenkívül induló utasonként 0,325 EUR fedezi a biztonságot, amelyet a repülőtér-üzembentartó nem tartott meg, így ténylegesen csak 0,675 EUR-t számít fel induló utasonként. Az ilyen alacsony díjak megakadályozzák a Kolozsvár repülőteret abban, hogy hatékony tárgyalásokat folytasson a légitársaságokkal, ami torzítja a versenyt.

6.3.2.1.2. Az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra vonatkozó megbízási aktusok

(116) A CNIA azt állította, hogy a TMA-nak az általános gazdasági érdekű szolgáltatások kompenzálására nyújtott állami támogatás ténylegesen a légitársaságoknak nyújtott szolgáltatások költségeit fedezte. A CNIA szerint a TMA-n az általános gazdasági érdekű szolgáltatások túlkompenzációját a Maros Megyei Tanács költségvetési átcsoportosításai tették lehetővé anélkül, hogy az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokhoz kapcsolódó bevételeket és kiadásokat elkülönítették volna a kereskedelmi tevékenységekhez kapcsolódó bevételektől és kiadásoktól.

6.3.2.1.3. Finanszírozás a Maros Megyei Tanács 47/2013. sz. regionális határozata alapján

(117) A CNIA előadta, hogy a 47/2013. sz. regionális határozat alapján jogellenesen nyújtott esetleges állami támogatás fennállását bizonyítja az, hogy a határozatot a nemzeti bíróságok megsemmisítették.

6.3.2.1.4. Wizz Air

(118) A Wizz Air azzal érvel, hogy a repülőtér díjai nem szelektívek, mivel a TMA meglévő vagy potenciális használói számára rendelkezésre álltak.

7. ROMÁNIA ÉSZREVÉTELEI AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEIVEL KAPCSOLATBAN

7.1. Románia észrevételei az érintett feleknek az eljárás megindításáról szóló 2011. évi határozathoz fűzött észrevételeiről (*1. intézkedés*)

(119) Románia azt állítja, hogy az éves utasforgalom a legtöbb román regionális repülőtéren nem érte el az 50 000 főt, és e repülőterek egyikén sem haladná meg a 300 000 főt 2015-re. Ennek alapján Románia úgy véli, hogy a szóban forgó repülőtereknek nyújtott állami támogatás valószínűleg nem érinti a versenyt, és nem torzítja a tagállamok közötti kereskedelmet ([59]).

7.2. Románia észrevételei az érintett feleknek az eljárás megindításáról szóló 2015. évi határozathoz fűzött észrevételeiről

7.2.1. *A repülőtéri díjak szintje (5. intézkedés)*

(120) A román hatóságok azzal érveltek, hogy a 83/2012. sz. regionális határozat szerinti repülőtéri díjakat az akkor hatályos vonatkozó nemzeti jogszabályokkal összhangban állapították meg.

(121) A román hatóságok azt is kijelentették, hogy az alkalmazott engedményeket a Maros Megyei Tanács és a TMA nem kifejezetten a Wizz Air javára dolgozta ki, hanem a megkülönböztetésmentesség és az esélyegyenlőség elve alapján azokat a repülőtér valamennyi légitársaságára alkalmazták.

([59]) A 2016. évi jogerős határozat (66) preambulumbekezdése.

(122) Az engedmények a kockázatok csökkentésére és a korlátozott számú kis légitársaság igénybevételére irányuló stratégia, valamint a repülőtéri bevételek – többek között a repülőtéri tevékenységekből származó, az utasforgalom növekedéséhez kapcsolódó nyereség – fenntartható növelésére irányuló politika részét képezték.

(123) Románia továbbá azzal érvelt, hogy a TMA nem alkalmazott nagyon alacsony repülőtéri díjakat.

7.2.2. *Az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra vonatkozó megbízási aktusok (3. és 4. intézkedés)*

(124) Románia megismételte, hogy a regionális repülőterek pénzügyi helyzete (amelyek alacsony forgalmúak, ami nem teszi lehetővé számukra a jövedelmezőségi szint elérését) elsősorban azon régiók alacsony gazdasági fejlettségének tudható be, ahol e repülőterek találhatók, nem pedig a szomszédos repülőterektől való távolságnak.

(125) A román hatóságok továbbá vitatják a CNIA által előterjesztett, az állítólagos túlkompenzációra vonatkozó állítást, és megerősítették, hogy a TMA 2011-es pénzügyi kimutatásait az általános gazdasági érdekű szolgáltatások költségeinek és bevételeinek az egyéb üzleti tevékenységektől való elkülönítésére irányadó elvekkel összhangban készítették el az általános gazdasági érdekű szolgáltatásra vonatkozó 2011. évi megbízást követően.

8. AZ 1. INTÉZKEDÉS (A TMA FINANSZÍROZÁSA A 2007 ÉS 2009 KÖZÖTTI IDŐSZAKBAN) ÉRTÉKELÉSE

8.1. A támogatás megléte

(126) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében „[…] a belső piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet”.

(127) Az említett rendelkezés értelmében tehát egy intézkedés a következő feltételek egyidejű teljesülése esetén minősül támogatásnak:

a) a kedvezményezett vállalkozás;

b) az intézkedést állami forrásokból finanszírozzák, és az államnak tudható be;

c) gazdasági előnyhöz juttatja a kedvezményezettet;

d) az előny szelektív; valamint

e) az intézkedésnek torzítania kell a versenyt, vagy a verseny torzításával kell fenyegetnie, és érintheti a tagállamok közötti kereskedelmet.

8.1.1. *Gazdasági tevékenység és a vállalkozás fogalma*

(128) A Bizottságnak először meg kell állapítania, hogy az 1. intézkedés az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett vállalkozásokra vonatkozik-e. A vállalkozás fogalma minden gazdasági tevékenységet folytató jogalanyra kiterjed, azok jogállásától és finanszírozásának módjától függetlenül ([60]). Bármely tevékenység, amelynek keretében valamely piacon árukat és szolgáltatásokat kínálnak, gazdasági tevékenységnek minősül ([61]).

([60]) A Bíróság 1998. június 18-i ítélete, Bizottság kontra Olaszország, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303; a Bíróság 1991. április 23-i ítélete, Höfner és Elser, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161.

([61]) A Bíróság 1987. június 16-i ítélete, Bizottság kontra Olaszország, 118/85, ECLI:EU:C:1987:283; a Bíróság 1998. június 18-i ítélete, Bizottság kontra Olaszország, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303.

(129) Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a repülőtéri infrastruktúra üzemeltetését és megépítését az állami támogatások ellenőrzésének hatáskörébe tartozó gazdasági tevékenységnek kell tekinteni ([62]). Amint egy repülőtér-üzembentartó gazdasági tevékenységet folytat azáltal, hogy repülőtéri szolgáltatásokat kínál díjazás ellenében, jogállásától és finanszírozásának módjától függetlenül az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vállalkozásnak minősül.

(130) Bár a repülőtér-üzembentartókat az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vállalkozásnak kell tekinteni, emlékeztetni kell arra, hogy a repülőtér-üzembentartók nem minden tevékenysége szükségszerűen gazdasági jellegű ([63]).

(131) A Bíróság rámutatott, hogy az állam közhatalmi jogosítványainak gyakorlása során rendesen hatáskörébe tartozó tevékenységek nem gazdasági jellegűek, és nem tartoznak az állami támogatásokra vonatkozó szabályok hatálya alá ([64]).

(132) Ennélfogva az állami hatáskörbe tartozó tevékenységek vagy az ilyen tevékenységekhez közvetlenül kapcsolódó infrastruktúra finanszírozása általában nem számít állami támogatásnak ([65]). Egy repülőtéren az olyan tevékenységek, mint a légiforgalom-irányítás, a rendészeti, vámügyi, tűzoltói tevékenységek, a polgári légi közlekedés jogellenes cselekményekkel szembeni védelmét szolgáló tevékenységek, valamint az e tevékenységek végrehajtásához kapcsolódó infrastruktúrába és felszerelésekbe történő beruházások általában nem gazdasági természetű tevékenységeknek minősülnek ([66]).

(133) A nem gazdasági tevékenységek közfinanszírozása azonban nem vezethet a légitársaságok és a repülőtér-üzembentartók közötti jogtalan hátrányos megkülönböztetéshez. Amint azt az állandó ítélkezési gyakorlat is megállapítja, előny jelentkezik akkor, amikor a hatóságok mentesítik a vállalkozásokat a gazdasági tevékenységeikhez szervesen kapcsolódó költségek alól ([67]). Ezért amikor egyes jogrendben általános, hogy a repülőtér-üzembentartóknak viselniük kell bizonyos szolgáltatások költségeit, miközben más, ugyanazon szolgáltatásokat ugyanazon hatóságok nevében nyújtó légitársaságoknak vagy repülőtér-üzembentartóknak nem kell viselniük ezeket a költségeket, akkor ez utóbbiak előnyhöz juthatnak, még akkor is, ha e szolgáltatások általában nem gazdasági jellegűnek minősülnek ([68]).

(134) A (41) preambulumbekezdésben kifejtettek szerint a repülőtér-üzembentartó részt vett és részt vesz a repülőtéri infrastruktúra megépítésében, karbantartásában és üzemeltetésében. Az üzembentartó repülőtéri szolgáltatásokat kínál, és díjakat számít fel a felhasználóknak – kereskedelmi légijármű-üzemeltetőknek és nem kereskedelmi „általános célú légi közlekedési" felhasználóknak – a repülőtéri infrastruktúra használatáért, ennélfogva kereskedelmileg hasznosítja az infrastruktúrát. A repülőtér-üzembentartó tehát a vizsgált időszakban gazdasági tevékenységet folytatott, és így az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vállalkozásnak minősül.

(135) Sem Románia, sem a repülőtér-üzembentartó nem állította, hogy a 2007–2009-es időszakra vonatkozó finanszírozás egy részét a TMA repülőtér-üzembentartója számára kifejezetten állami hatáskörbe tartozó feladatok költségei kompenzálására különítették el. Valójában a repülőtér-üzembentartó 2007 és 2009 közötti finanszírozására bevezetett kompenzációs mechanizmust úgy alakították ki, hogy fedezze a repülőtér-üzembentartó bevételei és veszteségei közötti különbséget, anélkül, hogy különbséget tettek volna az állami hatáskörbe tartozó feladatok költségei és az egyéb típusú költségek között.

([62]) A Törvényszék 2000. december 12-i ítélete, Aéroports de Paris kontra Bizottság, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, helybenhagyta a Bíróság 2002. október 24-i ítélete, Aéroports de Paris kontra Bizottság, C-82/01, ECLI:EU:C:2002:617, 75–79. pont. Ezt megerősítette a Törvényszék 2011. március 24-i ítélete, Mitteldeutsche Flughafen AG és Flughafen Leipzig Halle GmbH kontra Bizottság (a továbbiakban: Lipcse–Halle repülőtér ügyben hozott ítélet), T-443/08 és T-455/08, ECLI:EU:T:2011:117, különösen a 93. és a 94. pont; helybenhagyta a Bíróság 2012. december 19-i ítélete, Lipcse–Halle, C-288/11 P, nem tették közzé, ECLI:EU:C:2012:821.

([63]) A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 34. pontja. A Bíróság 1994. január 19-i ítélete, SAT Fluggesellschaft kontra Eurocontrol, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7.

([64]) A Bíróság 1987. június 16-i ítélete, Bizottság kontra Olaszország, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283, 7. és 8. pont; a Bíróság 1988. május 4-i ítélete Bodson kontra Pompes funèbres des régions libérées, C-30/87, ECLI:EU:C:1988:225, 1. pont.

([65]) A Bizottság határozata (2003. március 19.) az N 309/2002. számú, a légi közlekedés biztonsága – a 2001. szeptember 11-i merényletek következtében felmerülő költségek kompenzálása ügyben (HL C 148., 2003.6.25., 7. o.).

([66]) A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 35. pontja. Lásd még: a Bíróság 1994. január 19-i ítélete, SAT Fluggesellschaft kontra Eurocontrol, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7, 30. pont; a Bíróság 2009. március 26-i ítélete, Selex Sistemi Integrati kontra Bizottság, C-113/07 P, ECLI:EU:C:2009:191, 71. pont.

([67]) Lásd: a Bíróság 2005. március 3-i ítélete, Heiser, C-172/03, ECLI:EU:C:2005:130, 36. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat.

([68]) A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 37. pontja.

(136) A Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy az 1. intézkedés nem minősül állami hatáskörbe tartozó feladatok költségei kompenzációjának, és ezért egy vállalkozásra vonatkozik.

8.1.2. *Állami források és az államnak való betudhatóság*

(137) Ahhoz, hogy egy intézkedés az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősüljön, azt állami forrásokból kell finanszírozni, és az államnak betudhatónak kell lennie, azaz azt maga az állam vagy a ráruházott hatáskörben eljáró közvetítő szerv nyújtja ([69]). A helyi önkormányzatok forrásai az EUMSZ 107. cikkének alkalmazásában állami források ([70]).

(138) A 2007–2009-es időszakban a közfinanszírozást közvetlenül a Maros Megyei Tanács nyújtotta az 1997. évi kormányhatározat alapján, azaz egy helyi önkormányzat saját forrásaiból.

(139) A Bizottság ezért úgy véli, hogy a 2007 és 2009 közötti időszakban a közfinanszírozást állami forrásokból nyújtották, és az az államnak tudható be.

8.1.3. *Szelektivitás*

(140) Az állami intézkedések akkor tartoznak az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének hatálya alá, ha „*bizonyos vállalkozásokat vagy bizonyos áruk termelését*” részesítik előnyben. Következésképpen csak azok az intézkedések tartoznak az állami támogatás fogalmába, amelyek szelektív módon részesítenek előnyben vállalkozásokat.

(141) A jelen ügyben az 1997. évi határozat alapján nyújtott pénzügyi támogatás szelektív, mivel a támogatást csak bizonyos vállalkozásoknak ítélték oda, konkrétan a TMA repülőtér-üzembentartójának. Ez egy egyedi intézkedés. Az 1. intézkedés tehát jellegénél fogva szelektív az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében.

8.1.4. *Gazdasági előny*

(142) A repülőtér-üzembentartónak nyújtott közfinanszírozás célja a szokásos tevékenysége során felmerült veszteségek ellentételezése volt. A Bizottság rendelkezésére álló ténybeli bizonyítékokban, illetve a Romániától vagy harmadik személyektől kapott észrevételekben semmi nem utal arra, hogy a támogatást nyújtó hatóság pénzügyi megtérülésre számíthatott volna e finanszírozási intézkedések eredményeként, amikor azok odaítéléséről döntött. Következésképpen a szóban forgó közfinanszírozás nem felel meg a piacgazdasági szereplő elvének.

(143) Románia azt is állította, hogy a vitatott közfinanszírozás általános gazdasági érdekű szolgáltatás nyújtásáért járó kompenzációt jelent. Általános gazdasági érdekű szolgáltatás nyújtásával megbízott vállalkozások esetében annak megállapításához, hogy a vizsgált intézkedés az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett gazdasági előnynek minősül-e, a Bizottságnak meg kell vizsgálnia a Bíróság által az Altmark-ügyben hozott ítéletében meghatározott négy kumulatív feltétel teljesülését. Ezek a feltételek a következőképpen foglalhatók össze:

a) először is, a kedvezményezettet ténylegesen közszolgáltatási kötelezettségnek kell terhelnie, és e kötelezettségnek egyértelműen meghatározottnak kell lennie (a továbbiakban: 1. Altmark-kritérium);

b) másodszor, a kompenzáció kiszámításának alapjául szolgáló feltételeket tárgyilagos és átlátható módon, előzetesen kell megállapítani (a továbbiakban: 2. Altmark-kritérium);

([69]) A Stardust Marine ügyben hozott, idézett ítélet 53–56. pontja. A Törvényszék 2011. május 12-i ítélete, Region Nord-Pas-de-Calais, T-267/08, ECLI:EU:T:2011:209 és Communauté d'agglomération du Douaisis kontra Európai Bizottság, T-279/08 egyesített ügyek, ECLI:EU:T:2011:209, 108. pont. A Bíróság 1978. január 24-i ítélete, Van Tiggele, 82/77, ECLI:EU:C:1978:10, 25. és 26. pont; a Törvényszék 1996. december 12-i ítélete, Air France kontra Bizottság, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194 (a továbbiakban: Air France ítélet), 63. pont.

([70]) A Törvényszék 2011. május 12-i ítélete, Nord-Pas-de-Calais, T-267/08 és T-279/08 egyesített ügyek, ECLI:EU:T:2011:209, 108. pont.

c) harmadszor, a kompenzáció nem haladhatja meg a közszolgáltatási kötelezettségek végrehajtása során felmerülő költségek egészben vagy részben való fedezéséhez szükséges mértéket, figyelemmel az érintett bevételekre és az e kötelezettségek teljesítéséből származó méltányos nyereségre (a továbbiakban: 3. Altmark-kritérium);

d) negyedszer, ha a közszolgáltatási kötelezettség végrehajtásával konkrét esetben megbízott vállalkozás kiválasztása nem közbeszerzési eljárás keretében történik, amely lehetővé tenné, hogy azt az ajánlattevőt válasszák, aki a közösségnek legkevesebb költséggel járó szolgáltatást tudja nyújtani, a szükséges kompenzáció mértékét azon költségek elemzése alapján kell megállapítani, amelyek egy átlagos, jól vezetett és a szükséges eszközökkel megfelelően felszerelt vállalkozásnál e kötelezettségek teljesítésekor felmerülnének, figyelemmel az érintett bevételekre és az e kötelezettségek teljesítéséből származó méltányos nyereségre (a továbbiakban: a 4. Altmark-kritérium).

8.1.4.1. 4. Altmark-kritérium

(144) A negyedik Altmark-kritérium úgy rendelkezik, hogy a kompenzációnak a szükséges minimumra kell korlátozódnia ahhoz, hogy ne minősüljön támogatásnak. E feltétel akkor tekinthető teljesítettnek, ha a kompenzáció kedvezményezettjét olyan közbeszerzési eljárás keretében választották ki, amely lehetővé teszi, hogy azt az ajánlattevőt válasszák, aki az igényelt általános gazdasági érdekű szolgáltatást a közösségnek legkevesebb költséggel tudja nyújtani, vagy ennek hiányában, ha a kompenzációt egy hatékony vállalkozás költségei alapján számították ki.

(145) Ebben az esetben a kedvezményezettet nem közbeszerzési eljárást követően választották ki. Arra sincs bizonyíték, hogy a kompenzáció mértékét azon költségek elemzése alapján határozták volna meg, amelyek egy átlagos, jól vezetett és az előírt közszolgáltatási követelmények kielégítéséhez szükséges eszközökkel megfelelően felszerelt vállalkozásnál e kötelezettségek teljesítésekor felmerülnének, figyelemmel az érintett bevételekre és az e kötelezettségek teljesítéséből származó méltányos nyereségre. A Bizottság ezért úgy véli, hogy a szóban forgó közfinanszírozásról nem állapítható meg, hogy a 4. Altmark-kritériummal összhangban határozták meg.

(146) Következésképpen a vizsgált intézkedés nem felel meg a 4. Altmark-kritériumnak.

8.1.4.2. Következtetés

(147) Mivel a 4. Altmark-feltétel nem teljesült, a Bizottság megállapítja, hogy a négy Altmark-feltétel nem teljesült együttesen a jelen ügyben, anélkül, hogy részletesen meg kellene vizsgálnia a többi Altmark-feltételt. Mivel a piacgazdasági szereplő elvét sem tartották be, a vizsgált 1. intézkedés gazdasági előnyhöz juttatta a repülőtér-üzembentartót.

8.1.5. *A verseny torzulása és a tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt hatás*

(148) Az állam által nyújtott intézkedés akkor tekinthető úgy, hogy torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, ha feltehetően javítja a kedvezményezett más versenytárs vállalkozásokkal szembeni versenypozícióját, ami általában akkor áll fenn, ha egy olyan liberalizált ágazat vállalkozásának nyújtanak pénzügyi előnyt, ahol verseny zajlik vagy alakulhatna ki.

(149) Ha a tagállam által nyújtott támogatás valamely vállalkozás helyzetét megerősíti az Unión belüli kereskedelemben versenytársaival szemben, a támogatást olyannak kell tekinteni, mint amely érinti az utóbbiakat ([71]).

(150) Mivel egy repülőtér üzemeltetése gazdasági tevékenység, verseny zajlik egyrészt a repülőterek között a légitársaságok és a velük járó légi forgalom (utasok és teher) megszerzéséért, másrészt pedig a repülőtér-üzembentartók között, akik azért versenyezhetnek egymással, hogy megbízzák őket az adott repülőtér üzemben tartásával. Ezenkívül, különösen a diszkont légitársaságok és a charterjáratok tekintetében, a nem ugyanabban a vonzáskörzetben, sőt különböző tagállamokban található repülőterek is versenyben lehetnek egymással e légitársaságok megszerzéséért.

([71]) A Bíróság 1998. április 30-i ítélete, Het Vlaamse Gewest kontra Bizottság, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77; a Bíróság 1980. szeptember 17-i ítélete, Philip Morris kontra Bizottság, C-730/79, ECLI:EU:C:1980:209, 11. pont.

(151) A repülőterek közötti verseny a légitársaságok választási kritériumai – nevezetesen olyan tényezők – összehasonlításával mérhető fel, mint a nyújtott repülőtéri szolgáltatások fajtái és az érintett ügyfelek típusai, a lakosság, a gazdasági tevékenység, a forgalomtorlódás, a szárazföldi megközelíthetőség megléte, valamint a repülőtéri infrastruktúra és a szolgáltatások használatához kapcsolódó költségek szintje ([72]). Még a kis repülőterek sem zárhatók ki az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének hatálya alól ([73]).

(152) Mivel az 1. intézkedés egy regionális repülőteret, a TMA-t támogatja, úgy kell tekinteni, hogy torzíthatja a versenyt, és érintheti a tagállamok közötti kereskedelmet.

8.1.6. *Következtetés az állami támogatás meglétéről*

(153) A fentiek alapján a Bizottság megállapítja, hogy az 1. intézkedés az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében a repülőtér-üzembentartónak nyújtott állami támogatásnak minősül.

8.2. **A támogatás jogszerűsége**

(154) Az 1. intézkedést a Bizottság hivatalos jóváhagyása előtt hajtották végre. Ezért jogellenes támogatásnak minősül, kivéve, ha az adott időpontban teljesítette egy, bizonyos támogatási kategóriák tekintetében az EUMSZ 108. cikkében meghatározott bejelentési kötelezettség alóli mentességet előíró uniós jogi aktus vonatkozó feltételeit.

(155) Ebben az esetben Románia azt állította, hogy a 2007 és 2009 közötti időszakban több repülőtérnek, köztük a TMA-nak nyújtott közfinanszírozás általános gazdasági érdekű szolgáltatásokért járó kompenzációt jelent, és megfelel a 2005. évi ÁGÉSZ-határozat feltételeinek. Románia azt állította, hogy az 1997. évi kormányhatározat egyértelműen és átlátható módon határozta meg a közszolgáltatási kötelezettségeket, a kompenzáció kiszámításának paramétereit és a túlkompenzáció elkerülésére szolgáló intézkedéseket.

(156) A (84) preambulumbekezdésben foglaltak szerint azonban a Bizottság megállapította, hogy az 1997. évi kormányhatározat egyetlen repülőtér-üzembentartó számára sem írt elő egyértelmű közszolgáltatási kötelezettségeket.

(157) Ennek megfelelően, az említettek szerint, a 2016. évi jogerős határozatban a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy Románia nem bizonyította, hogy az 1997. évi kormányhatározaton alapuló közfinanszírozás egyértelműen meghatározott közszolgáltatási kötelezettségekkel bízott meg repülőtér-üzembentartókat.

(158) Ezért a támogatás nem volt összhangban a 2005. évi ÁGÉSZ-határozattal, így azt az EUMSZ 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével hajtották végre ([74]). Ugyanez a következtetés vonatkozik az e határozat tárgyát képező 1. intézkedésre, azaz az 1997. évi kormányhatározat alapján a TMA javára végrehajtott állami támogatásra, amely szintén nem volt összhangban a 2005. évi ÁGÉSZ-határozattal, és így az EUMSZ 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével hajtották végre.

8.3. **Összeegyeztethetőség a belső piaccal**

(159) A (157) preambulumbekezdésben már említett okból, azaz a nem egyértelműen meghatározott közszolgáltatási kötelezettség miatt, az 1. intézkedés nem tekinthető összeegyeztethetőnek sem a 2012. évi ÁGÉSZ-határozat, sem a 2012. évi ÁGÉSZ-keretszabály alapján.

(160) A Bizottságnak ezért ellenőriznie kell, hogy az intézkedés összeegyeztethető-e az általános csoportmentességi rendelettel ([75]), amely a regionális repülőtereknek bizonyos feltételek mellett nyújtott működési támogatásra vonatkozó rendelkezéseket tartalmaz.

([72]) A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 43. pontja.
([73]) A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 45. pontja.
([74]) A 2016. évi jogerős határozat (111)–(113) és (121) preambulumbekezdése.
([75]) A Bizottság 651/2014/EU rendelete (2014. június 17.) a Szerződés 107. és 108. cikke alkalmazásában bizonyos támogatási kategóriáknak a belső piaccal összeegyeztethetővé nyilvánításáról (HL L 187., 2014.6.26., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/oj).

8.3.1. *Az általános csoportmentességi rendelet alkalmazása*

(161) Az általános csoportmentességi rendelet átmeneti rendelkezései előírják, hogy a rendelet a hatálybalépését megelőzően odaítélt minden egyedi támogatásra alkalmazandó, amennyiben az ilyen támogatás – a 9. cikk kivételével – megfelel az általános csoportmentességi rendeletben előírt összes feltételnek ([76]).

(162) Az általános csoportmentességi rendelet 1. cikke (1) bekezdésének m) pontja értelmében a rendeletet alkalmazni kell a regionális repülőterekre irányuló támogatásokra. A repülőterekre irányuló működési támogatás a Szerződés 107. cikkének (2) vagy (3) bekezdése értelmében összeegyeztethető a belső piaccal, feltéve, hogy az ilyen támogatás megfelel az általános csoportmentességi rendelet 56a. cikkének (3), (4), (10) és (15)–(18) bekezdésében, valamint az I. fejezetében rögzített feltételeknek ([77]).

(163) A vizsgált intézkedés a TMA-nak a 2007 és 2009 közötti időszakban működési veszteségei fedezésére nyújtott közfinanszírozáshoz kapcsolódik, ezért az általános csoportmentességi rendelet hatálya alá tartozik.

(164) A Bizottság ezért megállapítja, hogy az általános csoportmentességi rendelet az átmeneti rendelkezések miatt összeegyeztethetőségi alapként alkalmazandó az 1. intézkedésre. Az intézkedés összeegyeztethetősége az általános csoportmentességi rendelet vonatkozó rendelkezéseivel

8.3.1.1. Az általános csoportmentességi rendelet I. fejezetével való összeegyeztethetőség

(165) *Átláthatósági követelmény*. Az általános csoportmentességi rendelet csak olyan támogatásokra alkalmazható, amelyek esetében a bruttó támogatási egyenérték kockázatelemzés nélkül előre, pontosan kiszámítható ([78]). Ez a feltétel teljesül, mivel – amint azt az (50)–(53) preambulumbekezdés kifejti – a közfinanszírozást éves támogatás formájában nyújtják, amelynek felső határa a repülőtér nyereségszerzés nélküli üzemeltetéséhez szükséges összeg. Ezt a felső határt évente előzetesen, a repülőtér-üzembentartó által benyújtott és a Maros Megyei Tanács határozataival jóváhagyott bevételi és kiadási költségvetések alapján határozzák meg.

(166) *Ösztönző hatás* ([79]). A 2007 és 2009 közötti időszakban a TMA a Maros Megyei Tanács felügyelete alatt működött. A Maros Megyei Tanácsnak az (51)–(53) preambulumbekezdésben említett határozatai értelmében kérelmek érkeztek az állami felügyeleti hatósághoz a TMA pénzügyi hiányának az éves bevételi és kiadási költségvetések szerinti fedezésére szolgáló közpénzek iránt.

(167) *A támogatási intenzitás és az elszámolható költségek kiszámítása* ([80]). A román hatóságok megerősítették, hogy a (46) és (47) preambulumbekezdés szerinti közfinanszírozást az állami számviteli nyilvántartásokban szereplő igazoló dokumentumok alapján nyújtották, amelyeket külön kezeltek a repülőtéri tevékenységgel kapcsolatos költségek tekintetében. A működési költségek kiszámításakor nem vették figyelembe a hozzáadottérték-adót.

(168) *Támogatáshalmozás* ([81]). A román hatóságok megerősítették, hogy a 2007 és 2009 közötti időszakban a TMA semmilyen más típusú támogatásban nem részesült.

(169) *Közzététel és információszolgáltatás* ([82]). Az általános csoportmentességi rendelet 58. cikkének (1) bekezdése úgy rendelkezik, hogy az általános csoportmentességi rendelet hatálybalépése előtt nyújtott támogatásnak nem kell megfelelnie a 9. cikkben foglalt közzétételi követelményeknek ahhoz, hogy összeegyeztethetőnek minősüljön.

([76]) Az általános csoportmentességi rendelet 58. cikkének (1) bekezdése.
([77]) Az általános csoportmentességi rendeletnek az 56a. cikk (2) bekezdésével összefüggésben értelmezett 3. cikke.
([78]) Az általános csoportmentességi rendelet 5. cikkének (1) bekezdése.
([79]) Az általános csoportmentességi rendelet 6. cikke.
([80]) Az általános csoportmentességi rendelet 7. cikke.
([81]) Az általános csoportmentességi rendelet 8. cikke.
([82]) Az általános csoportmentességi rendelet 9. cikke.

8.3.1.2. Az általános csoportmentességi rendelet 56a. cikkében meghatározott feltételekkel való összeegyeztethetőség

(170) *A repülőtérnek valamennyi potenciális felhasználó előtt nyitva kell állnia* ([83]). A TMA minden potenciális felhasználó, azaz minden olyan légitársaság előtt nyitva állt, amely kérte a repülőtéri infrastruktúra használatát (ezek a (30)–(36) preambulumbekezdésben szerepelnek), és elfogadta az AIP-ben közzétett és egységes, átlátható és megkülönböztetésmentes módon alkalmazott repülőtéri díjakat.

(171) A román hatóságok megerősítették, hogy minden olyan légitársaság, amely a repülőtérről a fent ismertetett szabályozási keretnek megfelelően kívánt üzemelni, ezt megtehette. 2007 és 2009 között tehát több légitársaság működött a repülőtéren: a TAROM, a Carpatair, a Malév, a Wizz Air, a CimberAir.

(172) *Nem nyújtható támogatás meglévő repülőtér áttelepítéséhez, illetve új személyforgalmi repülőterek létesítéséhez* ([84]). A referenciaidőszak alatt a TMA-t nem telepítették át, és nem alakították át repülőtérből személyforgalmi repülőtérré; a repülőtéri infrastruktúra 1967 óta létezik és üzemel ugyanazon a telephelyen.

(173) Nem nyújtható támogatás azoknak a repülőtereknek, amelyeknek az átlagos éves teherforgalma a támogatás tényleges odaítélését megelőző két pénzügyi évben meghaladta a 200 000 tonnát. A támogatás az odaítélését követő két pénzügyi évben valószínűsíthetően nem okozhatja a repülőtér átlagos éves teherforgalmának 200 000 tonna fölé emelkedését ([85]). A 2007 és 2009 közötti időszakot megelőző két évben és az azt követő két évben (2010–2011) a TMA-n nem üzemeltettek teherszállító járatot, és a teherforgalom nem haladta meg a 200 000 tonnát ((37) preambulumbekezdés). Ezért ez a feltétel teljesül.

(174) Nem nyújtható működési támogatás olyan repülőtérnek, amelynek átlagos éves utasforgalma a támogatás tényleges odaítélését megelőző két pénzügyi évben meghaladta a 200 000 főt ([86]). A TMA-n 2005-ben, 2006-ban, 2007-ben és 2008-ban az utasok száma nem haladta meg a küszöbértéket (lásd az 1. táblázatot), ezért ez a feltétel teljesül.

(175) A működési támogatás összege nem haladhatja meg az adott időszak során keletkezett működési veszteséget és észszerű nyereséget fedező összeget. A támogatás kifizetése történhet vagy előzetesen rögzített időszakos részletfizetés formájában, amely esetében a részletek összege a támogatásnyújtás időtartama alatt nem növelhető, vagy pedig a bekövetkezett működési veszteség alapján utólagosan megállapított összegek folyósítása útján ([87]). A TMA számára a 2007 és 2009 közötti időszakban az 1. intézkedés keretében nyújtott közfinanszírozást az 5. táblázat mutatja be. A 2007–2009-es időszak egészében olyan finanszírozási hiány állt fenn, amelyet nem fedeztek közpénzek. A támogatás összege ezért nem haladta meg az adott időszak során keletkezett működési veszteséget és észszerű nyereséget fedező összeget. A román hatóságok megerősítették, hogy az összegeket havi részletekben nyújtották előzetesen elkészített és a végrehajtás alapján utólagosan rendezett éves költségvetés alapján, amint az az éves beszámolóban is szerepel, annak érdekében, hogy anélkül fedezzék a működési veszteséget, hogy nyereséget könyvelnének el.

(176) Nem nyújtható működési támogatás olyan naptári évre vonatkozóan, amely során a repülőtér átlagos éves utasforgalma meghaladja a 200 000 főt ([88]). A TMA utasszáma 2007-ben 156 929, 2008-ban 69 945, 2009-ben pedig 84 062 volt (lásd az 1. táblázatot). Ez a feltétel tehát teljesül.

(177) A működési támogatás nyújtását nem lehet olyan feltételhez kötni, hogy a kedvezményezettnek megállapodást kell kötnie bizonyos légitársaságokkal a repülőtéri díjakról, a marketing jellegű kifizetésekről vagy a légitársaságok adott repülőtéren végzett tevékenységének egyéb pénzügyi vonatkozásairól ([89]). A román hatóságok megerősítették, hogy a támogatás nyújtását nem kötötték ahhoz a feltételhez, hogy bizonyos légitársaságokkal különleges megállapodást kell kötni, és hogy a repülőtéri díjak minden légitársaság esetében azonosak voltak. Ezért ez a feltétel teljesül.

([83]) Az általános csoportmentességi rendelet 56a. cikkének (3) bekezdése.
([84]) Az általános csoportmentességi rendelet 56a. cikkének (4) bekezdése.
([85]) Az általános csoportmentességi rendelet 56a. cikkének (10) bekezdése.
([86]) Az általános csoportmentességi rendelet 56a. cikkének (15) bekezdése.
([87]) Az általános csoportmentességi rendelet 56a. cikkének (16) bekezdése.
([88]) Az általános csoportmentességi rendelet 56a. cikkének (17) bekezdése.
([89]) Az általános csoportmentességi rendelet 56a. cikkének (18) bekezdése.

8.3.1.3. Az általános csoportmentességi rendelet feltételeivel való összeegyeztethetőségre vonatkozó következtetés

(178) Az 1. intézkedés megfelel az általános csoportmentességi rendelet feltételeinek, ezért összeegyeztethető a belső piaccal.

8.3.2. *Az 1. intézkedés összeegyeztethetőségére vonatkozó következtetés*

(179) A fenti (165)–(177) preambulumbekezdésben ismertetett okokból a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a TMA-nak a 2007 és 2009 közötti időszakban nyújtott működési támogatás az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján összeegyeztethető a belső piaccal.

9. A 2. INTÉZKEDÉS (A TMA FÖLDI KISZOLGÁLÁSI INFRASTRUKTÚRÁJÁNAK FINANSZÍROZÁSA 2011-BEN) ÉRTÉKELÉSE

9.1. A támogatás megléte

(180) A (126)–(133), (137), (140), (143) és (148) preambulumbekezdésben felsorolt, a támogatás meglétére vonatkozó elvek a 2. intézkedésre is alkalmazandók.

9.1.1. *Gazdasági tevékenység és a vállalkozás fogalma*

(181) A Bizottságnak először meg kell állapítania, hogy a 2. intézkedés az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett vállalkozásokra vonatkozik-e.

(182) A (41) preambulumbekezdésben foglaltak szerint a repülőtér-üzembentartó részt vett a repülőtéri infrastruktúra megépítésében, karbantartásában és üzemeltetésében, valamint repülőtéri szolgáltatásokat kínál, és díjakat számít fel a felhasználóknak – kereskedelmi légijármű-üzemeltetőknek és nem kereskedelmi „általános célú légi közlekedési" felhasználóknak – a repülőtéri infrastruktúra használatáért, ennélfogva kereskedelmileg hasznosítja az infrastruktúrát. A repülőtér-üzembentartó tehát a beruházás idején gazdasági tevékenységet folytatott, és így az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vállalkozásnak minősül a támogatásnyújtás időpontjában.

(183) Ezenkívül a (102) preambulumbekezdésben említett hivatalos vizsgálat során Románia megerősítette, hogy a 2. intézkedés által finanszírozott berendezéseket a repülőtér általános tevékenységeihez használták. A Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy a 2. intézkedés nem minősül állami hatáskörbe tartozó feladatok költségei kompenzációjának, és ezért egy vállalkozásra vonatkozik.

9.1.2. *Állami források és az államnak való betudhatóság*

(184) A román hatóságok megerősítették, hogy a 3. táblázatban feltüntetett összes beruházást a Maros Megyei Tanács költségvetéséből fizették ki, nevezetesen: a 2011. február 10-i 15. sz. regionális határozattal az előtéri buszt, a 2011. július 28-i 94. sz. regionális határozattal a poggyászkocsit és az energiaellátó egységet, a 2011. június 22-i 84. sz. regionális határozattal a lépcsőket és a jégmentesítőt finanszírozták.

(185) A Bizottság ezért úgy véli, hogy 2011-ben a földi kiszolgálási infrastruktúrát állami forrásokból finanszírozták, és e finanszírozás az államnak tudható be.

9.1.3. *Szelektivitás*

(186) A (184) preambulumbekezdésben felsorolt regionális határozatok alapján nyújtott pénzügyi támogatás szelektív, mivel a támogatást csak egyetlen vállalkozásnak, konkrétan a TMA repülőtér-üzembentartójának ítélik oda. Ez egy egyedi intézkedés. A 2. intézkedés tehát jellegénél fogva szelektív az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében.

9.1.4. *Gazdasági előny*

(187) A román hatóságok a hivatalos vizsgálati eljárás során kijelentették, hogy még ha a repülőtér szabadpiacon működik is, az alacsony tevékenységi szint lehetetlenné tenné a TMA számára, hogy jövedelmező módon nyújtson földi kiszolgálási szolgáltatásokat. Ezért a finanszírozás időpontjában a román hatóságok a beruházást meg nem térülő költségnek tekintették, és nem vártak pénzügyi megtérülést. Így a szóban forgó közfinanszírozás nem felel meg a piacgazdasági szereplő elvének.

(188) Románia azt is állította, hogy a közfinanszírozás általános gazdasági érdekű szolgáltatás nyújtásáért járó kompenzációt jelent. Általános gazdasági érdekű szolgáltatás nyújtásával megbízott vállalkozás esetében annak meghatározásához, hogy a vizsgált intézkedés az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett gazdasági előnynek minősül-e, a fenti (143) preambulumbekezdésben kifejtettek szerint a Bizottságnak kumulatívan kell megvizsgálnia a négy Altmark-feltétel teljesülését.

(189) A (144) preambulumbekezdésben kifejtettek szerint a 4. Altmark-kritérium akkor tekinthető teljesítettnek, ha a kompenzáció kedvezményezettjét olyan közbeszerzési eljárás keretében választották ki, amely lehetővé teszi, hogy azt az ajánlattevőt válasszák, aki az igényelt általános gazdasági érdekű szolgáltatást a közösségnek legkevesebb költséggel tudja nyújtani, vagy ennek hiányában, ha a kompenzációt egy hatékony vállalkozás költségei alapján számították ki.

(190) Ebben az esetben a kedvezményezettet nem közbeszerzési eljárást követően választották ki. A román hatóságok továbbá nem szolgáltattak bizonyítékot arra vonatkozóan, hogy a kompenzáció mértékét azon költségek elemzése alapján határozták volna meg, amelyek egy tipikus, jól vezetett és megfelelően felszerelt vállalkozásnál a szükséges közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése során felmerülnének. A Bizottság ezért megállapítja, hogy a szóban forgó közfinanszírozás nem felel meg a 4. Altmark-kritériumnak.

(191) Következésképpen, a 2. intézkedés nem felel meg a 4. Altmark-kritériumnak, így a négy Altmark-feltétel nem teljesült együttesen a jelen ügyben, anélkül, hogy részletesen meg kellene vizsgálni a többi Altmark-feltételt. Mivel a (187) preambulumbekezdésben kifejtettek szerint a 2. intézkedés nem felel meg a piacgazdasági szereplő elvének, gazdasági előnyhöz juttatta a repülőtér-üzembentartót.

9.1.5. *A verseny torzulása és a tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt hatás*

(192) A (148)–(152) preambulumbekezdés alkalmazandó a 2. intézkedésre. Mivel a 2. intézkedés egy regionális repülőteret, a TMA-t támogatja, úgy kell tekinteni, hogy torzíthatja a versenyt, és érintheti a tagállamok közötti kereskedelmet.

9.1.6. *Következtetés az állami támogatás meglétéről*

(193) A fentiek alapján a Bizottság megállapítja, hogy a 2. intézkedés az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében a repülőtér-üzembentartónak nyújtott állami támogatásnak minősül.

9.2. **A támogatás jogszerűsége**

(194) A 2. intézkedést a Bizottság hivatalos jóváhagyása előtt hajtották végre. Ezért jogellenes támogatásnak minősül, kivéve, ha az adott időpontban teljesítette egy, bizonyos támogatási kategóriák tekintetében az EUMSZ 108. cikkében meghatározott bejelentési kötelezettség alóli mentességet előíró uniós jogi aktus vonatkozó feltételeit.

(195) Ebben az esetben Románia azt állította, hogy a beruházásra az 1997. évi kormányhatározattal összhangban került sor, és hogy a beruházás az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásért járó kompenzációhoz kapcsolódott. Amint az a (156) és (157)(157) preambulumbekezdésben szerepel, Románia nem bizonyította, hogy az 1997. évi kormányhatározaton alapuló közfinanszírozás egyértelműen meghatározott közszolgáltatási kötelezettségekkel bízott meg repülőtér-üzembentartókat, ezért a támogatás nem volt összhangban a 2005. évi ÁGÉSZ-határozattal, és így azt az EUMSZ 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével hajtották végre.

9.3. **Összeegyeztethetőség a belső piaccal**

(196) A (157) és a (159) preambulumbekezdésben említett okból a 2. intézkedés nem tekinthető összeegyeztethetőnek sem a 2012. évi ÁGÉSZ-határozat, sem a 2012. évi ÁGÉSZ-keretszabály alapján.

(197) A Bizottságnak ezért értékelnie kell, hogy az intézkedés összeegyeztethető-e az általános csoportmentességi rendelettel, amely a regionális repülőtereknek bizonyos feltételek mellett nyújtott beruházási támogatásra vonatkozó rendelkezéseket tartalmaz.

9.3.1. *Az általános csoportmentességi rendelet alkalmazása*

(198) Az általános csoportmentességi rendelet átmeneti rendelkezései előírják, hogy a rendelet a hatálybalépését megelőzően odaítélt minden egyedi támogatásra alkalmazandó, amennyiben az ilyen támogatás – a 9. cikk kivételével – megfelel az általános csoportmentességi rendeletben előírt összes feltételnek ([90]).

(199) Az általános csoportmentességi rendelet 1. cikke (1) bekezdésének m) pontja értelmében a rendeletet alkalmazni kell a regionális repülőterekre irányuló támogatásokra. A repülőterekre irányuló beruházási támogatás a Szerződés 107. cikkének (3) bekezdése értelmében összeegyeztethető a belső piaccal, feltéve, hogy az ilyen támogatás megfelel az általános csoportmentességi rendelet 56a. cikkének (3)–(14) bekezdésében, valamint az I. fejezetében rögzített feltételeknek ([91]).

(200) Az általános csoportmentességi rendelet 2. cikkének 144. pontja a következőképpen határozza meg a repülőtéri infrastruktúrát: „a repülőtéri szolgáltatások nyújtása érdekében a repülőtér által a légitársaságok és a különböző szolgáltatók rendelkezésére bocsátott infrastruktúra és felszerelés, beleértve a kifutópályákat, a terminálokat, a forgalmi előtereket, a gurulópályákat, a központosított földi kiszolgálási infrastruktúrát és bármely más berendezést, amely közvetlen támogatást nyújt a repülőtéri szolgáltatásokhoz, kivéve azt az infrastruktúrát és felszerelést, amely elsődlegesen a nem repüléstechnikai tevékenységek céljára szükségesek”. A vizsgált intézkedés a 2011-ben a földi kiszolgálási infrastruktúrához nyújtott közfinanszírozáshoz kapcsolódik, ezért az általános csoportmentességi rendelet hatálya alá tartozik.

(201) A Bizottság ezért megállapítja, hogy az átmeneti rendelkezések értelmében az általános csoportmentességi rendelet összeegyeztethetőségi alapként alkalmazandó a 2. intézkedésre.

9.3.2. *Az intézkedés összeegyeztethetősége az általános csoportmentességi rendelet vonatkozó rendelkezéseivel*

9.3.2.1. Az általános csoportmentességi rendelet I. fejezetével való összeegyeztethetőség

(202) *Átláthatósági követelmény* ([92]). Ez a feltétel teljesül, mivel a közfinanszírozást éves támogatás formájában nyújtják, amelynek felső határa a repülőtér nyereségszerzés nélküli üzemeltetéséhez szükséges összeg. Ezt a felső határt évente előzetesen, a repülőtér-üzembentartó által benyújtott és a Maros Megyei Tanács határozataival jóváhagyott bevételi és kiadási költségvetések alapján határozzák meg (lásd az (56) preambulumbekezdést).

(203) *Ösztönző hatás* ([93]). A román hatóságok kifejtették, hogy a beruházásra a nemzetbiztonsági programot jóváhagyó 443/2005. sz. kormányhatározattal összhangban a kötelező válságkezelési terv teljesítéséhez volt szükség. A román hatóságok kifejtették, hogy a beruházás időpontjában a repülőtéren rendelkezésre álló berendezések kockázatot jelentettek a repülőtér működésére és a repülésbiztonságra nézve. Mivel a TMA maga nem tudta végrehajtani a beruházást, és mivel a beruházás nélkül a repülőtér nem tudott volna biztonságos körülmények között járatokat üzemeltetni, az ösztönző hatásra vonatkozó feltétel teljesül.

([90]) Az általános csoportmentességi rendelet 58. cikkének (1) bekezdése.
([91]) Az általános csoportmentességi rendeletnek az 56a. cikk (1) bekezdésével összefüggésben értelmezett 3. cikke.
([92]) Az általános csoportmentességi rendelet 5. cikkének (1) bekezdése.
([93]) Az általános csoportmentességi rendelet 6. cikke.

(204) *A támogatási intenzitás és az elszámolható költségek kiszámítása* ([94]). A román hatóságok igazoló dokumentumokat nyújtottak be a berendezések kifizetéséről, és megerősítették, hogy a 2011-ben vásárolt földi kiszolgálási infrastruktúra költségei nem tartalmazták a levonható héának megfelelő 588 062 RON összeget.

(205) *Támogatáshalmozás* ([95]). A román hatóságok megerősítették, hogy a TMA nem részesült semmilyen más típusú támogatásban az árucikkek megvásárlásához.

(206) *Közzététel és információszolgáltatás* ([96]). Az 58. cikk (1) bekezdése úgy rendelkezik, hogy az általános csoportmentességi rendelet hatálybalépése előtt nyújtott támogatásnak nem kell megfelelnie a 9. cikkben foglalt közzétételi követelményeknek ahhoz, hogy összeegyeztethetőnek minősüljön.

9.3.2.2. Az általános csoportmentességi rendelet 56a. cikkében meghatározott feltételekkel való összeegyeztethetőség

(207) *A repülőtérnek valamennyi potenciális felhasználó előtt nyitva kell állnia* ([97]). A TMA minden potenciális felhasználó, azaz minden olyan légitársaság előtt nyitva állt, amely kérte a repülőtéri infrastruktúra használatát (ezek a (30)–(36) preambulumbekezdésben szerepelnek), és elfogadta az AIP-ben közzétett és egységes, átlátható és megkülönböztetésmentes módon alkalmazott repülőtéri díjakat.

(208) A román hatóságok megerősítették, hogy minden olyan légitársaság, amely a repülőtérről a fent ismertetett szabályozási keretnek megfelelően kívánt üzemelni, ezt megtehette. A (31), (33) és (34) preambulumbekezdésben kifejtettek szerint a beruházás nyújtásának idején a repülőtéren menetrend szerinti járatokat üzemeltető légitársaságok a Wizz Air, a Malév és a Tarom voltak.

(209) *Nem nyújtható támogatás meglévő repülőtér áttelepítéséhez, illetve új személyforgalmi repülőterek létesítéséhez* ([98]). A referenciaidőszak alatt a TMA-t nem telepítették át, és nem alakították át repülőtérből személyforgalmi repülőtérré; a repülőtéri infrastruktúra 1967 óta létezik és üzemel ugyanazon a telephelyen.

(210) Nem nyújtható támogatás azoknak a repülőtereknek, amelyeknek az átlagos éves teherforgalma a támogatás tényleges odaítélését megelőző két pénzügyi évben meghaladta a 200 000 tonnát. A támogatás az odaítélését követő két pénzügyi évben valószínűsíthetően nem okozhatja a repülőtér átlagos éves teherforgalmának 200 000 tonna fölé emelkedését ([99]). A 2009 és 2010 közötti és a 2012 és 2013 közötti időszakban a TMA-n nem üzemeltettek teherszállító járatot, és a teherforgalom nem haladta meg a 200 000 tonnát ((37) preambulumbekezdés). Ezért ez a feltétel teljesül.

(211) Az érintett beruházás nem haladhatja meg az észszerű forgalmi előrejelzések alapján a középtávon várt forgalom fogadásához szükséges mértéket ([100]). A román hatóságok tisztázták, hogy a beruházás célja a járatok optimális biztonsági feltételek melletti üzemeltetéséhez szükséges biztonsági előírások teljesítése volt ((55) preambulumbekezdés). Ezt a követelményt tehát az intézkedés teljesíti.

(212) Nem nyújtható beruházási támogatás meglévő, az 1008/2008/EK rendelet 2. cikkének 16. pontja értelmében vett menetrend szerinti légi járatokat üzemeltető repülőtértől 100 kilométeren belül elhelyezkedő, illetve onnan gépjárművön, buszon, vonaton vagy nagy sebességű vonaton 60 percen belül megközelíthető repülőtérnek ([101]). A (29) preambulumbekezdésben kifejtettek szerint a TMA-hoz legközelebbi repülőtér a CNIA, amely több mint 100 km távolságra található, amely személygépkocsival 1 óra 30 perc alatt tehető meg, valamint a Nagyszeben Nemzetközi Repülőtér, amely körülbelül 120 km-re, azaz személygépkocsival 1 óra 50 percre található. Az összes többi nagyobb repülőtér személygépkocsival több mint 2 órás távolságra van. Ez a feltétel tehát teljesül a jelen ügyben.

([94]) Az általános csoportmentességi rendelet 7. cikke.
([95]) Az általános csoportmentességi rendelet 8. cikke.
([96]) Az általános csoportmentességi rendelet 9. cikke.
([97]) Az általános csoportmentességi rendelet 56a. cikkének (3) bekezdése.
([98]) Az általános csoportmentességi rendelet 56a. cikkének (4) bekezdése.
([99]) Az általános csoportmentességi rendelet 56a. cikkének (10) bekezdése.
([100]) Az általános csoportmentességi rendelet 56a. cikkének (5) bekezdése.
([101]) Az általános csoportmentességi rendelet 56a. cikkének (6) bekezdése.

(213) Az (5) és (6) bekezdés nem alkalmazandó azokra a repülőterekre, amelyeknek az átlagos éves utasforgalma a támogatás tényleges odaítélését megelőző két pénzügyi évben nem haladta meg a 200 000 főt, amennyiben a beruházási támogatás következtében a repülőtér átlagos éves utasforgalma valószínűsíthetően nem emelkedik 200 000 fő fölé a támogatás odaítélését követő két pénzügyi évben. Az ilyen repülőtereknek nyújtott beruházási támogatásnak vagy a (11) bekezdésnek, vagy a (13) és (14) bekezdéseknek kell megfelelnie ([102]). Az 1. táblázatban bemutatottak szerint a 2009 és 2010 közötti utasforgalom kevesebb mint 200 000 utast tett ki. Bár a forgalom 2012-ben és 2013-ban meghaladta a 200 000 utast, amint azt a (203) preambulumbekezdés említi, a 2. intézkedés által finanszírozott berendezéstípusnak nem volt célja, és nem is volt alkalmas arra, hogy növelje a repülőtér forgalmának volumenét, hanem csak azt tette lehetővé, hogy a repülőtér biztonságos feltételek mellett üzemeljen. A Bizottság ezért úgy véli, hogy ez a követelmény ebben az esetben teljesül. Mivel a TMA megfelel az e bekezdésben előírt feltételeknek, a Bizottságnak most csak azt kell bizonyítania, hogy e cikk (11) bekezdése ebben az esetben teljesül. Ezért a Bizottságnak nem kell bizonyítania, hogy a (13) és (14) preambulumbekezdés a jelen ügyben teljesül.

(214) Nem nyújtható beruházási támogatás olyan repülőtérnek, amelynek az átlagos éves utasforgalma a támogatás tényleges odaítélését megelőző két pénzügyi évben meghaladta a hárommillió főt. A beruházási támogatás a tényleges odaítélését követő két pénzügyi évben valószínűsíthetően nem okozhatja a repülőtér átlagos éves utasforgalmának hárommillió fő fölé emelkedését ([103]). Amint az az 1. táblázatban látható, a TMA korábbi utasforgalma a teljes vizsgált időszakban jóval kevesebb, mint hárommillió utas. Ez a feltétel tehát teljesül a jelen ügyben.

(215) Nem nyújtható támogatás azoknak a repülőtereknek, amelyeknek az átlagos éves teherforgalma a támogatás tényleges odaítélését megelőző két pénzügyi évben meghaladta a 200 000 tonnát. A támogatás az odaítélését követő két pénzügyi évben valószínűsíthetően nem okozhatja a repülőtér átlagos éves teherforgalmának 200 000 tonna fölé emelkedését ([104]). A 2009 és 2010 közötti időszakban és az azt követő két évben (2012–2013) a TMA-n nem üzemeltettek teherszállító járatot, és a teherforgalom nem haladta meg a 200 000 tonnát ((37) preambulumbekezdés). Ezért ez a feltétel teljesül.

(216) A beruházási támogatási összeg nem haladhatja meg az elszámolható költségeknek és a beruházás működési eredményének a különbségét. A működési eredményt az elszámolható költségekből megalapozott előrejelzések alapján előzetesen vagy visszakövetelési mechanizmus alkalmazásával kell levonni ([105]). Az általános csoportmentességi rendelet 2. cikkének 39. pontja a következőképpen határozza meg a működési eredményt: „a beruházás gazdasági élettartama alatti diszkontált bevételek és diszkontált működési költségek közötti különbség, amennyiben ez a különbség pozitív. A működési költségek közé tartoznak az olyan költségek, mint a személyi jellegű ráfordítások, az anyagköltségek, a szerződéses szolgáltatások, a távközlés, az energia és a karbantartás költségei, a bérleti díjak, az adminisztrációs költségek, de nem tartoznak bele az értékcsökkenési és a finanszírozási költségek, ha azokat beruházási támogatásból fedezték. A bevételek és működési költségek megfelelő leszámítolási kamatláb használatával történő diszkontálása lehetővé teszi az észszerű nyereség elérését.”

(217) A TMA olyan repülőtér, amely az értékelési időszak egészében veszteséges volt. Amint azt a 9. táblázat kifejtette, a román hatóságok előrejelzései szerint a TMA legkorábban 2023-ban válik nyereségessé. Ezért 2011-ben, amikor a beruházást végrehajtották, nem számítottak arra, hogy a beruházás rövid és középtávon megtérül. Így a beruházás megvalósulása után rövid és középtávon nem várható működési eredmény, ezért a Bizottság úgy véli, hogy ez a bekezdés ebben az esetben nem alkalmazandó.

(218) Az *elszámolható költségek a repülőtéri infrastruktúrába eszközölt befektetésekhez kapcsolódó költségek, beleértve a tervezési költségeket is* ([106]). Mivel ez az általános csoportmentességi rendelet 2. cikkének 144. pontja értelmében vett felszerelésekbe történő beruházás, az elszámolható költségek a román hatóságok által kifizetett és a 3. táblázatban feltüntetett teljes összegnek felelnek meg. A Bizottság úgy véli, hogy ez a követelmény ebben az esetben teljesül.

([102]) Az általános csoportmentességi rendelet 56a. cikkének (7) bekezdése.
([103]) Az általános csoportmentességi rendelet 56a. cikkének (9) bekezdése.
([104]) Az általános csoportmentességi rendelet 56a. cikkének (10) bekezdése.
([105]) Az általános csoportmentességi rendelet 56a. cikkének (11) bekezdése.
([106]) Az általános csoportmentességi rendelet 56a. cikkének (12) bekezdése.

9.3.2.3. Az általános csoportmentességi rendelet feltételeivel való összeegyeztethetőségre vonatkozó következtetés

(219) A fentiek fényében a 2. intézkedés megfelel az általános csoportmentességi rendelet feltételeinek.

9.3.3. *A 2. intézkedés összeegyeztethetőségére vonatkozó következtetés*

(220) A fenti (198)–(218) preambulumbekezdésben ismertetett okokból a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a TMA-nak 2011-ben nyújtott beruházási támogatás az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján összeegyeztethető a belső piaccal.

10. A 3. INTÉZKEDÉS (A TMA FINANSZÍROZÁSA AZ ÁLTALÁNOS GAZDASÁGI ÉRDEKŰ SZOLGÁLTATÁSRA VONATKOZÓ 2011. ÉVI MEGBÍZÁS KERETÉBEN 2011 AUGUSZTUSA ÉS 2014 OKTÓBERE KÖZÖTT) ÉRTÉKELÉSE

10.1. A támogatás megléte

(221) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében foglalt, a (126)–(133), (137), (140), (143) és (148) preambulumbekezdésben meghatározott elvek a 3. intézkedés értékelésére is alkalmazandók.

10.1.1. *Gazdasági tevékenység és a vállalkozás fogalma*

(222) A (41) preambulumbekezdésben foglaltak szerint a repülőtér-üzembentartó a vizsgált időszakban gazdasági tevékenységet folytatott, és így az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vállalkozásnak minősül.

(223) A román hatóságok azzal érveltek, hogy a légi járművek biztonságával és védelmével, valamint a repülőtéri díjak alól mentesített légi járművek kiszolgálásával kapcsolatos, az általános gazdasági érdekű szolgáltatásra vonatkozó 2011. évi megbízás 1. cikke (2) bekezdésének d)–h) pontjában felsorolt tevékenységek ((58) preambulumbekezdés) nem gazdasági jellegűek, és közhatalmi jogkörbe tartoznak.

(224) Az általános gazdasági érdekű szolgáltatásra vonatkozó 2011. évi megbízás 1. cikke (2) bekezdésében a d), e) és h) pontban felsorolt tevékenységeket illetően ((58) preambulumbekezdés) a Bizottság emlékeztet arra, hogy a légiforgalom-irányítás, a rendészeti, vámügyi, tűzoltói tevékenységek, a polgári légi közlekedés jogellenes cselekményekkel szembeni védelmét szolgáló tevékenységek, valamint az e tevékenységek végrehajtásához kapcsolódó infrastruktúrába és felszerelésekbe történő beruházások általában nem gazdasági természetű tevékenységnek minősülnek ((132) preambulumbekezdés). A Bizottság ezért úgy ítéli meg, hogy az általános gazdasági érdekű szolgáltatásra vonatkozó 2011. évi megbízás 1. cikke (2) bekezdésének d), e) és h) pontjában felsorolt légiforgalom-irányítási szolgáltatások, tűzoltási szolgáltatások, készenléti szolgáltatások nyújtása, a biztonság biztosítása, a repülőtereken meghatározott ellenőrzési tevékenységeket végző hatóságok számára szükséges terek és közművek meglétének biztosítása, valamint a repülőtéri infrastruktúra védelme, nem gazdasági jellegűek. Amint azt a (39) preambulumbekezdés már megállapította, a romániai repülőtér-üzembentartók működésére irányadó szabályozási keret valamennyi repülőtéren következetes volt.

(225) A Bizottság úgy véli, hogy az általános gazdasági érdekű szolgáltatásra vonatkozó 2011. évi megbízás 1. cikke (2) bekezdésének d), e) és h) pontjában felsorolt tevékenységek finanszírozása állami hatáskörbe tartozik, és ezért nem minősül állami támogatásnak.

(226) Ami az általános gazdasági érdekű szolgáltatásra vonatkozó 2011. évi megbízás 1. cikke (2) bekezdésének f) és g) pontjában (lásd az (58) preambulumbekezdést) felsorolt tevékenységek finanszírozását illeti, Románia előadta, hogy az infrastruktúrát és a felszereléseket a légi közlekedési törvénykönyvről szóló 29/1997. sz. kormányrendelet 31. cikkének (2) bekezdése értelmében a repülőtéri díjak megfizetése alól jogszabály alapján mentesített légi járművek járatainak feldolgozása érdekében szerezték be. Románia példaként azt hozta fel, hogy a finanszírozás időpontjában a TMA a be- és kiszálló utasokra a *walk-on/walk-off* (gyalogos be-és kiszállítás) módszerét alkalmazta. Az autóbusz megvásárlására azért volt szükség, hogy teljesüljenek az utasszállításra vonatkozó azon követelmények, amelyeket veszélyhelyzet esetén vagy a (például terrorizmus miatt) vészhelyzetben lévő légi járművek tekintetében kell alkalmazni.

(227) Azonban sem a repülőtéri díjak alól mentesített járatoknak az általános gazdasági érdekű szolgáltatásra vonatkozó 2011. évi megbízás 1. cikke (2) bekezdésének f) pontjában említett feldolgozása, sem a g) pontban felsorolt, az ilyen járatok feldolgozásához szükséges berendezések beszerzése és karbantartása általában nem az állam számára fenntartott funkciók.

(228) A Bizottság emlékeztet továbbá arra, hogy amennyiben az infrastruktúrát gazdasági és nem gazdasági tevékenységekre egyaránt használják, a közfinanszírozás az állami támogatási szabályok hatálya alá tartozik, amennyiben a gazdasági tevékenységekhez kapcsolódó költségeket fedezi ([107]).

([107]) A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 34. és 35. pontja. valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat.

(229) Románia a szóban forgó ügyben folytatott hivatalos vizsgálat során megerősítette, hogy az alapul szolgáló infrastruktúrát a repülőtér gazdasági tevékenységeire is használták.

10.1.2. *Állami források és az államnak való betudhatóság*

(230) A TMA-nak a 2011. évi általános gazdasági érdekű szolgáltatás keretében nyújtott kompenzációt a 2011. augusztusi regionális határozat engedélyezte ((58) preambulumbekezdés), és azt a Maros Megyei Tanács költségvetéséből fizették ki. Ezt a döntést közvetlenül a román állam részét képező romániai helyi megye, Maros megye tanácsa hozta meg.

(231) A Bizottság ezért úgy véli, hogy az ilyen finanszírozás állami forrásoknak minősül, és emellett az államnak tudható be.

10.1.3. *Szelektivitás*

(232) A szóban forgó ügyben a pénzügyi támogatást az állam egyetlen vállalkozásnak, a repülőtér-üzembentartónak ajánlotta fel és nyújtotta. Ez egy egyedi intézkedés. A 3. intézkedés tehát jellegénél fogva szelektív az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében.

10.1.4. *Gazdasági előny*

(233) A repülőtér-üzembentartónak nyújtott közfinanszírozás célja a szokásos tevékenysége során felmerült veszteségek ellentételezése vagy a beruházási költségek fedezése volt. A Bizottság rendelkezésére álló ténybeli bizonyítékokban, illetve a Romániától vagy harmadik személyektől kapott észrevételekben semmi nem utal arra, hogy a támogatást nyújtó hatóság pénzügyi megtérülésre számíthatott volna e finanszírozási intézkedések eredményeként, amikor azok odaítéléséről döntött.

(234) A Bizottság azt is megjegyzi, hogy Románia nem állította, hogy a finanszírozás megfelelt volna a piacgazdasági szereplő elvének. Amint az a 4. táblázatban is látható, a TMA a vizsgált időszak egésze alatt veszteséges volt, és középtávon nem volt kilátása arra, hogy nyereségessé váljon (5. táblázat). A Bizottság ezért megállapítja, hogy a vizsgált finanszírozás nem felelt meg a piacgazdasági szereplő elvének.

(235) A vizsgálat során Románia azzal is érvelt, hogy a vitatott állami finanszírozás az Altmark-feltételeknek megfelelő általános gazdasági érdekű szolgáltatás nyújtásának kompenzációját jelenti.

(236) A jelen ügyben a negyedik Altmark-feltétel nem teljesült, mivel a kedvezményezettet nem közbeszerzési eljárást követően választották ki. Arra sincs bizonyíték, hogy a kompenzáció mértékét azon költségek elemzése alapján határozták volna meg, amelyek egy átlagos, jól vezetett és az előírt közszolgáltatási követelmények kielégítéséhez szükséges eszközökkel megfelelően felszerelt vállalkozásnál e kötelezettségek teljesítésekor felmerülnének, figyelemmel az érintett bevételekre és az e kötelezettségek teljesítéséből származó méltányos nyereségre. A Bizottság ezért úgy véli, hogy a szóban forgó közfinanszírozásról nem állapítható meg, hogy egy hatékony vállalkozás költségei alapján határozták volna meg. Mivel a 4. Altmark-feltétel nem teljesült, a Bizottság megállapítja, hogy a négy Altmark-feltétel nem teljesült együttesen a jelen ügyben.

(237) A fentiek fényében a Bizottság megállapítja, hogy a vizsgált 3. intézkedés gazdasági előnyhöz juttatta a repülőtér-üzembentartót.

10.1.5. *A verseny torzulása és a tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt hatás*

(238) A (152) preambulumbekezdésben említett értékelés a repülőtér-üzembentartónak az általános gazdasági érdekű szolgáltatásra vonatkozó 2011. évi megbízás keretében nyújtott közfinanszírozásra is alkalmazandó, ezért úgy kell tekinteni, hogy a finanszírozás torzíthatja a versenyt, és érintheti a tagállamok közötti kereskedelmet.

10.1.6. *Következtetés az állami támogatás meglétéről*

(239) A fentiek alapján a Bizottság megállapítja, hogy a repülőtér-üzembentartónak az általános gazdasági érdekű szolgáltatásra vonatkozó 2011. évi megbízás alapján nyújtott állami finanszírozás a repülőtér-üzembentartónak nyújtott, az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak minősül, kivéve a (225) preambulumbekezdésben felsorolt, állami hatáskörbe tartozó tevékenységek finanszírozását.

10.2. **A támogatás jogszerűsége**

(240) A 3. intézkedést a Bizottság hivatalos jóváhagyása előtt hajtották végre. Ezért jogellenes támogatásnak minősül, kivéve, ha az adott időpontban teljesítette egy, bizonyos támogatási kategóriák tekintetében az EUMSZ 108. cikkében meghatározott bejelentési kötelezettség alóli mentességet előíró uniós jogi aktus vonatkozó feltételeit.

(241) A szóban forgó ügyben Románia azt állította, hogy a 2. intézkedés megfelelt a 2005. évi ÁGÉSZ-határozat feltételeinek.

10.2.1. *Az általános gazdasági érdekű szolgáltatásra vonatkozó 2011. évi megbízás megfelelése a 2005. évi ÁGÉSZ-határozatnak*

(242) A 2005. évi ÁGÉSZ-határozat először is valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatás meglétét írja elő. E tekintetben a Bizottság emlékeztet arra, hogy a tagállamok széles mérlegelési jogkörrel rendelkeznek az általános gazdasági érdekű szolgáltatások meghatározása terén. A Bizottság vizsgálata annak értékelésére korlátozódik, hogy történt-e nyilvánvaló hiba a közszolgáltatási kötelezettségek hatályának meghatározása során ([108]).

(243) Ami azt a kérdést illeti, hogy egy repülőtér általános üzemeltetése általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak minősül-e, amint azt a jelen ügyben a román hatóságok állították, a Bizottság jellemzően azt értékeli, hogy a repülőtér által kiszolgálható terület egy része a repülőtér nélkül oly mértékben elszigetelődne-e az Unió többi tagállamától, hogy az hátrányosan befolyásolná a terület társadalmi és gazdasági fejlődését. Ezt az elemzést eseti alapon kell elvégezni ([109]).

(244) A szóban forgó ügyben a Bizottság a következő szempontokat veszi figyelembe:

a) A TMA a CNIA-tól 103 km-re található. A román hatóságok kifejtették, hogy a 2011. augusztusi regionális határozat közzétételekor a (23)–(26) preambulumbekezdésben ismertetett körülmények miatt a két repülőtér közötti utazási idő több mint két órát tett ki a közút rossz állapota miatt, amely 65 km/h maximális átlagsebességet tett lehetővé, valamint a nagy forgalom okán. Ez az utazási idő az autóbuszos közlekedés esetén meghosszabbodna, a minimális utazási idő ekkor 3 óra 10 perc lenne (beleszámítva a kolozsvári autóbuszállomásról a CNIA-ra történő utazást is).

b) Ezenkívül a román hatóságok tisztázták, hogy a 2011. augusztusi regionális határozat elfogadásakor a TMA nélkül Maros megye északi, keleti és déli szomszédai (azaz Hargita, Kovászna, Beszterce egy része, Szeben, Neamț és Brassó megye) el lettek volna szigetelve az Unió többi részétől, mivel nem volt olyan autópálya, amely Maros, Hargita, Kovászna, Beszterce, Neamț, Brassó, Szeben megyét és a CNIA-t összekapcsolta volna (lásd a (23)–(26) preambulumbekezdést).

c) A román hatóságok kifejtették továbbá, hogy a Hargita megyét (körülbelül 300 000 lakos) körülölelő Kárpátok miatt az egyetlen egyszerű közúti összeköttetés nyugatra (Maros megye felé) található, és hogy a TMA az egyetlen olyan légi átjáró, amelyen keresztül e megye lakosai Európa más régióiba is eljuthatnak. A vizsgálat során a román hatóságok felvetették az időjárási viszonyoknak a Maros megye és a szomszédos megyék közötti közúti közlekedés időtartamára gyakorolt hatását is. Marosvásárhelyen a havazás éves időtartama elérheti az évi 190 napot. A legtöbb hótakaróval jellemzett nap (azaz azok a napok, amelyeken a közúti közlekedés akadályozott) decemberben (14,4 nap), januárban (23,2 nap) és februárban (17,5 nap) fordul elő, összesen 55,1 nap/év. Egyes esetekben a téli hónapokban a hótakaró az egész hónapon át kitarthat, azaz decemberben és januárban 31 nap, februárban pedig 28–29 nap. A fagy a közúti torlódások másik oka. Az első őszi fagy Marosvásárhelyen átlagosan október 13-án következik be, míg az utolsó tavaszi fagyot április 21-én jegyezték fel. Ez azt jelenti, hogy az átlagos éves fagymentes időszak 174 nap.

d) Emellett a vasúti közlekedés akkoriban alulfejlett volt, nagy sebességű összeköttetések nélkül.

([108]) A Törvényszék 2017. március 1-jei ítélete, SNCM kontra Bizottság, T-454/13, 111. pont; a Törvényszék 2005. június 15-i ítélete, Olsen kontra Bizottság, T-17/02, ECLI:EU:T:2005:218, 216. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat; a Törvényszék 2008. október 22-i ítélete, TV2/Danmark és társai kontra Bizottság, T-309/04, T-317/04, T-329/04 és T-336/04, ECLI:EU:T:2008:457, 101. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat.

([109]) A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 72. pontja.

e) A vizsgálat során a román hatóságok Románia 2015. évi általános közlekedési főtervére ([110]) hivatkoztak annak bizonyítására, hogy középtávon sem a CNIA, sem Nagyszeben nem tudna megbirkózni saját forgalmával további jelentős beruházások nélkül (a CNIA-nak további 23 265 négyzetmétert kellene építenie légiforgalmi előterekből, 29 066 négyzetméternyi utasterminált, Nagyszebennek pedig 460 négyzetméternyi utasterminált csak saját szükségleteik kielégítése érdekében). Ezért e két repülőtér nem lenne abban a helyzetben, hogy átvegye a TMA forgalmát, amennyiben ez utóbbi többé nem működne.

f) Amint azt a (21) preambulumbekezdés kifejti, Maros megye népessége az elmúlt évtizedekben jelentősen csökkent, és ez a tendencia az elkövetkező években várhatóan folytatódni fog. Ezenkívül a (22) preambulumbekezdésben említettek szerint Maros megye kevesebb hasznot húzott az EU bővítéséből, mint a szomszédos megyék, nem is szólva a bukaresti fővárosi térségről. Elismerve az infrastruktúra regionális fejlődés szempontjából vett jelentőségét, a román hatóságok a repülőteret kulcsfontosságú eszközként azonosították. Ennek eredményeként felújítása bekerült a Nagy Infrastruktúra Operatív Programba (2014–2020). Maros megye fejlesztési stratégiájának részeként a Megyei Tanács a repülőtér közelében ipari park, az ún. Maros Ipari Park létrehozását tervezte. ([111]) A román hatóságok megerősítették, hogy a park sikeresen vonzotta a gyártó vállalatokat és a külföldi beruházásokat, ezáltal hozzájárult a regionális gazdasági növekedéshez. Végső soron a cél egy intermodális közlekedési csomópont kialakítása a térség összeköttetésének és fejlődésének további támogatása érdekében.

g) A román hatóságok hangsúlyozták a turizmus mint gazdasági tevékenység jelentőségét a megye fellendítése szempontjából. A megyében a turizmus jelentősen nőtt a 2010–2015-ös időszakban, és a turisták számát tekintve Maros megye a 4. helyre került Romániában, összesen 492 181 látogatóval ([112]). 2015-ben a külföldi turisták által leginkább látogatott turisztikai látványosságok Segesvár (Sighişoara), Marosvásárhely és a szovátai gyógyfürdő voltak. A külföldi turisták főként uniós országokból, de az Európai Unión kívülről (pl. Izraelből) is érkeznek. A román hatóságok jelezték, hogy Marosvásárhely repülőtere, amely közvetlen összeköttetésben áll számos nagyobb uniós várossal, döntő szerepet játszott a turisták számának növekedésében.

h) Végül a román hatóságok jelezték, hogy Marosvásárhely a szívátültetés és a sürgősségi orvoslás vezető központja. A szervek nemzeti központok közötti gyors szállítása a szervátültetés kulcsfontosságú vonatkozása. A Marosvásárhelyi Megyei Klinikai Sürgősségi Kórház célja, hogy a szívátültetés mellett a szív- és tüdőátültetésre, a veseátültetésre vagy bármely más szerv- és szövetátültetésre kiterjessze vezető szerepét. Ez összhangban van a Román Egészségügyi Minisztérium stratégiájával, amely magában foglalja egy szövetbank létrehozását Marosvásárhelyen. A kórház kiemelte, hogy a betegeknek egy másik, nagyobb távolságra fekvő repülőtérről a kórházba történő helikopteres átszállítása nem végezhető el állandó jelleggel olyan meteorológiai vagy műszaki korlátok miatt, amelyek gyakran kizárják az átszállítást, ami a beteget érintő kísérő következményekkel jár.

(245) A fenti megfontolásokra tekintettel a Bizottság úgy véli, hogy Románia nem követett el nyilvánvaló mérlegelési hibát, amikor megállapította, hogy a TMA nélkül a Közép-romániai régió egyes területei olyan mértékben elszigetelődnének az Unió többi részétől, amely hátrányosan befolyásolná a térség társadalmi és gazdasági fejlődését.

(246) Ilyen körülmények között a Bizottság úgy véli, hogy a román hatóságok által közölt információk elegendőek ahhoz, hogy alátámasszák azt a döntést, miszerint a TMA-t általános gazdasági érdekű szolgáltatás nyújtásával bízzák meg, és hogy Románia nem követett el nyilvánvaló hibát.

(247) A 2005. évi ÁGÉSZ-határozat (a 2. cikk (1) bekezdésének d) pontja) szintén csak azokra a repülőterekre vonatkozik, amelyek az általános gazdasági érdekű szolgáltatással való megbízást megelőző két pénzügyi évben 1 000 000 főnél kevesebb utast szállítottak.

(248) A TMA-nak 2009-ben és 2010-ben, azaz az általános gazdasági érdekű szolgáltatásra vonatkozó 2011. évi megbízást megelőző években kevesebb mint 1 000 000 utasa volt (lásd: 1. táblázat). Ezért a 2005. évi ÁGÉSZ-határozat alkalmazható volt a 2. intézkedésre.

([110]) master-planul-general-de-transport_iulie_2015_vol-i.pdf.
([111]) Maros megyei fejlesztési terv 2014–2020
Megtekinthető a következő internetcímen: anexa_hot107_2014.pdf.
([112]) https://mures.insse.ro/wp-content/uploads/2023/03/Mures_Anuar_statistic_2015.pdf.

(249) Végezetül a 2005. évi ÁGÉSZ-határozat számos összeegyeztethetőségi feltételt határoz meg az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokért regionális repülőtereknek nyújtott kompenzációra vonatkozóan, az alábbiakban meghatározottak szerint.

(250) *Megbízás*. Ahhoz, hogy a 2005. évi ÁGÉSZ-határozat alkalmazható legyen, egy vállalkozást egy vagy több hivatalos aktussal meg kell bízni az általános gazdasági érdekű szolgáltatás működtetésével ([113]). A szóban forgó ügyben a vállalkozást a 2011. augusztusi regionális határozattal bízták meg az általános gazdasági érdekű szolgáltatással.

(251) A 2005. évi ÁGÉSZ-határozat 4. cikke számos olyan jellemzőt is bemutat, amelyeknek a megbízási aktusnak meg kell felelnie, nevezetesen:

1. *A közszolgáltatási kötelezettség jellege és időtartama*. A közszolgáltatási kötelezettség jellegét a 2011. augusztusi regionális határozat 1. cikkének (2) bekezdése határozza meg. A közszolgáltatási kötelezettséggel összefüggő tevékenységek végzése az azt az évet követő év január 1-jéig tartó időszakra korlátozódik, amelyben a TMA túllépi az 1 000 000 fős küszöbértéket, de legfeljebb 2016. december 31-ig tart ([114]). Ezenkívül a 2011. augusztusi regionális határozat előírja, hogy ezen időpontot követően az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra vonatkozó megbízást felül kell vizsgálni ([115]).

2. *Az érintett vállalkozások és terület*. Az általános gazdasági érdekű szolgáltatással a repülőtér-üzembentartót bízták meg, és a megbízás területe egy 24 000 km^2-es földrajzi terület, amelynek népessége körülbelül 1,5 millió lakos, és amely négy megyét foglal magában: Maros, Beszterce, Hargita, Kovászna ([116]).

3. *A vállalkozásnak adott kizárólagos vagy különleges jogok jellege*. A repülőtér-üzembentartó kizárólagos jogot kap az általános gazdasági érdekű szolgáltatás nyújtására ([117]).

4. A kompenzáció kiszámításának, ellenőrzésének és felülvizsgálatának paraméterei.

   i. A kompenzáció kiszámítása. A kompenzáció mértékének meghatározásakor figyelembe veendő költségek magukban foglalják az általános gazdasági érdekű szolgáltatáshoz kapcsolódó tevékenységek végzése során felmerülő valamennyi állandó és változó, folyó és beruházási költséget, valamint e tevékenységeknek a repülőtér-üzembentartó közös költségein belüli arányát. A beruházási költségeket akkor veszik figyelembe, ha azok szorosan kapcsolódnak az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokkal összefüggő tevékenységek végzéséhez ([118]). A kompenzáció meghatározásakor figyelembe veendő bevétel magában foglalja az általános gazdasági érdekű szolgáltatás körébe tartozó tevékenységekből szerzett összes bevételt, valamint az üzembentartó által végzett egyéb, az általános gazdasági érdekű szolgáltatáshoz kapcsolódó tevékenységektől eltérő tevékenységekből származó nyereséget ([119]).

   ii. *A kompenzáció ellenőrzése*. A repülőtér-üzembentartónak meg kell indokolnia a kért kompenzáció összegét, és jelentést kell készítenie a helyi költségvetésből kapott kompenzáció alátámasztásáról és indokolásról. Ezt követően a Maros Megyei Tanács Gazdasági Főosztálya felelős az ilyen jelentésben szereplő információk, valamint a repülőtér-üzembentartó által benyújtott pénzügyi kimutatások ellenőrzéséért. Ezeket az ellenőrzéseket évente legalább egyszer elvégzik, és szükség esetén gyakrabban ([120]).

   iii. A kompenzáció felülvizsgálata, valamint a túlkompenzáció elkerülésére és visszafizetésére vonatkozó intézkedések. A Maros Megyei Tanács Gazdasági Főosztálya rendszeres ellenőrzései alapján kéri a repülőtér-üzembentartótól a túlkompenzáció visszafizetését, és adott esetben indokolt javaslatot tesz az általános gazdasági érdekű szolgáltatással összefüggő tevékenységek felülvizsgálatára ([121]).

(252) A Bizottság ezért megállapítja, hogy a 2011. augusztusi regionális határozat teljesíti a 2005. évi ÁGÉSZ-határozat 4. cikkében meghatározott feltételeket.

([113]) A 2005. évi ÁGÉSZ-határozat 4. cikke.
([114]) A 2011. augusztusi regionális határozat 2. cikkének (2) bekezdése.
([115]) A 2011. augusztusi regionális határozat 2. cikkének (3) bekezdése.
([116]) A 2011. augusztusi regionális határozat 1. cikkének (1) bekezdése.
([117]) A 2011. augusztusi regionális határozat 3. cikke.
([118]) A 2011. augusztusi regionális határozat 4. cikkének (4) bekezdése.
([119]) A 2011. augusztusi regionális határozat 4. cikkének (5) bekezdése.
([120]) A 2011. augusztusi regionális határozat 5. cikke.
([121]) A 2011. augusztusi regionális határozat 5. cikkének (4) bekezdése.

(253) *Kompenzáció* ([122]). A 2005. évi ÁGÉSZ-határozat 5. cikke meghatározza azokat a paramétereket, amelyeket a kompenzációnak teljesítenie kell ahhoz, hogy a határozattal összeegyeztethetőnek minősüljön.

(254) A kompenzáció mértéke nem haladhatja meg a közszolgáltatási kötelezettség biztosításával összefüggő költségeket és az e kötelezettségek biztosításához szükséges saját tőkéből származó észszerű nyereséget. Amint azt a 3. táblázat szemlélteti, a repülőtér a megbízási időszak egészében (2011–2014) veszteségeket szenvedett el. A repülőtér-üzembentartó által kapott kompenzáció nem volt elegendő az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokkal kapcsolatos kötelezettségei teljesítésével összefüggő költségei fedezésére. A fentiek fényében úgy kell tekinteni, hogy e feltétel a jelen ügyben teljesül.

(255) A figyelembe veendő költségek és bevételek magukban foglalják az általános gazdasági érdekű szolgáltatás működtetéséből származó és az általánosan elfogadott költségelszámolási elvek alapján kiszámított összes költséget. A Bizottság értelmezése szerint a (251) preambulumbekezdésben kifejtett okok miatt a költségek és bevételek kiszámítása a 2011. augusztusi regionális határozat 4. cikkének (4) és (5) bekezdésével összhangban történt, ezért ez a kritérium teljesül.

(256) *Az általános gazdasági érdekű szolgáltatáshoz kapcsolódó költségek és bevételek elszámolásának elkülönítése a többi szolgáltatástól*. A (62) preambulumbekezdésben kifejtettek szerint a 2011. évi megbízás az elszámolások egyértelmű elkülönítését írja elő. Ezt az elkülönítést a megbízás időtartama alatt végrehajtották.

(257) A Bizottság ezért megállapítja, hogy a 2005. évi ÁGÉSZ-határozat 5. cikkében meghatározott feltételek teljesülnek a jelen ügyben.

(258) *A túlkompenzáció ellenőrzése*. A 2005. évi ÁGÉSZ-határozat 6. cikke számos mechanizmust határoz meg annak biztosítására, hogy a repülőtér-üzembentartó ne részesüljön túlkompenzációban, nevezetesen a rendszeres ellenőrzések meglétét, a túlkompenzáció visszafizetését biztosító mechanizmusok meglétét, valamint a jövőbeli túlkompenzáció elkerülését célzó rendelkezéseket.

(259) A (251) preambulumbekezdés 4. pontjának ii. és iii. alpontjában kifejtettek szerint a Maros Megyei Tanács mechanizmusokat vezetett be a túlkompenzáció elkerülése érdekében. Ezenkívül a Maros Megyei Tanács egy sor szabályban előírta, hogy a jövőbeli kompenzációt az előző évek eredményei alapján számítják ki. Más szóval, ha a repülőtér-üzembentartó 2012-ben túlkompenzációt kapna, a többletet átvinnék a 2013. évi kompenzáció fedezésére ([123]).

(260) A Bizottság ezért megállapítja, hogy a 2005. évi ÁGÉSZ-határozat 6. cikkében meghatározott feltételek teljesülnek a jelen ügyben.

10.2.2. *Következtetés*

(261) A Bizottság megállapítja, hogy az általános gazdasági érdekű szolgáltatásra vonatkozó 2011. évi megbízás alapján nyújtott támogatás az EUMSZ 106. cikkének (2) bekezdése alapján összeegyeztethető a belső piaccal, és mentesült az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdésében előírt előzetes bejelentési kötelezettség alól.

11. **A 4. INTÉZKEDÉS (A TMA FINANSZÍROZÁSA AZ ÁLTALÁNOS GAZDASÁGI ÉRDEKŰ SZOLGÁLTATÁSRA VONATKOZÓ 2014. ÉVI MEGBÍZÁS KERETÉBEN 2014. OKTÓBER 30. ÉS 2019. MÁJUS 9. KÖZÖTT) ÉRTÉKELÉSE**

11.1. **A támogatás megléte**

(262) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében foglalt, a (126)–(133), (137), (140), (143) (148) és (149) preambulumbekezdésben meghatározott elvek a 4. intézkedés értékelésére is alkalmazandók.

([122]) A repülőtér-üzembentartót a vizsgált időszakban a tényleges költségeinél alacsonyabb összeggel kompenzálták (4. táblázat). A Bizottság ezért nem fogja elemezni az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról szóló határozat 6. cikkének az észszerű nyereségre vonatkozó rendelkezéseit.

([123]) Lásd például a Maros Megyei Tanács 2012. december 20-i 158. sz. regionális határozatát, amely kimondja, hogy a 2013-ra és 2014-re szóló kompenzációnak a költségvetési tervezetben szereplő becslése a 2012. évi eredményeken alapul.

11.1.1. *Gazdasági tevékenység és a vállalkozás fogalma*

(263) A (41) preambulumbekezdésben foglaltak szerint a repülőtér-üzembentartó a vizsgált időszakban gazdasági tevékenységet folytatott, és így az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vállalkozásnak minősül.

(264) A román hatóságok azzal érveltek, hogy a repülőtér-üzembentartó végzett bizonyos olyan, a 2014. évi általános gazdasági érdekű szolgáltatások körébe tartozó tevékenységeket, amelyek állami hatáskörbe tartoznak. Románia különösen azt állította, hogy a repülőtér-üzembentartónál a repülőtér területén működő állami szervek nevében felmerült költségeket, valamint a repülőtéri díjak megfizetése alól mentesített járatok kiszolgálásával kapcsolatban felmerült költségeket állami hatáskörbe tartozónak kell tekinteni.

(265) A Bizottság emlékeztet arra, hogy amennyiben az infrastruktúrát gazdasági és nem gazdasági tevékenységekre egyaránt használják, a közfinanszírozás csak akkor tartozik az állami támogatási szabályok hatálya alá, amennyiben a gazdasági tevékenységekhez kapcsolódó költségeket fedezi.

(266) Ami az általános gazdasági érdekű szolgáltatásra vonatkozó 2014. évi megbízás 1. cikke (2) bekezdésének d)–g) pontja szerinti tevékenységekre ((66) preambulumbekezdés) felhasznált állami támogatást illeti, a Bizottság emlékeztet arra, hogy a rendészeti, vámügyi, tűzoltói tevékenységek, a polgári légi közlekedés jogellenes cselekményekkel szembeni védelmét szolgáló tevékenységek, valamint az e tevékenységek végrehajtásához kapcsolódó infrastruktúrába és felszerelésekbe történő beruházások általában nem gazdasági természetű tevékenységnek minősülnek.

(267) A Bizottság ezért úgy tekinti, hogy a repülőtéri infrastruktúra általános gazdasági érdekű szolgáltatásra vonatkozó 2014. évi megbízás 1. cikke (2) bekezdésének d) pontjában említett védelme; az említett cikk e) pontja szerinti, a repülőtér helyiségeiben végzett kutatási-mentési műveletek; az említett cikk f) pontja szerinti védelmi és biztonsági létesítmények veszélyhelyzetek esetére, és a tűzmegelőzés és -védelem; valamint a vámigazgatás, a határrendészet, a légi közlekedési rendőrség, a Belügyminisztérium és a Román Hírszerző Szolgálat által a konkrét tevékenységeik elvégzéséhez igényelt területek, létesítmények és infrastruktúra említett cikk g) pontja szerinti biztosítása az állami funkciók szokásos ellátásához szükséges intézkedések, amennyiben azok a (132) preambulumbekezdésben felsorolt kategóriákba tartoznak ([124]). Amint azt a (39) preambulumbekezdés már megállapította, a romániai repülőtér-üzembentartók működésére irányadó szabályozási keret valamennyi repülőtéren következetes volt.

(268) Ezért az általános gazdasági érdekű szolgáltatásra vonatkozó 2014. évi megbízás 1. cikke (2) bekezdésének d)–g) pontja szerinti tevékenységekhez nyújtott állami támogatás állami hatáskörbe tartozik, és nem minősül az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett támogatásnak.

(269) Azonban az általános gazdasági érdekű szolgáltatásra vonatkozó 2014. évi megbízás 1. cikke (2) bekezdésének sem a h) pontjában felsorolt, az állami légi járatok, bizonyos minisztériumokon és kormányzati szolgálatokon belüli katonai célú repülések, sürgősségi járatok és egyéb, jogilag szabályozott helyzetek tekintetében történő ingyenes üzemeltetés, sem az állami tulajdonban lévő légi járművek földi kiszolgálása, beleértve a kapcsolódó berendezések beszerzését is, amelyeket a c) pont említ, általában nem az állam számára fenntartott funkciók.

11.1.2. *Állami források és az államnak való betudhatóság*

(270) A TMA-nak a 2014. évi általános gazdasági érdekű szolgáltatás keretében nyújtott kompenzációt a 2014. októberi regionális határozat engedélyezte ((43) preambulumbekezdés), és azt a Maros Megyei Tanács költségvetéséből fizették ki. Ezt a döntést közvetlenül a román állam részét képező romániai helyi megye, Maros megye tanácsa hozta meg.

(271) A Bizottság ezért úgy véli, hogy a 2014. októberi regionális határozat alapján biztosított finanszírozás állami forrásoknak minősül, és emellett az államnak tudható be.

([124]) A Bizottság (EU) 2015/1226 határozata (2014. július 23.) az Angoulême-i Kereskedelmi és Iparkamara, az SNC-Lavalin, a Ryanair és az Airport Marketing Services javára Franciaország által nyújtott az SA.33963 (2012/C) (korábbi 2012/NN) számú állami támogatásról (HL L 201., 2015.7.30., 48. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2015/1226/oj).

11.1.3. *Szelektivitás*

(272) A szóban forgó ügyben a pénzügyi támogatást az állam egyetlen vállalkozásnak, a repülőtér-üzembentartónak ajánlotta fel és nyújtotta. Ez egy egyedi intézkedés. A 4. intézkedés tehát jellegénél fogva szelektív az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében.

11.1.4. *Gazdasági előny*

(273) A repülőtér-üzembentartónak nyújtott közfinanszírozás célja a szokásos tevékenysége során felmerült veszteségek ellentételezése vagy a beruházási költségek fedezése volt. A Bizottság rendelkezésére álló ténybeli bizonyítékokban, illetve a Romániától vagy harmadik személyektől kapott észrevételekben semmi nem utal arra, hogy a támogatást nyújtó hatóság pénzügyi megtérülésre számíthatott volna e finanszírozási intézkedések eredményeként, amikor azok odaítéléséről döntött.

(274) A Bizottság azt is megjegyzi, hogy Románia nem állította, hogy a finanszírozás megfelelt volna a piacgazdasági szereplő elvének. Amint az a 6. táblázatban is látható, a TMA a vizsgált időszak egésze alatt veszteséges volt, és középtávon nem volt kilátása arra, hogy nyereségessé váljon (5. táblázat). A Bizottság ezért megállapítja, hogy a vizsgált finanszírozás nem felelt meg a piacgazdasági szereplő elvének.

(275) A vizsgálat során Románia azzal is érvelt, hogy a 4. intézkedés az Altmark-feltételeknek megfelelő általános gazdasági érdekű szolgáltatás nyújtásának kompenzációját jelenti.

(276) A jelen ügyben a negyedik Altmark-feltétel nem teljesült, mivel a kedvezményezettet nem közbeszerzési eljárást követően választották ki. Arra sincs bizonyíték, hogy a kompenzáció mértékét azon költségek elemzése alapján határozták volna meg, amelyek egy átlagos, jól vezetett és az előírt közszolgáltatási követelmények kielégítéséhez szükséges eszközökkel megfelelően felszerelt vállalkozásnál e kötelezettségek teljesítésekor felmerülnének, figyelemmel az érintett bevételekre és az e kötelezettségek teljesítéséből származó méltányos nyereségre. A Bizottság ezért úgy véli, hogy a szóban forgó közfinanszírozásról nem állapítható meg, hogy egy hatékony vállalkozás költségei alapján határozták volna meg. Mivel a 4. Altmark-feltétel nem teljesült, a Bizottság megállapítja, hogy a négy Altmark-feltétel nem teljesült együttesen a jelen ügyben.

(277) A fentiek fényében a Bizottság megállapítja, hogy a 4. intézkedés gazdasági előnyhöz juttatta a repülőtér-üzembentartót.

11.1.5. *A verseny torzulása és a tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt hatás*

(278) A (152) preambulumbekezdésben említett értékelés a repülőtér-üzembentartónak az általános gazdasági érdekű szolgáltatásra vonatkozó 2014. évi megbízás keretében nyújtott közfinanszírozásra is alkalmazandó, ezért úgy kell tekinteni, hogy a finanszírozás torzíthatja a versenyt, és érintheti a tagállamok közötti kereskedelmet.

11.1.6. *Következtetés az állami támogatás meglétéről*

(279) A fentiek alapján a Bizottság megállapítja, hogy a repülőtér-üzembentartónak az általános gazdasági érdekű szolgáltatásra vonatkozó 2014. évi megbízás alapján nyújtott állami finanszírozás a repülőtér-üzembentartónak nyújtott, az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak minősül, kivéve a (268) preambulumbekezdésben felsorolt, állami hatáskörbe tartozó tevékenységek finanszírozását.

11.2. **A támogatás jogszerűsége**

(280) A 4. intézkedést a Bizottság hivatalos jóváhagyása előtt hajtották végre. Ezért jogellenes támogatásnak minősül, kivéve, ha az adott időpontban teljesítette egy, bizonyos támogatási kategóriák tekintetében az EUMSZ 108. cikkében meghatározott bejelentési kötelezettség alóli mentességet előíró uniós jogi aktus vonatkozó feltételeit.

(281) Románia azt állította, hogy a 4. intézkedés megfelelt a 2012. évi ÁGÉSZ-határozat feltételeinek.

(282) A 2012. évi ÁGÉSZ-határozat az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásának kompenzációjára azon repülőterek tekintetében vonatkozik, amelyek átlagos éves utasforgalma az általános gazdasági érdekű szolgáltatással való megbízást megelőző két pénzügyi évben nem haladta meg a 200 000 főt. Az eljárás megindításáról szóló 2015. évi határozatban említettek szerint a TMA-nak 2012-ben és 2013-ban, azaz az általános gazdasági érdekű szolgáltatásra vonatkozó 2014. évi megbízást megelőző években több mint 200 000 utasa volt évente (lásd: 1. táblázat). Ezért a 2012. évi ÁGÉSZ-határozat nem volt alkalmazható a 4. intézkedésre.

(283) Ennek megfelelően a 4. intézkedést az EUMSZ 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével hajtották végre.

11.3. **Összeegyeztethetőség a belső piaccal**

(284) A 2014. évi légi közlekedési iránymutatással összhangban egy repülőtér általános gazdasági érdekű szolgáltatásként történő üzemeltetésének kompenzációja akkor tekinthető az EUMSZ 106. cikkének (2) bekezdése értelmében összeegyeztethetőnek, ha teljesülnek a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 4. szakaszában meghatározott kritériumok, különösen, ha az üzemeltetés a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 69. és 72. pontja értelmében valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak minősül, és megfelel a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 4.2. szakaszában a 2012. évi ÁGÉSZ-keretszabály vonatkozó szabályaival összefüggésben meghatározott összeegyeztethetőségi kritériumoknak.

(285) A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 75. pontjának a) alpontja értelmében a 2012. évi ÁGÉSZ-keretszabály alkalmazandó az olyan repülőtereknek nyújtott támogatások összeegyeztethetőségének értékelésére, amelyek esetében az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra vonatkozó megbízás tartama alatt az éves átlagos forgalom meghaladja a 200 000 utast, amint a TMA esetében történt (1. táblázat). A Bizottság ezért a 4. intézkedés összeegyeztethetőségét a 2012. évi ÁGÉSZ-keretszabályban és a 2014. évi légi közlekedési iránymutatásban meghatározott kritériumok alapján fogja értékelni.

(286) A 2012. évi ÁGÉSZ-keretszabály számos összeegyeztethetőségi feltételt határoz meg az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra vonatkozóan, többek között a repülőtereket érintően, ideértve különösen a megbízási aktus meglétét, a kompenzáció kiszámítását és a túlkompenzáció ellenőrzésére szolgáló mechanizmusok meglétét.

11.3.1. *Az EUMSZ 106. cikkében említett valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatás*

(287) Annak első feltételeként, hogy a repülőtér-üzembentartói szolgáltatások kompenzációja összeegyeztethető legyen az állami támogatási szabályokkal, a szolgáltatót valódi és pontosan meghatározott általános gazdasági érdekű szolgáltatással kell megbízni. Ezt a követelményt a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 69. pontja határozza meg, összefüggésben a 2012. évi ÁGÉSZ-keretszabály 2.2. szakaszával.

(288) A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 69. pontja szerint az általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak „a rendes kereskedelmi tevékenységekkel szemben sajátos jellemzőket kell felmutatnia”, valamint „a hatóságok által megcélzott közérdek nem nyilvánulhat meg kizárólag a Szerződés 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja szerinti egyes gazdasági tevékenységek vagy gazdasági területek fejlődésének előmozdításában”.

(289) A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 72. pontjában a Bizottság megállapítja, hogy a repülőterek általános üzemeltetése – megfelelően indokolt esetekben – általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak minősül, ha a repülőtér által kiszolgálható terület egy része a repülőtér nélkül oly mértékben elszigetelődne az Unió többi tagállamától, hogy az hátrányosan befolyásolná a terület társadalmi és gazdasági fejlődését. Ennek megállapításakor figyelembe kell venni a többi szállítási mód, így különösen a nagy sebességű vasúti szolgáltatások és a kompok által nyújtott tengeri útvonalak elérhetőségét. Ilyen esetekben a hatóságok közszolgáltatási kötelezettséget írhatnak elő a repülőtér érdekében, hogy biztosítsák a repülőtér elérhetőségét a kereskedelmi forgalom részére.

(290) A (243)–(245) preambulumbekezdésben a 2011. évi általános gazdasági érdekű szolgáltatás tekintetében említett érvelés értelemszerűen alkalmazandó a 2014. évi általános gazdasági érdekű szolgáltatásra is, mivel a térség szállítási módjai tekintetében a helyzet 2011 óta nem változott jelentősen. Ezért a Bizottság úgy véli, hogy a TMA-t az általános gazdasági érdekű szolgáltatásra vonatkozó 2014. évi megbízás alapján is valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatással bízták meg.

(291) A fent részletezett okok miatt a Bizottság úgy véli, hogy az általános gazdasági érdekű szolgáltatásra vonatkozó 2014. évi megbízás alapján nyújtott támogatást valódi és pontosan meghatározott általános gazdasági érdekű szolgáltatáshoz nyújtották, összhangban a 2012. évi ÁGÉSZ-keretszabály 2.2. szakaszával és a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 69. és 72. pontjával.

11.3.2. *A közszolgáltatási kötelezettségeket és a kompenzáció kiszámításának módszereit meghatározó megbízási aktus szükségessége*

(292) A 2012. évi ÁGÉSZ-keretszabály 15. és 16. pontja értelmében az érintett vállalkozást egy vagy több aktussal kell megbízni az általános gazdasági érdekű szolgáltatás nyújtásával; e megbízási aktus vagy aktusok formáját minden egyes tagállam maga határozhatja meg. Az aktusnak vagy aktusok sorozatának a következőket kell tartalmaznia: a) a közszolgáltatási kötelezettség tartalma és időtartama; b) a vállalkozás és adott esetben az érintett terület; c) a támogatást nyújtó hatóság által a vállalkozásnak adott kizárólagos vagy különleges jogok jellege; d) a kompenzációs mechanizmus leírása és a kompenzáció kiszámításának, ellenőrzésének és felülvizsgálatának paraméterei; valamint e) a túlkompenzáció elkerülésére és visszafizettetésére hozott intézkedések.

(293) Hasonlóképpen, a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 69. pontja szerint a repülőtéri ágazatban az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokat egyértelműen meg kell határozni, és a vállalkozásokat hatósági jogi aktus útján kell e feladattal megbízni.

(294) A 2014. évi általános gazdasági érdekű szolgáltatásra a 2014. októberi regionális határozat adott megbízást; e határozatot a 2012. évi ÁGÉSZ-keretszabály és a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás rendelkezéseivel összhangban dolgozták ki. A (66) preambulumbekezdésben említettek szerint a 2014. októberi regionális határozat 1. cikkének (2) bekezdése meghatározza a TMA-n általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak minősülő tevékenységeket. A (268) preambulumbekezdésben említettek szerint egyes tevékenységek állami hatáskörbe tartoznak, és így kívül maradnak az állami támogatások ellenőrzése alól. A fennmaradó, elsősorban gazdasági tevékenységeket a 2014. októberi regionális határozat 1. cikke (2) bekezdésének a), b), c) és h) pontja egyértelműen meghatározza, és általános gazdasági érdekű szolgáltatásként azonosítja. Továbbá a (68) preambulumbekezdésben említettek szerint a közszolgáltatási kötelezettség időtartamát egyértelműen meghatározták. Emellett a (43) preambulumbekezdésben említettek szerint az általános gazdasági érdekű szolgáltatásra vonatkozó 2014. évi megbízás az érintett vállalkozást, nevezetesen a repülőtér-üzembentartót is megnevezte. Végül, a repülőtér-üzembentartó kizárólagos jogot kapott az általános gazdasági érdekű szolgáltatás nyújtására ([125]). A fentiek fényében a Bizottság úgy véli, hogy a 2014. évi általános gazdasági érdekű szolgáltatás megfelelt a 2012. évi ÁGÉSZ-keretszabály 16. pontja a) és b) alpontjának, valamint a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 69. pontjának.

(295) Továbbá a (67) preambulumbekezdésben említettek szerint a 2014. októberi regionális határozat 4. cikkének (2)–(11) bekezdése részletesen meghatározza a 2014. évi általános gazdasági érdekű szolgáltatás kompenzációjának kiszámítását. Ezek a rendelkezések a következőket állapítják meg: az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokhoz kapcsolódó elszámolható, a kompenzáció által fedezendő működési és beruházási költségek felső határai; kizárólag az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokhoz kapcsolódó költségeknek és a közös költségek arányos összegének figyelembevétele; az a felső határ, miszerint a kompenzáció nem haladhatja meg a közszolgáltatási kötelezettség teljesítéséhez szükséges költségeket. Fontos, hogy ezek a rendelkezések azt is előírják, hogy a kompenzáció nem haladhatja meg egyrészt e költségek, másrészt a repülőtér általános gazdasági érdekű szolgáltatásokhoz kapcsolódó bevételei és a nem az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokhoz kapcsolódó nyeresége közötti különbséget. Más szóval az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokból származó bevételek, sőt a nem az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokkal összefüggő tevékenységekből származó nyereség is csökkentik a 2014. évi általános gazdasági érdekű szolgáltatás keretében nyújtott kompenzáció összegét az esetleges túlkompenzáció elkerülése érdekében. Továbbá, amint azt a (62) preambulumbekezdés említi, a TMA általános gazdasági érdekű szolgáltatásokkal és nem általános gazdasági érdekű szolgáltatásokkal kapcsolatos tevékenységeiről külön elszámolást vezettek. A fentiek fényében a Bizottság úgy véli, hogy a 2014. évi általános gazdasági érdekű szolgáltatás megfelel a 2012. évi ÁGÉSZ-keretszabály 16. pontja d) és e) alpontjának.

11.3.3. *A megbízás időtartama*

(296) A 2012. évi ÁGÉSZ-keretszabály 17. pontja előírja, hogy a közszolgáltatási kötelezettséggel való megbízás időtartamát objektív kritériumokkal, például amortizációval és értékcsökkenéssel kell indokolni. A Bizottság megjegyzi, hogy a legjelentősebb befektetett eszközök, például az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokkal összefüggő meghatározott tevékenységekhez kapcsolódó repülőtéri műveletekhez használt épületek és berendezések amortizációs és értékcsökkenési időszaka jellemzően meghaladja a tíz évet ([126]). Mindenesetre, amint az már említésre került, a 2014. évi általános gazdasági érdekű szolgáltatás 2019-ben, a tervezettnél jóval korábban megszűnt.

(297) A fenti okok miatt a Bizottság úgy véli, hogy a 2012. évi ÁGÉSZ-keretszabály 17. pontja teljesül.

([125]) A 2014. októberi regionális határozat 2. cikke.

([126]) Hivatkozásként lásd: a Bizottság határozata (2023. november 24.) az SA.106193. (2023/N.) számú – Svédország Skellefteå repülőtér – Általános gazdasági érdekű szolgáltatással való megbízás ügyben, (73) preambulumbekezdés.

11.3.4. *A 2006/111/EK irányelvnek való megfelelés*

(298) A 2012. évi ÁGÉSZ-keretszabály 18. pontja előírja, hogy a szóban forgó vállalkozásnak szükséges esetben meg kell felelnie a 2006/111/EK irányelvnek ([127]). Az említett irányelv 5. cikke értelmében azonban az irányelv 1. cikkében foglalt vonatkozó átláthatósági követelmények nem alkalmazandók azokra a közvállalkozásokra, amelyek összes éves nettó forgalma 40 millió EUR-nál kevesebb volt a közpénzekkel vagy általános gazdasági érdekű szolgáltatásokkal kapcsolatos megbízásokat megelőző két pénzügyi évben. Tekintettel arra, hogy a TMA 2012-ben és 2013-ban igen korlátozott éves bevételre tett szert, amint azt a 4. táblázat is mutatja, a 2006/111/EK irányelv nem alkalmazandó erre az ügyre, ezért a 2012. évi ÁGÉSZ-keretszabály 18. pontjának értékelése ebben az ügyben nem releváns.

11.3.5. *Az uniós közbeszerzési szabályoknak való megfelelés*

(299) A 2012. évi ÁGÉSZ-keretszabály 19. pontja előírja, hogy a vállalkozásnak meg kell felelnie a vonatkozó uniós közbeszerzési szabályoknak, ideértve a közvetlenül a Szerződésből és adott esetben a másodlagos uniós jogból eredő, átláthatósággal, egyenlő bánásmóddal és megkülönböztetésmentességgel kapcsolatos vonatkozó követelményeket is.

(300) A 2014/24/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv ([128]) 32. cikke (2) bekezdésének b) pontja értelmében a hirdetmény nélküli tárgyalásos eljárás alkalmazása megengedett olyan szolgáltatások esetében, amelyeket csak egy konkrét gazdasági szereplő képes teljesíteni, amennyiben technikai okok miatt nincs verseny.

(301) A Bizottság megjegyzi, hogy a TMA az egyetlen olyan gazdasági szereplő, amely a megbízási aktus hatálya alá tartozó általános gazdasági érdekű szolgáltatást tudja nyújtani. A fent említettek szerint (a (244) preambulumbekezdés a) pontja–(245) preambulumbekezdés) nincs más olyan repülőtér, amely Marosvásárhely és a szomszédos megyék elérése tekintetében a TMA-hoz képest érvényes alternatívát kínálna. Mivel a TMA-n kívül nincs olyan repülőtér, amely képes lenne teljesíteni a szolgáltatási koncesszió révén rábízott általános gazdasági érdekű szolgáltatásokat, ebben az esetben a koncessziós hirdetmény közzététele nem szükséges a repülőterek közötti verseny biztosításához.

(302) A fentiek miatt a Bizottság úgy véli, hogy a 2012. évi ÁGÉSZ-keretszabály 19. pontja teljesül ebben az ügyben.

11.3.6. *A megkülönböztetés tilalma*

(303) A 2012. évi ÁGÉSZ-keretszabály 20. pontja előírja, hogy amennyiben a hatóság egy általános gazdasági érdekű szolgáltatás nyújtását egyszerre több vállalkozásnak is odaítéli, úgy a kompenzáció összegét minden egyes vállalkozásra vonatkozóan ugyanazon módszerrel kell kiszámítani.

(304) Mivel a repülőtér általános üzemeltetésével egyetlen vállalkozást bíztak meg, a 2012. évi ÁGÉSZ-keretszabály 20. pontja ebben az ügyben nem alkalmazandó.

11.3.7. *A kompenzáció összege*

(305) A 2012. évi ÁGÉSZ-keretszabály 21–50. pontja a kompenzáció összegére vonatkozik.

(306) A 2012. évi ÁGÉSZ-keretszabály 24. pontja értelmében a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésének nettó költségét a nettó elkerülhető költség módszerét alkalmazva kell kiszámítani ([129]). A 2012. évi ÁGÉSZ-keretszabály 27. pontjában a Bizottság lehetővé teszi alternatív módszerek alkalmazását a közszolgáltatási kötelezettség teljesítéséhez szükséges nettó költség kiszámítására azokban az esetekben, amikor a nettó elkerülhető költség módszerének alkalmazása nem lehetséges vagy nem célszerű.

([127]) A Bizottság 2006/111/EK irányelve (2006. november 16.) a tagállamok és a közvállalkozások közötti pénzügyi kapcsolatok átláthatóságáról, illetve egyes vállalkozások pénzügyi átláthatóságáról (HL L 318., 2006.11.17., 17. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/111/oj).

([128]) Az Európai Parlament és a Tanács 2014/24/EK irányelve (2014. február 26.) a közbeszerzésről (HL L 94., 2014.3.28., 65. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/24/oj).

([129]) A nettó elkerülhető költségek módszerét a 2012. évi ÁGÉSZ-keretszabály 25. és 26. pontja foglalja össze.

(307) A nettó elkerülhető költség módszere megköveteli a társaság költségeinek és bevételeinek megállapítását egy olyan hipotetikus forgatókönyv szeriont, amelyben nincs általános gazdasági érdekű szolgáltatás. A szóban forgó ügyben a megbízási aktus hatálya alá nem tartozó valamennyi szolgáltatás az általános gazdasági érdekű szolgáltatás meglététől függ. Ezért nem alkalmazható olyan releváns hipotetikus forgatókönyv, amelyben csak a többi tevékenységet végzik, ami azt jelenti, hogy a nettó elkerülhető költség módszerének alkalmazása nem lehetséges.

(308) Ezért a megbízási aktus arra kötelezi a TMA-t, hogy a közszolgáltatási kötelezettség nettó költségét a 2012. évi ÁGÉSZ-keretszabály 28–31. pontjában meghatározott költségallokációs módszer – egy alternatív módszer – alkalmazásával jelentse. Ez tükröződik az általános gazdasági érdekű szolgáltatásra vonatkozó 2014. évi megbízásban, amely megköveteli a 2012. évi ÁGÉSZ-keretszabályban meghatározott költségallokáción alapuló módszernek való megfelelést. A túlkompenzáció 2012. évi ÁGÉSZ-keretszabály 21. pontjában előírt tilalmának ellenőrzésére az alábbiakban kerül sor.

(309) A kompenzáció összege megállapítható a várható költségek és bevételek alapján, a ténylegesen felmerült költségek és bevételek alapján, vagy a kettő kombinációjával ([130]). A figyelembe veendő költségek magukban foglalják az általános gazdasági érdekű szolgáltatás nyújtásával összefüggésben felmerülő és az általánosan elfogadott költségelszámolási elvek alapján kiszámítandó összes költséget. A repülőtér-üzembentartó csak az általános gazdasági érdekű szolgáltatáshoz kapcsolódó költségeket veszi figyelembe, amelyek magukban foglalhatják az általános gazdasági érdekű szolgáltatás teljesítése során felmerülő valamennyi közvetlen költséget, valamint az általános gazdasági érdekű szolgáltatás és más tevékenységek közös költségeihez való arányos hozzájárulást. A beruházási költségeket akkor veszik figyelembe, ha azok szorosan kapcsolódnak az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokkal összefüggő tevékenységek végzéséhez ([131]). Az általános gazdasági érdekű szolgáltatás körébe nem tartozó tevékenységekkel kapcsolatos költségek nem jogosultak az összes közvetlen költséget, a közös költségekhez való megfelelő hozzájárulást és a megfelelő tőkearányos jövedelmezőséget fedező kompenzációra ([132]). A fentiekre tekintettel megállapítható, hogy a 2012. évi ÁGÉSZ-keretszabály 22. pontja teljesül.

(310) A figyelembe veendő bevételeknek mindenképp magukban kell foglalniuk az általános gazdasági érdekű szolgáltatásból származó – a megbízási aktusnak megfelelően meghatározott – bevételeket, valamint a 45. pontnak megfelelően a kizárólagos vagy különleges jogokból keletkező többletnyereségeket, még akkor is, ha más tevékenységekhez kötődnek, függetlenül attól, hogy e többletnyereségek a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatásnak minősülnek-e ([133]). A kompenzáció meghatározásakor figyelembe veendő bevétel magában foglalja az általános gazdasági érdekű szolgáltatás körébe tartozó tevékenységekből származó összes bevételt, függetlenül attól, hogy ez a bevétel a Szerződés 107. cikke értelmében állami támogatásnak minősül-e, valamint a repülőtér-üzembentartónak az általános gazdasági érdekű szolgáltatáshoz kapcsolódó tevékenységektől eltérő egyéb tevékenységeiből származó nyereséget ([134]). Ez a követelmény teljesül.

(311) *Észszerű nyereség* ([135]). A 2014. októberi regionális határozat nem teszi lehetővé a repülőtér-üzembentartó számára, hogy észszerű nyereséget érjen el. Továbbá a (77) preambulumbekezdésben említett gazdasági előrejelzési dokumentumban arra számítottak, hogy a repülőtér középtávon – még kevésbé a 2014 és 2019 közötti időszakban – várhatóan nem lesz nyereséges. Ezért a 2012. évi ÁGÉSZ-keretszabály 33–38. pontja teljesül.

(312) *Hatékonysági ösztönzők* ([136]). A 2014. októberi regionális határozat olyan rendelkezéseket tartalmaz, amelyek célja, hogy garantálják a TMA számára szükséges közfinanszírozás csökkentését középtávon. Ebben az értelemben a TMA-nak többéves üzleti tervet kell benyújtania, amelynek a kompenzáció fokozatos csökkenéséhez kell vezetnie ([137]). Amint azt az 5. táblázat bizonyítja, az üzleti terv azzal számolt, hogy a kompenzáció idővel csökken. Ezenkívül a 2014. októberi regionális határozat a repülőtérnek nyújtott finanszírozás csökkentését írja elő. Ez a követelmény tehát teljesül.

([130]) A 2012. évi ÁGÉSZ-keretszabály 22. pontja.
([131]) A 2014. októberi regionális határozat 4. cikkének (9) bekezdése.
([132]) A 2014. októberi regionális határozat 4. cikkének (11) bekezdése.
([133]) A 2012. évi ÁGÉSZ-keretszabály 32. pontja.
([134]) A 2014. októberi regionális határozat 4. cikkének (10) bekezdése.
([135]) A 2012. évi ÁGÉSZ-keretszabály 33–38. pontja.
([136]) A 2012. évi ÁGÉSZ-keretszabály 39–43. pontja.
([137]) A 2014. októberi regionális határozat 5. cikkének (14) bekezdése.

11.3.8. *Az elszámolások elkülönítése*

(313) A 2012. évi ÁGÉSZ-keretszabály 44. pontja értelmében a repülőtér-üzembentartónak külön elszámolást kell alkalmaznia az általános gazdasági érdekű szolgáltatáshoz és a más szolgáltatásokhoz kapcsolódó költségekre és bevételekre. A 2014. októberi regionális határozat kimondja, hogy a repülőtér-üzembentartónak külön elszámolást kell vezetnie az általános gazdasági érdekű szolgáltatások területén végzett tevékenységekről ([138]). Az elszámolások tényleges elkülönítését a román hatóságok a vizsgálat során megerősítették. Ezért ez a követelmény teljesül.

11.3.9. *Túlkompenzáció*

(314) A 2012. évi ÁGÉSZ-keretszabály 47–50. pontja megfogalmazza a túlkompenzáció elkerülését célzó rendelkezéseket. A 2014. októberi regionális határozat 6. cikkével összhangban a repülőtér-üzembentartó köteles megindokolni a kért kompenzáció összegét, és magyarázó feljegyzést készíteni. Ezenkívül a Maros Megyei Tanács Gazdasági Igazgatósága felelős a kompenzáció rendszeres ellenőrzéséért. Túlkompenzáció esetén a Megyei Tanács kérheti a visszafizetést vagy az általános gazdasági érdekű szolgáltatáshoz kapcsolódó tevékenységek felülvizsgálatát ([139]) . Emlékeztetni kell arra, hogy a repülőtér az alakszerű feltételek teljesítésén túl veszteséges volt a vizsgált időszak egészében, így a tényleges túlkompenzáció nem volt lehetséges. Ezért teljesülnek a 2012. évi ÁGÉSZ-keretszabály túlkompenzációs követelményei.

11.3.10. *Átláthatóság*

(315) A 2012. évi ÁGÉSZ-keretszabály 60. pontja értelmében az érintett tagállamnak az interneten vagy egyéb megfelelő módon közzé kell tennie a következőkre vonatkozó információkat: a 2012. évi ÁGÉSZ-keretszabály 14. pontjában említett nyilvános konzultáció vagy más alkalmas eszköz eredményei, a közszolgáltatási kötelezettségek tartalma és időtartama, a vállalkozás és az érintett terület, valamint a vállalkozásnak nyújtott támogatás éves összesítésben.

(316) Mind a 2014. októberi regionális határozat ([140]), mind a TMA éves költségvetését jóváhagyó határozatok Marosvásárhelyi Megyei Tanács jogi aktusai, és nyilvánosan hozzáférhetők annak honlapján. A 2014. októberi regionális határozat 1., 2. és 3. cikke meghatározza a közszolgáltatási kötelezettségek hatályát és időtartamát, az érintett jogalanyokat és az érintett földrajzi területet. Hasonlóképpen, a repülőtér 2014. ([141]), 2015. ([142]), 2016. ([143]), 2017. ([144]), 2018. ([145]) és 2019. ([146]) évi költségvetését vázoló regionális határozatok, amelyek meghatározzák a nyújtott támogatások összegét, szintén nyilvánosan hozzáférhetők.

(317) Ezért a Bizottság úgy tekinti, hogy teljesülnek a 2012. évi ÁGÉSZ-keretszabály túlkompenzációs követelményei.

11.3.11. *A 4. intézkedés összeegyeztethetőségére vonatkozó következtetés*

(318) A fenti (286)–(298) preambulumbekezdésben (11.3.4. pont) ismertetett okokból a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a TMA-nak az általános gazdasági érdekű szolgáltatásra vonatkozó 2014. évi megbízás alapján nyújtott támogatás az EUMSZ 106. cikkének (2) bekezdése alapján összeegyeztethető a belső piaccal.

12. AZ 5. INTÉZKEDÉS (REPÜLŐTÉRI DÍJAK A TMA-N 2013. MÁRCIUS 21. ÉS 2019. FEBRUÁR 16. KÖZÖTT MŰKÖDŐ LÉGITÁRSASÁGOK SZÁMÁRA) ÉRTÉKELÉSE

12.1. **A támogatás megléte**

(319) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében foglalt, a (126)–(133), (137), (140), (143), (148) és (149) preambulumbekezdésben meghatározott elvek az 5. intézkedés értékelésére is alkalmazandók.

([138]) A 2014. októberi regionális határozat 4. cikkének (11) bekezdése.
([139]) A 2014. októberi regionális határozat 6. cikke.
([140]) Megtekinthető a következő internetcímen: PROIECT (cjmures.ro).
([141]) Megtekinthető a következő internetcímen: hot016_2014.pdf (cjmures.ro).
([142]) Megtekinthető a következő internetcímen: PROIECT (cjmures.ro).
([143]) Megtekinthető a következő internetcímen: HOTĂRÂREA NR (cjmures.ro).
([144]) Megtekinthető a következő internetcímen: cjmures.ro/Hotariri/Hot2017/hot033_2017.pdf.
([145]) Megtekinthető a következő internetcímen: HOTĂRÂREA NR (cjmures.ro).
([146]) Megtekinthető a következő internetcímen: cjmures.ro/Hotariri/Hot2019/hot049_2019.pdf.

12.2. **Szelektivitás**

(320) Az állami intézkedések akkor tartoznak az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének hatálya alá, ha „*bizonyos vállalkozásokat vagy bizonyos áruk termelését*” részesítik előnyben. Következésképpen csak azok az intézkedések tartoznak az állami támogatás fogalmába, amelyek szelektív módon részesítenek előnyben vállalkozásokat.

(321) Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a szelektivitási feltétel értékelése megköveteli annak meghatározását, hogy egy adott jogrendszer keretében valamely nemzeti intézkedés előnyben részesít-e bizonyos vállalkozásokat vagy bizonyos áruk termelését az említett rendszer által kitűzött célra tekintettel hasonló ténybeli és jogi helyzetben lévő más vállalkozásokhoz vagy árukhoz képest. A szelektivitás vizsgálata előtt meg kell határozni azt a referenciakeretet, amelybe az érintett intézkedés illeszkedik ([147]). Adott intézkedés „csak abban az esetben minősül szelektívnek, ha az valamely adott jogrendszer keretében előnyben részesít bizonyos vállalkozásokat más ágazatokhoz vagy ugyanezen ágazathoz tartozó, e jogrendszer céljára tekintettel hasonló jogi és ténybeli helyzetben lévő vállalkozásokhoz képest” ([148]). Az állami támogatás fogalma nem vonatkozik olyan állami intézkedésekre, amelyek különbséget tesznek a vállalkozások között, amennyiben ez a megkülönböztetés azon rendszer természetéből vagy belső felépítéséből ered, amelynek ezen intézkedések a részét képezik ([149]).

(322) Egy olyan intézkedés, amellyel valamely közvállalkozás meghatározza az árui használatának vagy a szolgáltatásai igénybevételének a feltételeit, az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében nem feltétlenül minden esetben szelektív intézkedés ([150]). Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése nem tesz különbséget az állami beavatkozások indokai vagy céljai szerint, hanem hatásaik alapján, tehát az alkalmazott módszerektől függetlenül határozza meg őket ([151]).

(323) A 2012. júliusi regionális határozat előírta a TMA-n alkalmazott repülőtéri díjak alapdíjainak rendszerét (7. táblázat). Magában foglalta a díjakra vonatkozó engedményeket is, amelyeket az adott időszakon belüli leszállások számának függvényében határozott meg (8. táblázat).

(324) A 2012. júliusi regionális határozatban szereplő repülőtéri díjakat és engedményeket a TMA repülőtér-üzembentartójának vezetői javasolták, értékelték és állapították meg, és azokat az üzembentartó igazgatósága hagyta jóvá ((73) preambulumbekezdés). A díjakat és kedvezményeket ezután a Maros Megyei Tanács hagyta jóvá.

(325) A fentiekre tekintettel a Bizottság úgy véli, hogy a szóban forgó repülőtéri díjak jegyzékét a TMA üzembentartója dolgozta ki saját hatáskörében, és az csak a TMA-ra vonatkozott ([152]). Annak értékelése szempontjából tehát, hogy a légitársaságok szelektív előnyben részesültek-e abban az értelemben, hogy előnyben részesültek más, hasonló jogi és ténybeli helyzetben lévő légitársaságokkal szemben, a releváns referenciakeret a 2012. júliusi regionális határozatban meghatározott, a TMA-n alkalmazandó díjakat és engedményeket meghatározó repülőtéri díjjegyzék volt.

(326) A repülőtéri díjrendszer minden olyan légitársaság számára nyitva állt, amely a TMA-t használta vagy valószínűleg használni fogja, és megfelelt a 2012. júliusi regionális határozatban leírt feltételeknek. Ez a rendszer tehát nem tűnik sem *de jure*, sem *de facto* szelektívnek.

(327) Hasonlóképpen, az engedmények minden olyan légitársaság számára nyitva álltak, amely a TMA-t használta vagy valószínűleg használni fogja, és megfelelt a 2012. júliusi regionális határozatban leírt feltételeknek. Ezért úgy tűnik, hogy az engedmények *de jure* nem szelektívek.

(328) A Bizottság azt is elemezte, hogy a 2012. júliusi regionális határozatban előírt engedmények *de facto* szelektívek voltak-e azáltal, hogy előzetes szempontból előnyben részesítettek bizonyos, a TMA-t használó légitársaságokat az azt használó többi légitársaság kárára.

(329) A román hatóságok a 2011 és 2015 közötti időszak tekintetében készített gazdasági előrejelzés keretében értékelték a repülőtéri díjak szintjének és az engedményeknek a TMA bevételeire gyakorolt hatását (lásd a (77) preambulum-bekezdést).

([147]) A Bíróság (Nagytanács) 2016. december 21-i ítélete, Bizottság kontra Hansestadt Lübeck, C-524/14 P, ECLI:EU:C:2016:971 (a továbbiakban: a Lübeck-ügyben hozott ítélet), 40–67. pont.

([148]) A Lübeck-ügyben hozott ítélet, 58. pont.

([149]) A Lübeck-ügyben hozott ítélet, 40–67. pont, valamit az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat.

([150]) Ugyanott.

([151]) Ugyanott. A Bíróság 2011. november 15-i ítélete, Bizottság és Spanyolország kontra Government of Gibraltar és Egyesült Királyság, C-106/09 P és C-107/09 P, ECLI:EU:C:2011:732, 87. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat.

([152]) A Lübeck-ügyben hozott ítélet, 62. pont.

(330) A 2012. júliusi regionális határozat elfogadása előtt elvégzett ezen értékelés figyelembe vette azt, hogy három légitársaság jelezte, hogy kész menetrend szerinti járatokat üzemeltetni a TMA-ról. A menetrend szerinti légi járatok forgalmának a piacelemzésében előirányzott becslése a következőképpen alakult:

10. táblázat

A 2013 és 2016 közötti havi járatpárok várható száma

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

Forrás: román hatóságok.

(331) A Bizottság megjegyzi, hogy a 2012. júliusi regionális határozat elfogadásakor a TMA-t várhatóan használó valamennyi légitársaság jelentős mértékben részesülhetett a bevezetett engedményekből (a kisebb előny egy 25 %-os engedmény volt), és a három légitársaság közül kettő még a 45 %-os maximális engedményben is részesülhetett. Az, hogy az engedmények lineárisan progresszívek, és a csak néhány (3) leszállástól kezdve alacsony szinten (5 %) indulnak, szintén biztosítja, hogy ne legyenek jelentős küszöbérték-hatások: az intézkedés szerkezete nem olyan, hogy hatásai jelentősen kedveznének egy bizonyos vállalkozáscsoportnak. Az engedmények alapjául szolgáló kritérium (a leszállások száma) sem vezethet önmagában ahhoz, hogy egyes légitársaságokat kizárjanak az előnyből (szemben más kritériumokkal, például a légi járművek méretével).

(332) A Bizottság azt is megjegyzi, hogy a bizonyos mértékű engedményt lehetővé tevő kritérium általános és *erga omnes* alapon alkalmazandó, mivel csak a havi járatpárok számára hivatkozik, nem pedig olyan kritériumokra, amelyek potenciálisan előnyben részesíthetnek bizonyos társaságokat (pl. a megfelelő járatsűrűség, amelyet úgy mérnek, hogy havonta bizonyos utasszámot el kell érni, vagy a megfelelő méretű flotta, amelyet úgy mérnek, hogy egy bizonyos tömeget meghaladó légi járművekkel kiszolgált járatokat kell üzemeltetni).

(333) Ennek alapján a Bizottság úgy véli, hogy a repülőtéri díjak rendszerét és az engedményeket *de facto* sem szelektív módon alkalmazták.

12.2.1. *Következtetés a szelektivitásról*

(334) A Bizottság úgy véli, hogy nem áll fenn *de jure* szelektivitás, mivel a 2012. júliusi regionális határozat sem az alkalmazandó légi járművek mérete, sem az utasok minimális száma tekintetében nem állapít meg korlátozást az engedmények alkalmazására.

(335) Ezenkívül az intézkedés *de facto* sem szelektív, mivel – amint azt a (331) preambulumbekezdés kifejti – összesen legfeljebb három légitársaság, azaz az elkövetkező években a repülőtéren menetrend szerinti járatokat üzemeltető valamennyi légitársaság jelentős mértékben részesülhetne az engedmény előnyeiből, és a bizonyos mértékű engedményben való részesülés egyetlen kritériuma nem részesít előnyben egyetlen konkrét társaságot sem.

(336) A fentiekből következik, hogy az 5. intézkedés nem felel meg az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében foglalt szelektivitási feltételnek.

12.2.2. *Következtetés az állami támogatás meglétéről*

(337) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében leírt feltételek kumulatívak. Ha a vizsgált intézkedés nem teljesíti az egyik feltételt, akkor az intézkedés nem minősül állami támogatásnak.

(338) A Bizottság ezért megállapítja, hogy az 5. intézkedés nem minősült az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

(1) A Románia által a Marosvásárhely repülőtér üzembentartójának a 2007–2009-es, a 2011–2014-es és a 2014–2019-es időszakban nyújtott közfinanszírozás az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősül.

a) A 2007–2009-es időszakban a közfinanszírozást Románia jogellenesen, az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével nyújtotta. A támogatás az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján összeegyeztethető a belső piaccal.

b) Az általános gazdasági érdekű szolgáltatásra vonatkozó 2011. évi megbízás alapján a 2011–2014-es időszakban nyújtott közfinanszírozás az Európai Unió működéséről szóló szerződés 106. cikkének (2) bekezdése alapján összeegyeztethető a belső piaccal, és mentesült az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének (3) bekezdésében előírt előzetes bejelentési kötelezettség alól.

c) Az általános gazdasági érdekű szolgáltatásra vonatkozó 2014. évi megbízás alapján a 2014–2019-es időszakban nyújtott közfinanszírozást Románia jogellenesen, az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével ítélte oda. A támogatás az Európai Unió működéséről szóló szerződés 106. cikkének (2) bekezdése alapján összeegyeztethető a belső piaccal.

(2) A Románia által a Marosvásárhely repülőtér földi kiszolgálási infrastruktúrájára 2011-ben nyújtott közfinanszírozás az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősül, és azt Románia jogellenesen, az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével nyújtotta. A támogatás az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében összeegyeztethető a belső piaccal.

(3) A Marosvásárhely repülőtéren 2013. március 21. és 2019. február 16. között alkalmazott repülőtéri díjak nem minősülnek az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak.

2. cikk

Ennek a határozatnak Románia a címzettje.

Kelt Brüsszelben,2025. február 21-én.

a Bizottság részéről
Teresa RIBERA
ügyvezető alelnök