Europeiska unionens officiella tidning

SV
L-serien

2025/1191

25.6.2025

KOMMISSIONENS BESLUT (EU) 2025/1191

av den 21 februari 2025

om det statliga stöd SA.33769 – C/2015 (f.d. NN/2015) (f.d. CP/2011) som Rumänien har genomfört till förmån för flygplatsen Târgu Mureş Transilvania

[delgivet med nr C(2025) 1127]

(Endast den rumänska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 108.2 första stycket,

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a,

efter att i enlighet med nämnda artikel ([1]) ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig och med beaktande av deras synpunkter, och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDE

1.1. Förfarande om påstådd offentlig finansiering av flygplatsen Târgu Mureş Transilvania under perioden 2007–2009

(1) Den 17 maj 2010 anmälde Rumänien till kommissionen, i enlighet med artikel 108.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (*fördraget* eller *EUF-fördraget*), en stödordning genom vilken offentligt stöd ges till små regionala flygplatser, däribland flygplatsen Târgu Mureş Transilvania (*flygplatsen i Târgu Mureş* eller *flygplatsen*). Anmälan registrerades under ärendenummer N 185/2010.

(2) Genom en skrivelse av den 24 maj 2011 underrättade kommissionen Rumänien om sitt beslut att inleda det formella granskningsförfarandet enligt artikel 108.2 i EUF-fördraget under ärendenummer SA.30931 (2011/C) (*2011 års beslut om att inleda förfarandet*) ([2]) avseende den anmälda ordningen för offentlig finansiering till stöd för utvecklingen av flygplatsinfrastruktur vid små regionala flygplatser samt den offentliga finansiering för att täcka rörelseförluster som beviljats regionala flygplatser under perioden 2007–2009 och som Rumänien underrättat kommissionen om under den preliminära bedömningsfasen av anmälan. Den 23 juni antog kommissionen en rättelse av detta beslut.

(3) Genom en skrivelse av den 25 juli 2011 återkallade Rumänien sin anmälan. Den 31 oktober 2011 avslutade kommissionen således sin undersökning med avseende på den anmälda åtgärden. Det formella granskningsförfarandet fortsatte dock i fråga om den offentliga finansiering som beviljats rumänska regionala flygplatser under perioden 2007–2009 för att täcka rörelseförluster.

([1]) Kommissionens beslut SA.33769 (2015/C) (f.d. 2015/NN) (f.d. 2011/CP) – Rumänien – Påstått stöd till flygplatsen Târgu-Mureş Transilvania och Wizz Air, Ryanair och andra flygbolag (EUT C 104, 18.3.2016, s. 45) (rättat av kommissionen genom en rättelse antagen 23 juni 2011) och kommissionens beslut (EU) om statligt stöd SA.30931 (11/C) (f.d. N 185/10) som Rumänien har genomfört för rumänska regionala flygplatser (EUT C 207, 13.7.2011, s. 3).

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

(4) Genom ett slutligt positivt beslut av den 27 september 2016 (*det slutliga beslutet från 2016*) ([3]) avslutade kommissionen undersökningen i ärende SA.30931 med avseende på alla berörda flygplatser, med undantag för flygplatsen Avram Iancu i Cluj (*Clujs flygplats* eller *flygplatsen i Cluj-Napoca*) och flygplatsen i Târgu Mureş.

(5) Undersökningen av den offentliga finansieringen för att täcka rörelseförlusterna vid flygplatsen i Târgu Mureş mellan 2007 och 2009 fortsatte således och kommer att bedömas i detta beslut.

1.2. Förfarande om de påstådda stödåtgärderna till förmån för de flygbolag som trafikerar flygplatsen Târgu Mureş Transilvania, för flygplatsen Târgu Mureş Transilvania och för flygplatsens ledningsenhet

(6) Den 13 oktober 2011 mottog kommissionen ett klagomål i enlighet med artikel 108.3 i EUF-fördraget om påstått olagligt statligt stöd avseende flygplatsen. Klagomålet registrerades under ärendenummer SA. 33769. Klagomålet kompletterades med ytterligare upplysningar till kommissionen den 14 oktober 2011, den 18 oktober 2011, den 3 november 2011, den 24 november 2011, den 10 januari 2012 och den 8 november 2012.

(7) Den 1 mars 2012 mottog kommissionen ett andra klagomål om påstått olagligt statligt stöd som beviljats flygbolaget Wizz Air och flygplatsen. Den andra klaganden lämnade ytterligare upplysningar till kommissionen den 2 april 2012, den 20 april 2012 och den 15 oktober 2012. Detta klagomål och de kompletterande upplysningarna registrerades också under ärendenummer SA. 33769.

(8) Den 15 oktober 2012 mottog kommissionen ett tredje klagomål om påstått olagligt stöd som beviljats flygplatsen. Klagomålet kompletterades med ytterligare upplysningar den 7 december 2012, den 26 februari 2013, den 27 februari 2013, den 18 september, den 5 december 2013, den 12 februari 2015 och den 18 februari 2015. Detta klagomål och de kompletterande upplysningarna registrerades också under ärendenummer SA. 33769.

(9) Under perioden 2011–2015 ägde flera utbyten rum mellan kommissionen, de rumänska myndigheterna och var och en av de klagande.

(10) Genom en skrivelse av den 31 juli 2015 underrättade kommissionen Rumänien om sitt beslut att inleda det formella granskningsförfarande som fastställs i artikel 108.2 i EUF-fördraget med avseende på de flygplatsavgifter som tas ut av flygbolag som trafikerar flygplatsen, den offentliga finansieringen av den tjänst av allmänt ekonomiskt intresse som beviljats flygplatsens ledningsenhet (*ledningsenheten*) för perioderna 2011–2014 och 2014–2019 och den offentliga finansieringen av inköpet av marktjänstinfrastruktur under 2011 och parkeringsplatser vid flygplatsen (*2015 års beslut om att inleda förfarandet*) ([4]).

(11) Genom en skrivelse av den 26 augusti 2015 begärde de rumänska myndigheterna förlängning av fristen för att inkomma med sin ståndpunkt.

(12) Kommissionen mottog slutligen synpunkter från Rumänien den 2 oktober 2015.

(13) 2015 år beslut om att inleda förfarandet offentliggjordes i *Europeiska unionens officiella tidning* den 18 mars 2016. Kommissionen uppmanade berörda parter att inkomma med sina synpunkter på åtgärderna i fråga inom en månad från dagen för offentliggörandet.

(14) Kommissionen mottog synpunkter från Carpatair och de rumänska myndigheterna den 15 april 2016, från Wizz Air den 2 maj 2016 och från Clujs flygplats den 3 maj 2016.

(15) Kommissionen översände synpunkterna från tredje parter till Rumänien den 22 augusti 2016. Den 22 september 2016 lämnade Rumänien sitt svar på synpunkterna.

(16) Kommissionen begärde ytterligare upplysningar från de rumänska myndigheterna genom en skrivelse av den 24 oktober 2017. De rumänska myndigheterna svarade på denna skrivelse den 19 februari 2018.

([3]) Kommissionens beslut (EU) 2017/1149 av den 27 september 2016 om statligt stöd SA.30931 (11/C) (f.d. N 185/10) som Rumänien har genomfört för rumänska regionala flygplatser (EUT L 166, 29.6.2017, s. 36, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2017/1149/oj).

([4]) Statligt stöd – Rumänien — Statligt stöd SA.32963 (2015/C) (f.d. 2012/NN) (f.d. 2011/CP) — Statligt stöd till Wizz Air och flygplatsen i Cluj-Napoca — Uppmaning enligt artikel 108.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt att inkomma med synpunkter (EUT C 104, 18.3.2016, s. 77).

1.3. **Gemensamma förfarandesteg för 2011 och 2015 års beslut om att inleda förfarandet**

(17) Kommissionen mottog ytterligare upplysningar från de rumänska myndigheterna den 26 februari 2020. Kommissionens avdelningar höll en telefonkonferens med de rumänska myndigheterna den 13 mars 2020 och skickade en begäran om ytterligare upplysningar den 5 maj 2020. De rumänska myndigheterna svarade på denna begäran den 5 juni 2020.

(18) Kommissionen begärde ytterligare upplysningar från de rumänska myndigheterna genom skrivelser av den 14 februari, den 4 mars, den 30 juli och den 25 september 2024. De rumänska myndigheterna svarade på dessa skrivelser den 24 mars, den 12 april, den 30 augusti och den 22 oktober 2024.

2. **TÂRGU MUREŞ OCH MUREŞ LÄN**

2.1. **Översikt**

(19) Târgu Mureş är en stad med 116 000 invånare ([5]) i länet Mureş. Den fungerar som länets administrativa centrum och betraktas som en överregional ekonomisk knutpunkt.

(20) Länet Mureş tillhör den centrala regionen i Rumänien (eller *Centru* på rumänska). Denna region omfattar även länen Alba, Brasov, Covasna, Harghita och Sibiu. Regionen ligger centralt i Rumänien och ligger på samma avstånd från olika gränsövergångar.

2.2. **Befolkningstrender och ekonomiskt resultat**

(21) Under de senaste årtiondena har befolkningen i Mureş län minskat stadigt. År 1990 hade länet uppskattningsvis 621 445 invånare. År 2010 hade invånarantalet sjunkit till 580 672. År 2020 hade befolkningen minskat ytterligare till 557 200 och enligt prognoser väntas den minska till 436 600 år 2050. Gruppen i arbetsför ålder (15–61 år) väntas också minska drastiskt, från 397 400 år 2010 till 255 300 år 2050, vilket motsvarar en minskning med 35,8 % ([6]).

(22) Under de första tio åren av 2000-talet var BNP-tillväxten i Mureş län den näst lägsta bland länen i den centrala regionen och låg betydligt efter Bukarest ([7]).

2.3. **Väginfrastruktur**

(23) I december 2009 hade Mureş län 2 098 kilometer vägar, varav 414 kilometer riksvägar och 1 684 kilometer länsvägar. Endast 425 kilometer klassificerades dock som ”modern” infrastruktur ([8]).

(24) Vid tidpunkten för undersökningen omfattade väginfrastrukturen i Mureş län inga snabba förbindelser med resten av landet. Den främsta europeiska väg som passerade Târgu Mureş var E60, som förbinder den ungerska gränsen i Borş med städer som Oradea, Cluj-Napoca, Târgu Mureş, Braşov, Ploieşti, Bukarest och Constanţa. Mureş län hade också tillgång till flera andra viktiga transportkorridorer: E68 (som förbinder den ungerska gränsen med Sibiu, Braşov och andra större städer), E81 (som förbinder Bulgarien med Rumänien, passerar genom Bukarest, Pitesti och Cluj-Napoca) och E574 och E58, som förbinder viktiga städer och gränser i regionen ([9]).

([5]) Uppgifter för 2021.

([6]) *Agenția pentru Dezvoltare Regională Centru* (Centrala regionens utvecklingsbyrå). *Analiza demografică a Regiunii Centru. Disparități geodemografice. Tendințe și prognoze* (2010) (Demografisk analys av den centrala regionen – Geodemografiska skillnader – Trender och prognoser).
Se 31ycx_Analiza si prognoza demografica.pdf.

([7]) BNP ökade endast med 39,2 % mellan 1999 och 2007, jämfört med 102 % i regionen Alba och 84,7 % i länet Sibu, och låg därmed under regionens genomsnitt på 59,9 %.
Uppgifter från Centrala regionens utvecklingsbyrå. *Șomajul în Regiunea Centru – Cauze și evoluții* (2010) (Arbetslöshet i den centrala regionen – Orsaker och trender).
Se pqn30_somaj.pdf.

([8]) *Agenția pentru Dezvoltare Regională Centru* (Centrala regionens utvecklingsbyrå). *Infrastructura de transport. Factorii-cheie în dezvoltarea durabilă a Regiunii Centru* (2011) (Transportinfrastruktur – Nyckelfaktorer för hållbar utveckling i den centrala regionen).
Se Microsoft Word – Coperta studiu Infrastructura de transport.

([9]) Plan för hållbar mobilitet i städer i kommunen Târgu Mureș.
Se PMUD Târgu Mureș – versiunea finala.pdf.

(25) Vid den tidpunkten planerades framtida infrastrukturutveckling, bland annat motorvägen A3 Transylvania (*Autostrada A3* på rumänska) som skulle förbinda Bukarest med den ungerska gränsen via Braşov, Târgu Mureş och Cluj-Napoca, genom Mureş län. Den planerade motorvägen till Moldavien skulle också förbättra förbindelserna mellan Târgu Mureş och städer som Roman, Iaşi och den moldaviska gränsen ([10]).

(26) Vid tidpunkten för undersökningen kunde trafiken från flygplatsen Târgu Mureş Transilvania inte ledas förbi Târgu Mureş stadskärna, vilket i kombination med järnvägstjänsternas bristfälliga kvalitet hade en negativ inverkan på mobiliteten i länet. I december 2018 var flygplatsen dessutom endast ansluten till A3-avfarten.

3. FLYGPLATSEN I TÂRGU MUREŞ

3.1. Flygplatsen

(27) Flygplatsen Târgu Mureş Transilvania ligger 14 km sydväst om Târgu Mureş. Flygplatsen utgör en viktig del av infrastrukturen i de regionala förbindelserna i regionen Transilvania och bidrar med ett stort antal arbetstillfällen inom sektorn för luftfartstjänster.

(28) Flygplatsen ligger på lika stort avstånd, 450 km, från huvudstäderna i regionen, dvs. Belgrad, Budapest, Bukarest och Chisinau. Flygplatsen betjänar en region som omfattar flera län, däribland Mureş, Harghita, Covasna, delar av Bistrita, Brasov, Suceava och Sibiu, och som har en total befolkning på cirka 2,7 miljoner människor.

(29) De närmaste flygplatserna är Clujs flygplats, som ligger cirka 103 km bort, eller cirka 1 timme och 30 minuter med bil, och Sibius internationella flygplats, som ligger cirka 120 km bort, eller cirka 1 timme och 50 minuter med bil. Alla andra större flygplatser ligger mer än 2 timmar bort med bil. Passagerarantalet på flygplatsen under perioden 2005–2019 redovisas i tabellen nedan.

Tabell 1

Passagerarantal på flygplatsen mellan 2005 och 2019 ([11])

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

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

(30) Mellan 2005 och 2019 erbjöd flera olika flygbolag reguljära flygningar från flygplatsen. I följande punkter beskrivs verksamheten hos de främsta flygbolag som erbjuder reguljära flygningar vid flygplatsen.

(31) Wizz Air inledde sin verksamhet vid flygplatsen i juni 2006 med en flyglinje till Budapest och utökade verksamheten med ytterligare fem linjer 2007. I november 2007 upphörde Wizz Air med sin verksamhet vid flygplatsen. År 2008 återupptog Wizz Air verksamheten vid flygplatsen med fem nya linjer. Under 2009 och 2010 trafikerade Wizz Air endast linjen till Budapest. År 2011 utökade Wizz Air utbudet genom att återigen börja trafikera vissa flyglinjer och lägga till nya, så att bolaget då trafikerade totalt åtta flyglinjer. Wizz Air har sedan dess bedrivit verksamhet vid flygplatsen. Bolaget trafikerade i genomsnitt åtta till tio linjer fram till 2017, då flygplatsen stängdes av tekniska skäl. Wizz Air trafikerade fyra linjer från flygplatsen under 2018 och 2019, efter att den kommersiella trafiken från flygplatsen hade återupptagits.

([10]) Plan för hållbar mobilitet i städer i kommunen Târgu Mureş.
Se PMUD Târgu Mureş – versiunea finala.pdf.

([11]) De slutliga siffrorna för åren 2007–2009 skiljer sig något från siffrorna i det slutliga beslutet från 2016 till följd av förtydliganden som Rumänien har lämnat. Nedgången i passagerarantalet i november 2016 beror på att flygplatsen tillfälligt stängdes för att renovera landningsbanan och plattan och på att alla flygningar ställdes in eller flyttades till Clujs flygplats. Arbetet slutfördes i juni 2018.
Källa: https://www.aeroportultransilvania.ro/wp-content/uploads/2014/05/Raportul-anual-al-administratorilor-cu-privire-la-bilantul-31-12-2016.pdf.

(32) År 2013 trafikerade Ryanair två linjer till Charleroi och Pisa, men behöll endast linjen till Charleroi fram till mitten av 2014 då flygbolaget upphörde med sin verksamhet vid flygplatsen. Flygbolaget har inte trafikerat några linjer vid flygplatsen sedan 2014.

(33) Malev trafikerade en linje till Budapest mellan 2005 och 2012.

(34) Tarom trafikerade en linje till Bukarest mellan 2005 och 2014 samt 2018 och 2019.

(35) Carpatair trafikerade en förbindelse med Timisoara mellan 2005 och 2008.

(36) Därutöver erbjöd flera flygbolag under perioden 2005–2019 charterflygningar till Danmark (Cimber Air och Wideroe), Egypten (Air Arabia, Tarom och Air Bukarest), Israel (Sun D'Or) och Turkiet (Corendon och Tarom).

(37) Det genomfördes inga fraktflygningar vid flygplatsen under den period som omfattas av undersökningen. Godstransporterna skedde huvudsakligen med hjälp av transittrafik på väg.

3.2. **Ledningsenheten**

(38) *Regia Autonomă Aeroportul Transilvania Târgu Mureș* ([12]) var mellan 1990 och 2019 ledningsenhet på flygplatsen. Liksom de flesta flygplatser i Rumänien ingick flygplatsen fram till 1997 i bolaget för regionala flygplatser i Rumänien (*bolaget*), som stod under det rumänska transportministeriets tillsyn.

(39) Enligt den rumänska regeringens beslut nr 398/1997 (*1997 års regeringsbeslut*) ([13]) underställdes 13 flygplatser inom bolagets struktur lokala offentliga myndigheter, dvs. *Consilii Județene* eller länsstyrelserna. Detta omfattade flygplatsen i Târgu Mureş, som underställdes Mureș länsstyrelse. Från och med den 6 augusti 1997 till och med 2019 lydde därför ledningsenheten under Mureș länsstyrelse ([14]). Enligt 1997 års regeringsbeslut skulle flygplatsernas ledningsenheter finansieras genom egna medel och dessutom genom anslag från länsstyrelsernas lokala budget, inom ramen för de belopp som godkänts för detta ändamål. ([15]) Det finansiella systemet, uppdraget och tilldelningarna för alla ledningsenheter var desamma för alla flygplatser ([16]).

(40) I enlighet med 1997 års regeringsbeslut ([17]) övertogs flygplatsens tillgångar och skulder av Mureș län den 30 juni 1997 ([18]). Till de överförda tillgångarna hörde terminalen, start- och landningsbanan, taxibanorna och plattformarna för ombordstigning, och de listades därefter som Mureș läns tillgångar.

(41) Ledningsenhetens uppgifter har varit att underhålla och driva flygplatsinfrastrukturen. Ledningsenheten erbjuder flygplatstjänster och tar ut avgifter av användarna (kommersiella luftfartsoperatörer och icke-kommersiella användare inom allmänflyget) för användningen av denna infrastruktur.

(42) År 2011 anförtroddes flygplatsen uppdraget att tillhandahålla en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse (*uppdraget från 2011*) genom regionalt beslut nr 107/2011 av den 18 augusti 2011 från Mureș länsstyrelse (*det regionala beslutet från augusti 2011 eller 2011 års beslut om tilldelning av uppdraget*). Detta beslut gällde från och med den 18 augusti 2011 till och med den 30 oktober 2014.

([12]) Det är en självstyrande juridisk person i enlighet med artiklarna 2 och 3 i den rumänska lagen nr 15/1990 om omorganisering av statliga ekonomiska enheter som självständiga företag och rörelseidkande bolag.
([13]) Den rumänska regeringens beslut nr 398/1997 om vissa självständiga flygplatsförvaltningars övergång från att lyda under transportministeriet till att lyda under länsstyrelserna.
([14]) Beslut nr 37/11.09.1997 av Mureș länsstyrelse.
([15]) Artikel 3 i 1997 års regeringsbeslut.
([16]) Artikel 3 och bilaga II (Ramförordning för flygplatsernas ledningsenheters organisation och funktion) till 1997 års regeringsbeslut.
([17]) Artikel 1.2 i 1997 års regeringsbeslut.
([18]) Artikel 3 i 1997 års regeringsbeslut.

(43) Ledningsenheten anförtroddes uppdraget att tillhandahålla ytterligare en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse (*uppdraget från 2014*) genom Mureş länsstyrelses beslut nr 161/2014 av den 30 oktober 2014, ändrat genom Mureş länsstyrelses beslut nr 67/2015 av den 18 juni 2015 (*det regionala beslutet från oktober 2014 eller 2014 års beslut om tilldelning av uppdraget*). Detta beslut gällde till och med den 9 maj 2019.

4. DETALJERAD BESKRIVNING AV ÅTGÄRDERNA

(44) Följande fem åtgärder omfattas av detta beslut ([19]):

— Åtgärd 1 – Finansiering av flygplatsen under perioden 2007–2009.

— Åtgärd 2 – Finansiering av flygplatsens marktjänstinfrastruktur 2011.

— Åtgärd 3 – Finansiering av flygplatsen enligt 2011 års beslut om tilldelning av uppdraget under perioden augusti 2011–oktober 2014

— Åtgärd 4 – Finansiering av flygplatsen enligt 2014 års beslut om tilldelning av uppdraget under perioden oktober 2014–31 juli 2019.

— Åtgärd 5 – Flygplatsavgifter för flygbolag som trafikerade flygplatsen under perioden 21 mars 2013–16 februari 2019.

4.1. Åtgärd 1 – Finansiering av flygplatsen under perioden 2007–2009

(45) De rumänska myndigheterna förklarade att alla små rumänska regionala flygplatser i allmänhet gick med förlust under perioden 2007–2009 och att staten gick in och täckte deras årliga rörelseförluster ([20]).

(46) Vad gäller flygplatsen i Târgu Mureş presenteras rörelseresultatet för referensperioden samt den offentliga finansiering som beviljats i tabellen nedan.

Tabell 2

Flygplatsens rörelseresultat och offentliga finansiering under 2007–2009 (rumänska leu)

År	2007	2008	2009	Totalt
Driftskostnader	4 855 746	6 143 528	7 135 784	18 135 058
Rörelseintäkter	2 979 561	2 016 657	2 018 773	7 014 991
Rörelseresultat underskott/förlust	(1 876 185)	(4 126 871)	(5 117 011)	(11 120 067)
Ersättningsbelopp som betalats med offentliga medel	1 838 540	4 305 247	4 722 536	10 866 323
Finansieringsunderskott som inte täckts av offentliga medel/ överkompensation	(37 645)	178 376	(394 475)	(253 744)
Finansieringsunderskott som inte täckts av offentliga medel/ överkompensation (euro)	(11 286)	48 440	(93 056)	(152 783)

([19]) Eftersom detta beslut avser två beslut om att inleda förfarandet har kommissionen omnumrerat åtgärderna i 2015 års beslut om att inleda förfarandet för att förbättra läsbarheten.

([20]) Se skäl 29 i 2011 års beslut om att inleda förfarandet.

(47) Totalt erhöll flygplatsen 10 866 323 rumänska leu (2 834 420 euro ([21])) genom åtgärd 1 under perioden 2007–2009. Även om resultatet för 2008 avslutades med en överkompensation var den totala kompensationen för dessa tre år lägre än resultatet av åtgärden, vilket ledde till ett finansieringsunderskott på 253 744 rumänska leu (152 783 euro).

(48) Enligt Rumänien utgjorde den offentliga finansiering som beviljades årligen under perioden 2007–2009 ersättning för tillhandahållandet av en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse, som bestod i den övergripande skötseln av flygplatsen, och uppfyllde villkoren i kommissionens beslut 2005/842/EG av den 28 november 2005 om tillämpningen av artikel 86.2 i EG-fördraget [nu artikel 106.2 i EUF-fördraget] på statligt stöd i form av ersättning för offentliga tjänster som beviljas vissa företag som fått i uppdrag att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (*2005 års beslut om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse*) ([22]).

(49) I synnerhet gäller följande:

a) Ledningsenheten anförtroddes uppdraget att tillhandahålla en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse genom 1997 års regeringsbeslut om fastställande av skyldigheterna att tillhandahålla allmännyttiga tjänster, parametrarna för beräkning av ersättningen och åtgärder för att undvika eventuell överkompensation.

b) Flygplatsens trafik per år översteg inte en miljon passagerare.

(50) I 1997 års regeringsbeslut fastställs att rörelse- och kapitalkostnaderna för de berörda flygplatserna ska täckas av egna medel som i den mån det är nödvändigt kompletteras med offentlig finansiering. Rumänien anser att denna mekanism förhindrar överkompensation i den mån som flygplatserna endast kan erhålla det belopp som krävs för att täcka alla kostnader. Dessa belopp betalas ut till flygplatserna i början av året på grundval av kostnadsprognoser och eventuella överskott återbetalas till staten vid räkenskapsårets slut. Vad gäller den aktuella perioden godkändes flygplatsens budget genom beslut från Mureș länsstyrelse.

(51) Flygplatsens budget för 2007 godkändes genom Mureș länsstyrelses beslut nr 3 av den 25 januari 2007, genom vilket budgeten för länsstyrelsen och de belopp som avsatts för samfinansiering av utvecklingsprogrammen för de administrativa territoriella enheterna i Mureș län för 2007 godkändes.

(52) Flygplatsens budget för 2008 godkändes genom Mureș länsstyrelses resolution nr 56 av den 27 mars 2008 om 2008 års inkomst- och utgiftsbudget för förvaltningen av den självständiga flygplatsregionen Transilvania Târgu Mureș, samt mål och resultatkriterier för regiondirektören.

(53) Flygplatsens budget för 2009 godkändes genom Mureș länsstyrelses beslut nr 37 av den 29 april 2009 om godkännande av inkomst- och utgiftsbudgeten för förvaltningen av den självständiga flygplatsregionen Transilvania Târgu Mureș för 2009.

4.2. **Åtgärd 2 – Finansiering av marktjänstinfrastruktur 2011**

(54) I 2015 års beslut om att inleda förfarandet konstaterades det att ledningsenheten fått offentligt stöd för finansiering av marktjänstinfrastruktur till ett totalt belopp av 3 038 362 rumänska leu (716 747 euro). Enligt Rumänien hade Mureș länsstyrelse godkänt dessa betalningar innan den antog regionalt beslut nr 107/2011 av den 18 augusti 2011, genom vilket flygplatsen i enlighet med skäl 42 anförtroddes uppdraget att tillhandahålla en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse.

(55) Rumänien har förklarat att varje flygplats, för att kunna fullgöra sina skyldigheter som leverantör av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, är skyldig att tillhandahålla den miniminivå av marktjänstinfrastruktur som krävs för att kunna betjäna de flygplansrörelser som enligt lag är undantagna från flygplatsavgifter ([23]). Vidare har de rumänska myndigheterna förklarat att finansieringen av marktjänstinfrastrukturen var begränsad till den faktiska kostnaden för utrustningen, vilket framgår av tabellen nedan.

([21]) Växelkursen i detta beslut beräknas som den årliga genomsnittliga officiella växelkursen mellan euron och den rumänska leun i enlighet med de värden som Europeiska centralbanken (ECB) har offentliggjort. I detta avseende tillämpas följande växelkurser: 3,34 (2007), 3,68 (2008) och 4,24 (2009).

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

([23]) Se skäl 143 i 2015 års beslut om att inleda förfarandet.

Tabell 3

Offentlig finansiering av marktjänstinfrastruktur 2011 (rumänska leu)

	Beräknad kostnad, inklusive moms	Beräknad kostnad, exklusive moms	Momsvärde (andel på 24 %)	Värdet av det erbjudna offentliga stödet, inklusive moms
Bussar på plattan	205 823	165 986	39 836	205 823
Lastvagn för passagerarbagage	59 163	47 712	11 451	59 163
Ground Power Unit (500 kVA)	179 676	144 900	34 776	179 676
Självgående trappor	919 823	741 800	178 023	919 823
Avisningsenhet	1 673 876	1 349 900	323 976	1 673 876
TOTALT	**3 038 362**	**2 450 299**	**588 062**	**3 038 362**
TOTALT i euro	**716 747**	**578 023**	**138 723**	**716 747**

(56) Totalt mottog flygplatsen 2 450 299 rumänska leu (578 023 euro) ([24]) under 2011 genom åtgärd 2.

(57) Rumänien har förklarat att enligt uppgifter från förvaltningens bokföringsregister ingick inte beloppet på 588 062 rumänska leu i avdragsgill mervärdesskatt i kostnaden för den marktjänstinfrastruktur som köptes 2011, eftersom detta värde drogs av från den mervärdesskatt som skulle betalas till statsbudgeten och återbetalades i efterhand av Mureș länsstyrelse, som är den styrande myndigheten.

4.3. Åtgärd 3 – Finansiering av flygplatsen enligt 2011 års beslut om tilldelning av uppdraget under perioden augusti 2011–oktober 2014

(58) Enligt artikel 1.2 i det regionala beslutet från augusti 2011 utgör följande verksamheter som bedrivs av flygplatsen en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse:

a) Uppförande av flygplatsinfrastruktur och flygplatsutrustning: start- och landningsbanor, terminaler, ramper, trafikkontrolltorn eller anläggningar som direkt stöder dessa tjänster, dvs. brandsläckningsanläggningar, säkerhets- och skyddsutrustning.

b) Drift av infrastruktur, utrustning och anläggningar som direkt stöder dessa tjänster, inbegripet underhåll, reparation, uppgradering och förvaltning av flygplatsinfrastrukturen.

c) Tillhandahållande av tjänster i anknytning till flygningarna, med undantag för marktjänster.

d) Tillhandahållande av flygkontrolltjänster, brandsläckningstjänster, räddningstjänster, säkerhetstjänster.

e) Säkerställande, i enlighet med lagen, av att det finns de utrymmen och allmännyttiga tjänster som krävs för att myndigheter ska kunna utföra särskild kontrollverksamhet på flygplatsen.

([24]) Växelkursen i detta beslut beräknas som den årliga genomsnittliga officiella växelkursen mellan euron och den rumänska leun i enlighet med de värden som ECB har offentliggjort. I detta avseende är den växelkurs som tillämpas för år 2011 4,2391.

f) Hantering av flygningar med luftfartyg som enligt lag är undantagna från betalning av flygplatsavgifter ([25]), inbegripet hantering av passagerarna på dessa flygningar.

g) Förvärv och underhåll av nödvändig marktjänstutrustning för luftfartyg som enligt lag är undantagna från betalning av flygplatsavgifter.

h) Skydd av flygplatsinfrastrukturen.

(59) Enligt de rumänska myndigheterna är de verksamheter som avses i leden d–h ovan inte av ekonomisk natur och omfattas av den offentliga maktens befogenheter.

(60) När det gäller leden f och g uppger de rumänska myndigheterna att vissa kategorier av luftfartyg är rättsligt befriade från alla flygplatsskatter och flygplatsavgifter, inklusive marktjänstavgifter, vid samtliga rumänska flygplatser.

(61) I enlighet med artikel 1.3 i det regionala beslutet från augusti 2011 får kommersiell verksamhet som inte är direkt kopplad till flygplatsens verksamhet inte stödjas ([26]). Vidare innehåller artikel 4 i det regionala beslutet från augusti 2011 en mekanism för att se över ersättningen så att skyldigheterna att tillhandahålla den allmännyttiga tjänsten fullgörs och överkompensation undviks. Vid beräkningen av ersättningen tas hänsyn till alla kostnader som har uppkommit i samband med utförandet av den verksamhet som hänger samman med tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse och en motsvarande andel av de gemensamma kostnaderna. Till de intäkter som ska beaktas vid fastställandet av ersättningen hör alla intäkter från den verksamhet som omfattas av tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse och eventuell vinst från annan verksamhet än den som hänger samman med tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse.

(62) De rumänska myndigheterna har framhållit att ledningsenheten var skyldig att särredovisa verksamhet som rörde tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse och kommersiell verksamhet, och att återbetala eventuella överkompensationsbelopp som upptäckts av något kontrollorgan, inklusive den specialiserade avdelningen vid landets offentliga myndighet. Ledningsenheten bekräftar att årsredovisningen för 2011 och de efterföljande årsredovisningarna upprättades i enlighet med principerna om att kostnader för och intäkter från tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse ska hållas åtskilda från kostnader och intäkter som hänger samman med kommersiell verksamhet.

(63) I enlighet med länsstyrelsens beslut nr 158/2012 om godkännande av ledningsenhetens intäkts- och utgiftsbudget fick Mureş länsstyrelse i uppdrag att utföra kontroller och godkänna de redovisningar som ledningsenheten lämnar in för att undvika överkompensation och kontrollera att ledningsenheten har fullgjort skyldigheterna att tillhandahålla den allmännyttiga tjänsten. Mot bakgrund av vad som framkommit vid dessa kontroller ska Mureş länsstyrelse begära att ledningsenheten återbetalar eventuell överkompensation eller, om nödvändigt, föreslår en översyn av den verksamhet som hänger samman med tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse.

(64) I tabell 4 nedan redovisas flygplatsens rörelseresultat under den period då 2011 års beslut om tilldelning av uppdraget gällde, enligt den årsredovisning som flygplatsen upprättat och som kontrollerats av de rumänska myndigheterna. Av tabellen framgår att ersättningen visserligen var positiv under det första året, men att den inte uppvägde de totala förlusterna under de år då tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse utfördes.

([25]) Enligt artikel 3.2 i den rumänska luftfartslagen är följande typer av luftfartyg på flygplatser som används för kommersiell trafik undantagna från betalning av passageraravgifter, landningsavgifter, avgifter för parkering och belysning samt avgifter för flygtrafiktjänster: a) rumänska militära luftfartyg, b) utländska militära luftfartyg, i enlighet med bilaterala avtal som ingåtts på begäran av försvarsministeriet, c) luftfartyg som transporterar företrädare för staten i deras officiella kapacitet, d) luftfartyg som flyger i FN:s, Röda korsets eller Röda halvmånens intresse, e) luftfartyg som utför sök- och räddningsinsatser, f) luftfartyg som utför humanitära uppdrag och biståndsuppdrag, g) luftfartyg som måste landa på grund av tekniska svårigheter, meteorologiska förhållanden eller andra nödsituationer, h) luftfartyg som landar på begäran av transportministeriet och/eller försvarsministeriet, i) andra typer av luftfartyg enligt vad som fastställs i lag. Enligt artikel 31.4 är undantagen i leden a–c endast tillämpliga på flygplatser där rumänska staten är majoritetsägare.

([26]) I 2011 års beslut om tilldelning av uppdraget gavs visserligen också möjlighet till investeringsstöd, men i detta beslut görs endast en bedömning av driftstödet upp till de belopp som anges i tabell 4.

Tabell 4

Flygplatsens rörelseresultat och offentliga finansiering under perioden för uppdraget från 2011 (rumänska leu)

Tidsperiod	2011	2012	2013	Januari–oktober 2014	Totalt
Driftskostnader	7 924 410	10 517 504	11 605 800	9 115 644	39 163 358
Rörelseintäkter	3 064 460	5 012 189	5 939 214	5 030 556	19 046 419
Resultat av drift/ Förlust	(4 859 950)	(5 505 315)	(5 666 586)	(4 085 088)	(20 116 939)
Ersättningsbelopp	4 951 625	5 367 648	5 606 274	3 592 570	19 518 117
Finansieringsunderskott som inte täckts av ersättningen	91 675	(137 667)	(60 312)	(492 518)	(598 822)
Finansieringsunderskott som inte täckts av ersättningen (euro)	21 626	(30 871)	(13 648)	(110 977)	(134 699)

(65) Totalt mottog flygplatsen 19 518 117 rumänska leu (4 449 930 euro) [27] under perioden 2011–oktober 2014 genom åtgärd 3.

4.4. Åtgärd 4 – Finansiering av flygplatsen enligt 2014 års beslut om tilldelning av uppdraget under perioden 30 oktober 2014–9 maj 2019

(66) Enligt artikel 1.2 i det regionala beslutet från oktober 2014 utgör följande verksamheter vid flygplatsen en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse:

a) Administration, rutinunderhåll, reparation, modernisering, utbyggnad och uppförande av områden för luftfartygsrörelser (start- och landningsbanor, plattor, plattformar), kontrolltorn, terminaler och elverk som förvaltas av staten och tillhörande utrustning, dvs. säkerhets- och skyddssystem och -utrustning, elsystem, banbelysning, allmännyttiga nät, brandbekämpningssystem, kontroll- och övervakningssystem.

b) Organisation, utrustning, underhåll och drift kopplat till passagerarflöden i flygplatsterminalerna samt tillhandahållande av säkerhets- och skyddstjänster.

c) Marktjänster för statsägda luftfartyg, inbegripet upphandling av tillhörande utrustning [28].

d) Skydd av flygplatsinfrastrukturen.

e) Sök- och räddningsinsatser på flygplatsområdet.

f) Bevaknings- och säkerhetsanordningar för nödsituationer, brandförebyggande och brandkontroll.

g) Tillhandahållande av de områden, anläggningar och den infrastruktur som tullförvaltningen, gränspolisen, flygpolisen, inrikesministeriet och den rumänska underrättelsetjänsten behöver för att kunna utföra sina specifika uppgifter.

h) Avgiftsfria tjänster för statsflyg, militärflyg inom vissa ministerier och statliga myndigheter, nödflyg och i andra lagreglerade situationer.

[27] Växelkursen i detta beslut beräknas som den årliga genomsnittliga officiella växelkursen mellan euron och den rumänska leun i enlighet med de värden som ECB har offentliggjort. I detta avseende tillämpas följande växelkurser: 4,24 (2011), 4,46 (2012), 4,42 (2013) och 4,44 (2014).

[28] När det gäller marktjänster har Rumänien hävdat att det inte finns någon lagbestämmelse som uttryckligen förbjuder att marktjänster inkluderas i kategorin tjänster av allmänt ekonomiskt intresse. Marktjänstverksamheten är en kompletterande flygplatstjänst till lufttransporten och utan denna tjänst skulle flygplatsen i Târgu Mureș inte kunna fullgöra sina skyldigheter att tillhandahålla de allmännyttiga tjänster som den anförtrotts av Mureș länsstyrelse.

(67) Enligt de rumänska myndigheterna utarbetades uppdraget från 2014 i enlighet med kommissionens meddelande om tillämpningen av Europeiska unionens regler om statligt stöd på ersättning för tillhandahållande av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse ([29]) och Europeiska unionens rambestämmelser för statligt stöd i form av ersättning för offentliga tjänster (*2012 års rambestämmelser*) ([30]), med beaktande även av 2014 års riktlinjer för statligt stöd till flygplatser och flygbolag (*2014 års luftfartsriktlinjer*) ([31]). Enligt det regionala beslutet från oktober 2014 kan bidrag beviljas för både investerings- och driftskostnader som ersättning för utförandet av tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse.

a) Enligt artikel 4.2 i det regionala beslutet från oktober 2014 ska investeringskostnaderna för tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse ersättas på grundval av finansieringsunderskottet i enlighet med ledningsenhetens affärsplan upp till högst 75 % av de stödberättigande kostnaderna.

b) Enligt artikel 4.4 i det regionala beslutet från oktober 2014 ska den offentliga finansieringen av driftskostnaderna fastställas årligen på grundval av finansieringsunderskottet för den verksamhet som hänger samman med tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse, i enlighet med ledningsenhetens affärsplan. Enligt artikel 4.5 får ersättningen för driftskostnader under de första fem åren inte överstiga 80 % av driftsunderskottet under de fem föregående åren och 50 % av detta driftsunderskott under de följande fem åren.

c) Enligt artikel 4.7 i det regionala beslutet från oktober 2014 får ersättningen (för både rörelse- och investeringskostnader) inte överstiga vad som krävs för att täcka de kostnader som har uppkommit i samband med skyldigheterna att tillhandahålla allmännyttiga tjänster. Enligt artikel 4.9 ska hänsyn endast tas till de kostnader som hänger samman med tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse och ett proportionellt bidrag till gemensamma kostnader. Enligt artikel 4.10 är de intäkter som ska beaktas för ersättningen i sin tur alla intäkter som hänger samman med tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse, men även eventuell vinst från annan icke relaterad verksamhet vid flygplatsen. För att slutligen undvika eventuell överkompensation får ersättningen enligt artikel 4.11 inte överstiga skillnaden mellan de ovan nämnda kostnaderna och intäkterna.

(68) Enligt artikel 2.2 och 2.3 skulle uppdraget från 2014 inledningsvis omfatta en tioårsperiod, dvs. till och med den 4 april 2024, för att sammanfalla med den så kallade övergångsperioden för driftstöd enligt 2014 års luftfartsriktlinjer, och en eventuell översyn planerades enligt följande scenarier: i) fyra år efter den ursprungliga tilldelningen av uppdraget, ii) om flygplatsens trafik överstiger 700 000 passagerare per år, eller iii) när så krävs enligt relevant lagstiftning. Som redan nämnts gällde det regionala beslutet från oktober 2014 dock endast till och med den 9 maj 2019.

(69) De rumänska myndigheterna har lämnat information om flygplatsens affärsplan för perioden 2014–2024 (*affärsplanen*).

Tabell 5

Förväntade ekonomiska förhandsindikatorer i affärsplanen (rumänska leu)

	November–december 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Förväntade intäkter baserat på den information som fanns tillgänglig före den 30 oktober 2014	846 516	4 846 379	6 332 114	7 573 193	8 245 434	9 082 977	9 521 429	9 829 847	10 437 231	11 075 896	12 025 874
Förväntade kostnader baserat på den information som fanns tillgänglig före den 30 oktober 2014	3 277 736	10 545 013	10 144 747	10 400 653	10 549 657	10 688 923	10 761 272	10 786 230	10 871 790	11 060 259	11 255 273

([29]) Meddelande från kommissionen om tillämpningen av Europeiska unionens regler om statligt stöd på ersättning för tillhandahållande av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (EUT C 8, 11.1.2012, s. 4).

([30]) Meddelande från kommissionen – *Europeiska unionens rambestämmelser för statligt stöd i form av ersättning för offentliga tjänster* (EUT C 8, 11.1.2012, s. 15).

([31]) Meddelande från kommissionen – *Riktlinjer för statligt stöd till flygplatser och flygbolag* (2014) (EUT C 99, 4.4.2014, s. 3).

	November–december 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Förväntat operativt finansieringsunderskott på grundval av information som fanns tillgänglig före den 30 oktober 2014	(2 431 220)	(5 698 634)	(3 812 633)	(2 827 460)	(2 304 223)	(1 605 946)	(1 239 843)	(956 383)	(434 559)	15 637	770 601
Beräknad ersättning	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
Beräknad ersättning (euro)	547 818	1 281 859	849 025	618 862	495 105	338 450	256 266	194 335	88 120	0	0

(70) De belopp som de rumänska myndigheterna faktiskt beviljade enligt 2014 års beslut om tilldelning av uppdraget redovisas i tabellen nedan.

Tabell 6

Finansiering enligt 2014 års beslut om tilldelning av uppdraget

Ersättning	November–december 2014	2015	2016	2017	2018	Januari–april 2019	Totalt
RON	2 550 353	5 448 221	3 619 000	5 038 198	4 687 908	375 981	21 719 661
EURO	574 662	1 225 531	805 905	1 102 740	1 007 286	79 237	4 795 362

(71) Totalt mottog flygplatsen 21 719 661 rumänska leu (4 795 362 euro) ([32]) under perioden november 2014–april 2019 genom åtgärd 4.

(72) De rumänska myndigheterna har förklarat att det främsta skälet till att den faktiska ersättningen var högre än den på förhand beräknade ersättningen under perioden 2017–2018 berodde på flygrestriktionerna och det fullständiga inställandet av flygningar mellan november 2016 och juni 2018, då landningsbanan inte uppfyllde de tekniska kraven, vilket följdes av en återuppbyggnad av landningsbanan. Den 25 juni 2018 återupptog flygplatsen den operativa verksamheten efter en period på tolv månader med begränsad flygverksamhet (17 november 2016–4 oktober 2017) och en period på åtta månader med inställda flygningar (4 oktober 2017–25 juni 2018).

4.5. Åtgärd 5 – Flygplatsavgifter för flygbolag som trafikerade flygplatsen under perioden 21 mars 2013–16 februari 2019

(73) De rumänska myndigheterna hävdar följande:

a) I regeringsbeslut nr 455 av den 4 maj 2011 fastställde den rumänska staten de gemensamma principerna för uttag av flygplatsavgifter vid flygplatser i Rumänien. Enligt denna lagstiftning ska flygplatsavgifterna tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt på alla flygplatsanvändare. Flygplatsernas ledningsenheter ska vidare ha rätt att anpassa flygplatsavgifterna till vissa aspekter av allmänt intresse, inbegripet miljöhänsyn, på grundval av relevanta, objektiva och transparenta kriterier ([33]). Genom regeringsbeslutet utsågs slutligen *Regia Autonomă Autoritatea Aeronautică Civilă Română* (dvs. Rumäniens civila luftfartsmyndighet) till oberoende tillsynsmyndighet med ansvar för att övervaka tillämpningen av bestämmelserna i regeringsbeslut nr 455 ([34]).

([32]) Växelkursen i detta beslut beräknas som den årliga genomsnittliga officiella växelkursen mellan euron och den rumänska leun i enlighet med de värden som ECB har offentliggjort. I detta avseende tillämpas följande växelkurser: 4,44 (2014), 4,46 (2015), 4,49 (2016), 4,57 (2017), 4,65 (2018), 4,75 (2019), 4,84 (2020), 4,92 (2021) och 4,93 (2022).

([33]) Artikel 5 i regeringsbeslut nr 455 av den 4 maj 2011.

([34]) Artikel 14 i regeringsbeslut nr 455 av den 4 maj 2011.

b) Rumäniens transport- och infrastrukturministeriums förordning nr 744/2011 av den 23 september 2011 (*transportministeriets förordning från 2011*) är tillämplig på följande flygplatsavgifter: i) landningsavgift ([35]), ii) belysningstaxa ([36]), iii) parkeringsavgift ([37]), iv) taxa för passagerartjänster ([38]), v) utvecklingstaxa ([39]), vi) transittaxa ([40]) och vii) transferavgift ([41]). I förordningen klargörs det att beslutet att tillämpa någon av de tidigare nämnda flygplatsavgifterna ligger hos den berörda ledningsenheten ([42]). I förordningen fastställs slutligen att en ledningsenhet får införa flygplatsavgifter på vissa specifika villkor ([43]) och att dessa ska tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt som inte snedvrider konkurrensen mellan användarna.

c) Transportministeriets förordning från 2011 genomfördes för flygplatsen genom Mureș länsstyrelses beslut nr 25/2012 av den 29 februari 2012 (*det regionala beslutet från februari 2012*). Enligt detta beslut ska flygplatsavgifterna tillämpas på ett transparent och icke-diskriminerande sätt på alla användare av flygplatsinfrastrukturen och godkännas av Mureș länsstyrelse ([44]).

d) Nivån på flygplatsavgifterna fastställdes genom Mureș länsstyrelses beslut nr 83/2012 av den 6 juli 2012 (*det regionala beslutet från juli 2012*), genom vilket flygplatsstyrelsens beslut nr 7/26 juni 2012 godkändes. Det gällde endast de flygbolag som trafikerade flygplatsen. Detta beslut ersatte det tidigare beslutet från Mureș länsstyrelse nr 26/2011 av den 24 mars (*det regionala beslutet från mars 2011*).

([35]) I bilaga 1 till transportministeriets förordning från 2011 fastställs följande villkor för landningsavgiften:
- a) Avgiften ska beräknas på luftfartygets högsta certifierade startvikt.
- b) Delar av ett ton som är mindre än 500 kg ska inte beaktas och delar som är större än 500 kg ska anses utgöra ett ton. Luftfartyg med en högsta startmassa som understiger 500 kg ska debiteras för ett ton.
- c) Avgiften ska tas ut för en landning och en start och ger innehavaren rätt till
  - — användning av flygplatsens anläggningar och anordningar, med undantag för belysning,
  - — användning av terminalområden och terminalanläggningar, utom sådana som debiteras separat,
  - — parkering av luftfartyg, dock inte längre än två timmar efter landning.
- d) Avgiften ska i tillämpliga fall även omfatta flygplatsens kostnader för kapitalinvesteringar och underhållsarbeten som rör luftfartygens rörelseytor.
- e) För att uppmuntra till ökad avgångstäthet får flygplatsens ledningsenhet tillämpa rabatter på upp till 50 % på landningsavgiften, beroende på antalet rörelser, i ökningar på upp till 5 %.

([36]) I bilaga 1 till transportministeriets förordning från 2011 fastställs följande villkor för belysningstaxan:
- a) Avgiften ska beräknas på luftfartygets högsta certifierade startvikt.
- b) Delar av ett ton som är mindre än 500 kg ska inte beaktas och delar som är större än 500 kg ska anses utgöra ett ton. Luftfartyg med en högsta startmassa som understiger 500 kg ska debiteras för ett ton.
- c) Avgiften ska tas ut för varje landning och för varje start där flygplatsens belysningsanläggning och/eller belysningsanordningar används.

([37]) I bilaga 1 till transportministeriets förordning från 2011 fastställs följande villkor för parkeringsavgiften:
- a) Avgiften ska beräknas på luftfartygets högsta certifierade startvikt och uppställningsintervallet.
- b) Delar av ett ton som är mindre än 500 kg ska inte beaktas och delar som är större än 500 kg ska anses utgöra ett ton. Luftfartyg med en högsta startmassa som understiger 500 kg ska debiteras för ett ton.

([38]) I bilaga 1 till transportministeriets förordning från 2011 fastställs följande villkor för taxan för passagerartjänster:
- a) Avgiften ska tas ut för varje passagerare som stiger ombord på flygplatsen och som avreser från den flygplatsen.
- b) Avgiften gäller inte transitpassagerare, transferpassagerare och barn under två år.

([39]) I bilaga 1 till transportministeriets förordning från 2011 fastställs följande villkor för utvecklingstaxan:
- a) Avgiften ska tas ut för varje passagerare som stiger ombord på flygplatsen och som avreser från flygplatsen, och ska offentliggöras tillsammans med tillämpningsperioden.
- b) Avgiften ska tas ut under den tid som de investeringsmål för vilka den tillämpas gäller.
- c) Avgiften ska fastställas på ett transparent sätt och flygplatsanvändarna ska informeras om de investeringsmål som ska finansieras med avgiften och om avgiftens varaktighet.

([40]) I bilaga 1 till transportministeriets förordning från 2011 fastställs följande villkor för transittaxan:
- a) Avgiften ska tas ut för varje passagerare som stiger ombord på flygplatsen och som gör en transfer på den flygplatsen.
- b) Avgiften gäller inte barn under två år.
- c) Avgiften ska i tillämpliga fall även omfatta flygplatsens kostnader för investeringsändamål i samband med transferverksamheten samt kostnaderna för säkerheten på flygplatsen i samband med transferpassagerare.

([41]) I bilaga 1 till transportministeriets förordning från 2011 fastställs följande villkor för transferavgiften:
- a) Avgiften ska tas ut för varje passagerare som stiger ombord på flygplatsen och som gör en transfer på den flygplatsen.
- b) Avgiften ska inte gälla för barn under två år.
- c) Avgiften ska i tillämpliga fall även omfatta flygplatsens kostnader för investeringsändamål i samband med transferverksamhet, med förbehåll för de krav som anges i punkt 5 b och c, samt kostnaderna för säkerheten på flygplatsen i samband med transferpassagerare.

([42]) Artikel 1.3 i transportministeriets förordning från 2011.

([43]) Artikel 4.1 i transportministeriets förordning från 2011 samt bilaga 1 till förordningen.

([44]) Artikel 10.8 i det regionala beslutet från februari 2012.

e) Det regionala beslutet från juli 2012 överlämnades till inrikesministeriet för laglighetskontroll, vilket krävs enligt lag. Ministeriet fann inga problem vad gäller lagligheten. Flygplatsavgifterna i det regionala beslutet från juli 2012 offentliggjordes i *Publicația de informare aeronautică a României* (*luftfartspublikationen*) den 20 september 2012. De trädde i kraft sex månader efter offentliggörandet, dvs. den 21 mars 2013, i enlighet med gällande lagstiftning.

(74) Nivån på flygplatsavgifterna enligt det regionala beslutet från juli 2012 anges i tabell 7.

Tabell 7

Flygplatsavgifter vid flygplatsen baserat på det regionala beslutet från juli 2012

Avgift	Kostnad (euro)
Landning	1,25/ton
Banbelysning	0,40/ton
Parkering	0,15/ton/timme
Passagerarserviceavgifter	1,00/passagerare

(75) De rumänska myndigheterna har uppgett att ledningsenheten inte erhöll hela passagerarserviceavgiften på 1 euro per passagerare. Av detta belopp överfördes 0,275 euro per passagerare till undersöknings- och analyscentrumet för civil luftfartssäkerhet och 0,05 euro per ombordstigande passagerare till den rumänska civila luftfartsmyndigheten (dvs. ledningsenheten överförde totalt 0,325 euro per ombordstigande passagerare till dessa organisationer).

(76) Enligt det regionala beslutet från juli 2012 får en rabatt på landningsavgiften i tabell 7 beviljas om ett flygbolag gör fler än tre landningar per månad på flygplatsen. Rabatterna erbjöds oavsett flygplanstyp enligt följande skala:

Tabell 8

Rabatter på landningsavgiften vid flygplatsen baserat på det regionala beslutet från juli 2012

Antal landningar/månad	Rabatt
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 %
Fler än 46	50 %

(77) Rumänien har tillhandahållit ett dokument med ekonomiska prognoser som redogör för intäkterna från flygplatsavgifter för 2011–2015 baserat på faktiska uppgifter i efterhand för 2011 och förhandsprognoser för perioden 2012–2015 ([45]). Dessa prognoser gjordes innan det regionala beslutet antogs i juli 2012. Vid den tidpunkt då dokumentet med de ekonomiska prognoserna utarbetades var det främsta internationella reguljära flygbolaget Wizz Air, som trafikerade åtta destinationer med Airbus 320-flygplan: Madrid, Barcelona, Milano (Bergamo), Rom, Paris, Budapest, Dortmund och London. Tarom hade regelbundna flygningar till Bukarest.

(78) Enligt förvaltningsplanen i dokumentet med ekonomiska prognoser skulle Wizz Air öka antalet flygningar genom att lägga till München, Frankfurt och Bologna (Forli) till sina flyglinjer, och Ryanair skulle etablera fyra nya destinationer. Ytterligare ett flygbolag, Air Patriot, meddelade dessutom att man planerade att starta flygningar från flygplatsen till Bukarest, Wien och Istanbul från och med januari 2013 ([46]).

Tabell 9

Genomsnittliga förväntade intäkter baserat på beslutet från juli 2012 ([47])

År	Rotationer Wizz Air	Rotationer övriga	Totalt Intäkter Wizz Air (EUR)	Totalt Intäkter övriga (EUR)	Totalt Intäkter Wizz Air (RON)	Totala intäkter övriga (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. SKÄL TILL ATT INLEDA DET FORMELLA GRANSKNINGSFÖRFARANDET

(79) I 2011 års beslut om att inleda förfarandet uttryckte kommissionen tvivel om huruvida åtgärd 1 (skälen 45–50 ovan) kunde anses vara förenlig med den inre marknaden.

(80) I 2015 års beslut om att inleda förfarandet uttryckte kommissionen tvivel om huruvida åtgärderna 2–5 (skälen 54–78 ovan) kunde anses vara förenliga med den inre marknaden.

5.1. Åtgärd 1 – Finansiering av flygplatsen under perioden 2007–2009

(81) I 2011 års beslut om att inleda förfarandet uttrycktes tvivel beträffande kvalificeringen av den ekonomiska verksamheten vid de rumänska regionala flygplatserna, däribland flygplatsen i Târgu Mureş, som en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse under perioden 2007–2009.

(82) Kommissionen uttryckte tvivel om huruvida förenlighetskriterierna i 2005 års beslut om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse var uppfyllda. Kommissionen uttryckte i synnerhet oro över ett eventuellt uppenbart fel i definitionen av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, eftersom det inte tydligt framgick att utan dessa flygplatser skulle de berörda regionerna inte få tillräckligt med förbindelser med övriga landet och EU om marknadskrafterna fick råda fritt ([48]).

([45]) De rumänska myndigheterna har förklarat att dokumentet endast täckte fyra år eftersom det var kopplat till styrelsens mandatperiod. Rumänien har förklarat att detta är förenligt med artikel 8.1 i regeringens undantagsförordning nr 109/2011, genom vilken styrelsens mandatperiod begränsades till fyra år.

([46]) Air Patriot fattade det ensidiga beslutet att inte trafikera flygplatsen. De rumänska myndigheterna känner inte till skälen till detta beslut.

([47]) I tabellen redovisas de faktiska uppgifterna för 2011 och prognosen för perioden 2012–2015.

([48]) Skälen 107 och 108 i 2011 års beslut om att inleda förfarandet.

(83) Den undersökning som inleddes genom 2011 års beslut om att inleda förfarandet avslutades genom 2016 års slutliga beslut om den finansiering som de rumänska myndigheterna mellan 2007 och 2009 beviljat flygplatserna i Arad, Bacău, Baia Mare, Craiova, Iaşi, Oradea, Satu Mare, Sibiu, Suceava, Tulcea och Constanța.

(84) I det slutliga beslutet från 2016 drogs slutsatsen att den offentliga finansieringen till de ovannämnda flygplatserna utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget, som genomförts i strid med artikel 108.3 i EUF-fördraget. Kommissionens undersökning visade att den offentliga finansieringen till de rumänska flygplatserna varken var förenlig med 2005 års beslut om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse eller med 2012 års beslut om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse ([49]) eller 2012 års rambestämmelser, eftersom Rumänien inte hade lyckats visa att flygplatsernas ledningsenheter hade anförtrotts tydligt fastställda skyldigheter att tillhandahålla allmännyttiga tjänster i de påstådda handlingar om tilldelning av uppdraget som man hänvisade till. ([50]) Finansieringen ansågs i stället vara förenlig mot bakgrund av 2014 års luftfartsriktlinjer ([51]). Stödet förklarades därmed förenligt med den inre marknaden i enlighet med artikel 107.3 c i EUF-fördraget.

(85) Undersökningen av den offentliga finansiering som beviljats flygplatserna i Cluj-Napoca och Târgu Mureș mellan 2007 och 2009 fortsatte eftersom kommissionen ansåg att den berörda åtgärden skulle bedömas bättre i separata slutliga beslut som även skulle omfatta de åtgärder som undersöktes i 2015 års beslut om att inleda förfarandet ([52]).

5.2. Åtgärd 2 – Finansiering av marktjänstinfrastruktur 2011

(86) Rumänien ansåg att finansieringen av marktjänster var kopplad till flygplatsens uppdrag att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse. I detta avseende förefaller marktjänstinfrastrukturen i fråga ha använts vid varje flygning till och från flygplatsen och varit kopplad till den allmänna driften av flygplatsen.

(87) I 2015 års beslut om att inleda förfarandet uttryckte kommissionen tvivel om huruvida flygplatsen hade anförtrotts en verklig allmännyttig tjänst och drog preliminärt slutsatsen att den offentliga finansieringen av marktjänster i så fall inte kunde utgöra ersättning för tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

(88) Kommissionen bedömde vidare finansieringen av marktjänster enligt 2005 års luftfartsriktlinjer. Kommissionen intog den preliminära ståndpunkten att finansieringen av marktjänstinfrastruktur inte skulle utgöra en stödberättigande kostnad vid bedömningen av investeringsstödets förenlighet med den inre marknaden ([53]) och drog slutsatsen att finansieringen vid första påseendet inte var förenlig med 2005 års luftfartsriktlinjer.

5.3. Åtgärd 3 – Finansiering av flygplatsen enligt 2011 års beslut om tilldelning av uppdraget under perioden augusti 2011–oktober 2014

(89) I 2015 års beslut om att inleda förfarandet uttrycktes tvivel om huruvida uppdraget från 2011 var förenligt med Altmarkdomen ([54]), eftersom ledningsenheten inte hade valts ut efter ett offentligt upphandlingsförfarande och det inte fanns några belägg för att ersättningen baserades på de kostnader som en genomsnittlig och välskött ledningsenhet skulle ha haft.

(90) På grundval av ovanstående ansåg kommissionen att de fyra Altmarkkriterierna inte var kumulativt uppfyllda och drog den preliminära slutsatsen att förekomsten av en fördel inte kunde uteslutas.

([49]) Kommissionens beslut 2012/21/EU av den 20 december 2011 om tillämpningen av artikel 106.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på statligt stöd i form av ersättning för allmännyttiga tjänster som beviljas vissa företag som fått i uppdrag att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (EUT L 7, 11.1.2012, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2012/21(1)/oj).
([50]) Skälen 111–113 och 121 i det slutliga beslutet från 2016.
([51]) Åtgärderna förklarades förenliga mot bakgrund av punkterna 113, 129, 137 och 172 i 2014 års luftfartsriktlinjer.
([52]) Skäl 69 i det slutliga beslutet från 2016.
([53]) Punkterna 53 iii och 55 i 2005 års luftfartsriktlinjer.
([54]) Domstolen dom av den 24 juli 2003, Altmark Trans och Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

(91) Även om Rumänien hävdade att den offentliga finansiering som flygplatsen beviljats för perioden 2011–2014 utgjorde ersättning för tillhandahållandet av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse som omfattas av 2005 års beslut om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, uttryckte kommissionen tvivel om huruvida ersättningen var tydligt fastställd i förväg på ett genomsynligt och objektivt sätt och stod i proportion till kostnaderna för tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse. Av samma skäl betvivlade kommissionen att åtgärden uppfyllde kriterierna i 2012 års rambestämmelser och ansåg preliminärt att stödet inte kunde anses vara förenligt med dessa rambestämmelser ([55]).

(92) Kommissionen bedömde också huruvida åtgärden var förenlig med bestämmelserna om driftstöd i 2014 års luftfartsriktlinjer ([56]). Åtgärden hade beviljats innan dessa riktlinjer trädde i kraft. Kommissionen uttryckte tvivel om huruvida det driftstöd som beviljats flygplatsen var lämpligt för att uppnå målet av gemensamt intresse, med tanke på hur nära flygplatserna i Cluj-Napoca och Târgu-Mureş ligger varandra. Kommissionen hyste också tvivel om huruvida driftstödet i fråga var begränsat till vad som var absolut nödvändigt och intog den preliminära ståndpunkten att åtgärden inte uppfyllde förenlighetsvillkoren i 2014 års luftfartsriktlinjer.

5.4. Åtgärd 4 – Finansiering av flygplatsen enligt 2014 års beslut om tilldelning av uppdraget under perioden 30 oktober 2014–9 maj 2019

(93) Kommissionen konstaterade att antalet passagerare på flygplatsen översteg 200 000 under åren före ikraftträdandet av uppdraget från 2014 och att flygplatsen därför inte omfattades av 2012 års beslut om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse i enlighet med artikel 2.1 i det beslutet.

(94) Kommissionen ansåg att dess ståndpunkt om ersättningen för uppdraget från 2011 i tillämpliga delar även var tillämplig på ersättningen för uppdraget från 2014. På grundval av den information som då fanns tillgänglig uttryckte kommissionen i synnerhet tvivel om huruvida man i 2014 års beslut om anförtroende av uppdraget på ett tydligt och genomsynligt sätt fastställt skyldigheterna att tillhandahålla allmännyttiga tjänster, parametrarna för beräkning av ersättningen och åtgärder för att undvika eventuell överkompensation samt huruvida det följde punkterna 17 och 18 i 2012 års rambestämmelser.

(95) Kommissionen bedömde åtgärdens förenlighet med 2014 års luftfartsriktlinjer och ansåg i det skedet att det inte var säkerställt att kraven i riktlinjerna uppfylldes fullt ut i fråga om både investeringsstöd och driftstöd.

5.5. Åtgärd 5 – Flygplatsavgifter för flygbolag som trafikerade flygplatsen under perioden 21 mars 2013–16 februari 2019

(96) När det gäller nivån på de flygplatsavgifter som infördes inom ramen för åtgärd 5 intog kommissionen i 2015 års beslut om att inleda förfarandet den preliminära ståndpunkten att principen om en marknadsekonomisk aktör inte följdes och att man således beviljade en ekonomisk fördel.

(97) Kommissionen kom fram till den preliminära ståndpunkten att den ekonomiska fördel som beviljades på grundval av det regionala beslutet från 2012 var selektiv, eftersom den endast beviljades företag som tillhörde en viss del av lufttransportsektorn, nämligen de flygbolag som trafikerade flygplatsen. Ett sådant tillvägagångssätt var inte motiverat med hänsyn till flygplatsavgiftssystemets art och allmänna logik. Kommissionen ifrågasatte nivån på passageraravgiften på 1 euro per passagerare, som den ansåg vara särskilt låg. Vidare ansåg den preliminärt att rabatterna baserade på antalet landningar per månad föreföll gynna flygbolag som hade flera flyglinjer eller hög avgångstäthet. Kommissionens preliminära slutsats i 2015 års beslut om att inleda förfarandet grundade sig på ett resonemang som överensstämde med fast rättspraxis vid den tidpunkten.

([55]) Skäl 218 i 2015 års beslut om att inleda förfarandet.
([56]) Punkt 137 i 2014 års luftfartsriktlinjer.

6. RUMÄNIENS SYNPUNKTER

6.1. Rumäniens synpunkter på 2011 års beslut om att inleda förfarandet (*åtgärd 1*)

(98) Rumäniens synpunkter på beslutet om att inleda förfarandet rörde huvudsakligen de farhågor kommissionen hyste om den statliga stödordningen för finansiering av infrastruktur för flygplatser med en årlig trafik på högst en miljon passagerare, vars anmälan hade dragits tillbaka.

(99) Beträffande den offentliga finansieringen till rumänska regionala flygplatser hävdade Rumänien till svar på kommissionens åsikt, dvs. att det uppenbara överflödet av flygplatser i vissa regioner kan hindra dessa flygplatsers utveckling, att situationen för de berörda regionala flygplatserna (som har låg trafik, vilket innebär att de inte kan bli lönsamma) snarare berodde på den aktuella utvecklingen i de regioner där flygplatserna är belägna än avståndet till närliggande flygplatser.

(100) Rumänien klargjorde också att beloppen beviljades vid den tidpunkt då verksamheten genomfördes på grundval av styrkande handlingar och inom gränserna för den godkända budgeten.

6.2. Rumäniens synpunkter på 2015 års beslut om att inleda förfarandet

6.2.1 *Finansiering av marktjänstinfrastruktur 2011 (åtgärd 2)*

(101) De rumänska myndigheterna hävdar att kostnaden för marktjänstinfrastrukturen är direkt berättigad till ersättning för tjänster av allmänt ekonomiskt intresse. Rumänien uppger att varje flygplats, för att kunna tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, måste se till att den har en miniminivå av marktjänstinfrastruktur för att kunna betjäna flygplan som enligt lag är undantagna från flygplatsskatter. Flygplatser som inte gör detta kommer inte att kunna bedriva sin verksamhet på ett tryggt och säkert sätt.

(102) De rumänska myndigheterna klargjorde under den formella granskningen att infrastrukturen användes för flygplatsens kommersiella verksamhet, men att syftet med användningen inte var att öka den ekonomiska verksamheten utan att upprätthålla den befintliga verksamheten på en tillfredsställande nivå i enlighet med de särskilda luftfartskraven.

6.2.2 *Handlingar om tilldelning av uppdraget (åtgärderna 3 och 4)*

(103) De rumänska myndigheterna hävdar att både uppdraget från 2011 och uppdraget från 2014 uppfyller samtliga Altmarkkriterier och att det inte är sannolikt att de ger flygplatsen någon fördel. Enligt Rumänien hade skyldigheterna att tillhandahålla allmännyttiga tjänster i båda fallen tydligt fastställts på förhand i handlingarna om uppdraget att tillhandahålla den allmännyttiga tjänsten, och metoderna för att beräkna ersättningen för att undvika överkompensation hade fastställts på förhand.

(104) När det gäller uppdraget från 2011 klargjorde Rumänien att flygplatsen är skyldig att särredovisa intäkter och utgifter som hänger samman med tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse och att motivera den begärda ersättningen. Enligt de rumänska myndigheterna är flygplatsens verksamhet dessutom föremål för regelbundna granskningar för att kontrollera kostnadsbasen och efterlevnaden av skyldigheterna.

(105) När det gäller uppdraget från 2014 hävdade Rumänien att det enligt handlingen om tilldelning av uppdraget krävs att en flerårig affärsplan utarbetas som visar på en gradvis minskning av ersättningen.

(106) När det gäller flygplatsens närhet till flygplatsen i Cluj-Napoca hävdade Rumänien att även om avståndet mellan de två flygplatserna förefaller vara relativt kort (103 km) tar det två timmar att köra denna sträcka på grund av de gamla vägarna och den ökade trafiken. Järnvägstransporterna är inte välutvecklade och det finns ingen höghastighetsförbindelse.

6.2.3 *Flygplatsavgifternas nivå (åtgärd 5)*

(107) Enligt de rumänska myndigheterna fastställdes avgiftsnivån efter en lönsamhetsanalys på förhand där hänsyn togs till många kontrafaktiska scenarier på samma sätt som en försiktig privat investerare skulle ha gjort.

(108) De rumänska myndigheterna klargjorde att avgiftsnivån tillämpades på ett icke-diskriminerande sätt på alla flygbolag, offentliggjordes i Publicația de Informare Aeronautică din România och tog hänsyn till handlingen om tilldelning av uppdraget från 2011.

6.2.4 *Finansiering enligt Mureș länsstyrelses regionala beslut nr 47/2013*

(109) I 2015 års beslut om att inleda förfarandet uppmanades de rumänska myndigheterna att klargöra den finansiering som tillhandahållits enligt Mureș länsstyrelses regionala beslut nr 47/2013 och i synnerhet huruvida bilparkering eller annan infrastruktur vid flygplatsen inkluderades.

(110) De rumänska myndigheterna har klargjort att flygplatsens parkeringsverksamhet inte ingår i den luftfartsverksamhet som ledningsenheten tilldelats och att Mureș länsstyrelse därför aldrig har anslagit några offentliga medel för att finansiera parkeringsverksamheten, vare sig för investeringar eller för att täcka driftskostnader.

6.3. **Synpunkter från berörda parter**

6.3.1 *Synpunkter från berörda parter på 2011 års beslut om att inleda förfarandet*

6.3.1.1 Carpatair

(111) Carpatair hävdar att driftstöd i allmänhet anses vara olagligt och strida mot EU:s intressen, och att det därför endast bör beviljas i exceptionella omständigheter. Att bevilja driftstöd till flygplatser är enligt Carpatairs åsikt störande för branschen, av följande skäl ([57]):

(1) Det skulle skapa illojal konkurrens mellan EU-flygplatser och ge en flygplats som får statligt stöd möjlighet att locka till sig flygbolag genom att erbjuda rabatter på flygplatsavgifter. Flygplatser som inte får stöd skulle då inte kunna konkurrera effektivt om flygbolagen.

(2) Åtgärden skulle sporra flygplatser som får driftstöd att ge stora rabatter på flygplatsavgifterna, och sådana rabatter skulle inte ges om flygplatserna agerade enligt marknadsvillkor.

(112) Carpatair påpekar att driftstöd har en negativ effekt på marknaden för lufttransport och luftfartstjänster, eftersom det leder till illojal konkurrens mellan flygplatserna, och i slutänden till illojal konkurrens mellan flygbolag som flyger från dessa flygplatser. Som sådant ger driftstöd upphov till illojal konkurrens mellan flygplatser i Rumänien och har dessutom en negativ inverkan på flygplatser i grannländer, t.ex. Ungern ([58]).

6.3.1.2 Rumänska flygplatsförbundet

(113) *Asociația Aeroporturilor din România* (rumänska flygplatsförbundet) är en arbetsgivarorganisation och en ideell juridisk person som företräder rumänska civila flygplatser.

(114) Rumänska flygplatsförbundets synpunkter på beslutet om att inleda förfarandet rörde de farhågor kommissionen hyste om den statliga stödordningen för finansiering av infrastruktur för flygplatser med en årlig trafik på högst en miljon passagerare, vars anmälan hade dragits tillbaka.

([57]) Skäl 57 i 2011 års beslut om att inleda förfarandet.
([58]) Skäl 58 i 2011 års beslut om att inleda förfarandet.

6.3.2 *Synpunkter från berörda parter på 2015 års beslut om att inleda förfarandet*

6.3.2.1 Flygplatsen i Cluj-Napoca

6.3.2.1.1 Flygplatsavgifternas nivå

(115) Flygplatsen i Cluj-Napoca uppgav att en flygplatsavgift på 1 euro per passagerare var för låg för att täcka driftskostnaderna för flygplatsen i Târgu Mureș. Dessutom täcker 0,325 euro per avresande passagerare säkerhet, vilket är ett belopp som ledningsenheten inte behåller. Detta innebär att den faktiska avgiften endast uppgår till 0,675 euro per avresande passagerare. Sådana låga avgifter hindrar Clujs flygplats från att föra effektiva förhandlingar med flygbolagen, vilket snedvrider konkurrensen.

6.3.2.1.2 Handlingar om tilldelning av uppdraget

(116) Flygplatsen i Cluj-Napoca hävdade att det statliga stöd som flygplatsen i Târgu Mureș beviljats som ersättning för tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse faktiskt täckte kostnaderna för tillhandahållandet av tjänsterna till flygbolagen. Enligt flygplatsen i Cluj-Napoca förekom en överkompensation av tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse vid flygplatsen genom budgetöverföringar från Mureș länsstyrelse, utan att inkomster och utgifter som hängde samman med tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse hölls åtskilda från den kommersiella verksamheten.

6.3.2.1.3 Finansiering enligt Mureș länsstyrelses regionala beslut nr 47/2013

(117) Flygplatsen i Cluj-Napoca hävdade att förekomsten av ett potentiellt statligt stöd som beviljats olagligen enligt regionalt beslut nr 47/2013 framgår av att beslutet i fråga ogiltigförklarades av nationella domstolar.

6.3.2.1.4 Wizz Air

(118) Wizz Air hävdade att flygplatsavgifterna inte var selektiva eftersom de var tillgängliga för befintliga eller potentiella användare av flygplatsen.

7. RUMÄNIENS SYNPUNKTER PÅ BERÖRDA PARTERS KOMMENTARER

7.1. Rumäniens synpunkter på synpunkterna från berörda parter på 2011 års beslut om att inleda förfarandet (åtgärd 1)

(119) Rumänien hävdar att de flesta rumänska regionala flygplatser hade en årlig trafik på mindre än 50 000 passagerare och att inga av dessa flygplatser skulle överskrida antalet 300 000 passagerare till 2015. På grundval av detta anser Rumänien att det offentliga stödet till dessa flygplatser sannolikt inte kommer att påverka konkurrensen och snedvrida handeln mellan medlemsstaterna ([59]).

7.2. Rumäniens synpunkter på synpunkterna från berörda parter på 2015 års beslut om att inleda förfarandet

7.2.1 *Flygplatsavgifternas nivå (åtgärd 5)*

(120) De rumänska myndigheterna hävdade att flygplatsavgifterna enligt regionalt beslut 83/2012 hade fastställts i enlighet med då gällande relevant nationell lagstiftning.

(121) De rumänska myndigheterna uppgav också att de rabatter som tillämpades inte hade tagits fram särskilt av Mureș länsstyrelse och flygplatsen till förmån för Wizz Air, utan att de, på grundval av principen om icke-diskriminering och lika möjligheter, snarare gällde alla flygbolag på flygplatsen.

([59]) Skäl 66 i det slutliga beslutet från 2016.

(122) Rabatterna var en del av en strategi för att minska riskerna med och beroendet av ett begränsat antal små flygbolag samt en policy för hållbar tillväxt av flygplatsintäkterna, inklusive vinster från flygplatsverksamheten, i samband med en ökning av passagerartrafiken.

(123) Rumänien hävdade vidare att flygplatsen inte tillämpade mycket låga flygplatsavgifter.

7.2.2 *Handlingar om tilldelning av uppdraget (åtgärderna 3 och 4)*

(124) Rumänien upprepade att den ekonomiska situationen för de regionala flygplatserna (som har små trafikvolymer, vilket innebär att de inte kan bli lönsamma) snarare berodde på den svaga ekonomiska utvecklingen i de regioner där flygplatserna är belägna än avståndet till närliggande flygplatser.

(125) De rumänska myndigheterna bestrider dessutom den påstådda överkompensation som enligt flygplatsen i Cluj-Napoca har förekommit och bekräftar att flygplatsens årsredovisning för 2011 upprättades i enlighet med principerna om att kostnader för och intäkter från tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse ska hållas åtskilda från övrig affärsverksamhet till följd av 2011 års beslut om tilldelning av uppdraget.

8. **BEDÖMNING AV ÅTGÄRD 1 – FINANSIERING AV FLYGPLATSEN UNDER PERIODEN 2007–2009**

8.1. **Förekomst av stöd**

(126) Enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget är stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den inre marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna.

(127) Om en åtgärd ska räknas som statligt stöd i den mening som avses i denna bestämmelse måste därför följande kumulativa villkor uppfyllas:

a) Stödmottagaren är ett företag.

b) Åtgärden finansieras med hjälp av statliga medel och kan därför tillskrivas staten.

c) Den ger mottagaren en fördel.

d) Fördelen är selektiv. och

e) Åtgärden måste snedvrida eller hota att snedvrida konkurrensen och kunna påverka handeln mellan medlemsstaterna.

8.1.1 *Ekonomisk verksamhet och begreppet företag*

(128) Kommissionen ska först fastställa huruvida åtgärd 1 är tillämplig på företag i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget. Begreppet företag omfattar varje enhet som bedriver ekonomisk verksamhet, oavsett enhetens rättsliga form och oavsett hur den finansieras ([60]). All verksamhet som består av att erbjuda varor eller tjänster på en viss marknad är ekonomisk verksamhet ([61]).

([60]) Domstolens dom av den 18 juni 1998, kommission/Italien, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303. Domstolens dom av den 23 april 1991, Höfner och Elser, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161.

([61]) Domstolens dom av den 16 juni 1987, kommissionen/Italien, 118/85, ECLI:EU:C:1987:283. Domstolens dom av den 18 juni 1998, kommission/Italien, 35/96, ECLI:EU:C:1998:303.

(129) Enligt fast rättspraxis måste drift och uppförande av flygplatsinfrastruktur betraktas som verksamheter som omfattas av reglerna om statligt stöd ([62]). När en flygplatsoperatör bedriver ekonomisk verksamhet genom att erbjuda flygplatstjänster mot ersättning, oavsett vilken rättslig ställning den har eller hur den finansieras, utgör den ett företag i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

(130) Ledningsenheter på flygplatser måste anses utgöra ett företag i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget, men det måste erinras om att all verksamhet som bedrivs av en ledningsenhet inte nödvändigtvis är av ekonomisk natur ([63]).

(131) Domstolen har slagit fast att verksamhet som normalt ingår i statens ansvar för fullgörande av sina officiella befogenheter som offentlig myndighet inte är av ekonomisk natur och att sådan verksamhet inte omfattas av reglerna för statligt stöd ([64]).

(132) Därför utgör finansiering av verksamhet som ligger inom den offentliga sektorns ansvarsområde eller av infrastruktur som är direkt knuten till sådan verksamhet i allmänhet inte statligt stöd ([65]). På en flygplats anses verksamheter såsom flygkontroll, polis, tull, brandbekämpning samt åtgärder som är nödvändiga för att skydda den civila luftfarten mot olagliga handlingar, samt investeringar som avser den infrastruktur och utrustning som behövs för sådana åtgärder, i allmänhet vara av icke-ekonomisk natur ([66]).

(133) Dock får offentlig finansiering av icke-ekonomisk verksamhet inte leda till otillbörlig diskriminering av flygbolag och ledningsenheter på flygplatser. Enligt fast rättspraxis föreligger en förmån när offentliga myndigheter befriar företag från kostnader som sammanhänger med deras ekonomiska verksamhet ([67]). Om det i ett visst rättssystem är normalt att flygbolag eller ledningsenheter på flygplatser bär kostnaderna för vissa tjänster, medan en del flygbolag eller ledningsenheter som tillhandahåller samma tjänster för samma offentliga myndigheters räkning inte behöver bära dessa kostnader, kan de senare åtnjuta en fördel även om tjänsterna i sig betraktas som icke-ekonomiska ([68]).

(134) Såsom förklaras i skäl 41 har ledningsenheten arbetat och arbetar med att uppföra, underhålla och driva flygplatsinfrastrukturen. Den erbjuder flygplatstjänster och tar ut avgifter av användarna – både kommersiella luftfartsoperatörer och icke-kommersiella användare inom allmänflyget – för användning av flygplatsinfrastrukturen, och därmed utnyttjas infrastrukturen för kommersiella ändamål. Ledningsenheten bedrev således en ekonomisk verksamhet under den granskade perioden och utgör följaktligen ett företag i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

(135) Varken Rumänien eller ledningsenheten hävdade att delar av finansieringen för perioden 2007–2009 var särskilt öronmärkta som ersättning för ledningsenhetens kostnader för verksamhet inom den offentliga sektorns ansvarsområde vid flygplatsen. Den ersättningsmekanism som infördes för att finansiera ledningsenheten mellan 2007 och 2009 utformades för att täcka skillnaden mellan ledningsenhetens intäkter och förluster utan att någon åtskillnad gjordes mellan kostnader för verksamhet inom den offentliga sektorns ansvarsområde och andra typer av kostnader.

([62]) Domstolens dom av den 12 december 2000, Aéroports de Paris/kommissionen, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, bekräftad genom domstolens dom av den 24 oktober 2002, Aéroports de Paris/kommissionen, C-82/01, ECLI:EU:C:2002:617, punkterna 75–79. Detta bekräftades i domen av den 24 mars 2011, Mitteldeutsche Flughafen AG och Flughafen Leipzig Halle GmbH mot kommissionen (*domen om flygplatsen Leipzig-Halle*), målen T-443/08 och T-455/08, särskilt punkterna 93 och 94, bekräftad genom dom av den 19 december 2012 i mål C-288/11 P, Leipzig-Halle, ej offentliggjord, ECLI:EU:C:2012:821.

([63]) Punkt 34 i 2014 års luftfartsriktlinjer. Domstolens dom av den 19 januari 1994, SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7.

([64]) Domstolens dom av den 16 juni 1987, kommissionen/Italien, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283, punkterna 7 och 8, och domstolens dom av den 4 maj 1988, Bodson/Pompes funèbres des régions libérées, C-30/87, ECLI:EU:C:1988:225, punkt 1.

([65]) Kommissionens beslut N 309/2002 av den 19 mars 2003: Luftfartsskydd – Ersättning för kostnader till följd av attentaten av den 11 september 2001 (EUT C 148, 25.6.2003, s. 7).

([66]) Se punkt 35 i 2014 års luftfartsriktlinjer. Se även domen av den 19 januari 1994 i mål C-364/92, SAT Fluggesellschaft mot Eurocontrol, ECLI:EU:C:1994:7, punkt 30 och domen i mål C-113/07 P av den 26 mars 2009, Selex Sistemi Integrati mot kommissionen, ECLI:EU:C:2009:191, punkt 71.

([67]) Se domen av den 3 mars 2005 i mål C-172/03, Heiser, ECLI:EU:C:2005:130, punkt 36 samt citerad rättspraxis.

([68]) Punkt 37 i 2014 års luftfartsriktlinjer.

(136) Kommissionen drar därför slutsatsen att åtgärd 1 inte utgör ersättning för kostnader för verksamhet inom den offentliga sektorns ansvarsområde och att den därför är tillämplig på ett företag.

8.1.2 *Statliga medel och statens ansvar*

(137) För att en åtgärd ska betraktas som statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget måste den finansieras med statliga medel och kunna tillskrivas staten, dvs. beviljas direkt från staten eller från mellanliggande institutioner som arbetar på statens uppdrag ([69]). Vid tillämpningen av artikel 107 i EUF-fördraget betraktas de lokala myndigheternas resurser som statliga medel ([70]).

(138) Den offentliga finansieringen under perioden 2007–2009 beviljades direkt av Mureș länsstyrelse på grundval av 1997 års regeringsbeslut, dvs. av en lokal myndighet med egna medel.

(139) Kommissionen anser därför att den offentliga finansieringen under perioden 2007–2009 beviljades med hjälp av statliga medel och kunde tillskrivas staten.

8.1.3 *Selektivitet*

(140) Ett statligt stöd omfattas endast av artikel 107.1 i EUF-fördraget om det gynnar ”vissa företag eller viss produktion”. Det är alltså bara de åtgärder som gynnar företag på ett selektivt sätt som omfattas av begreppet statligt stöd.

(141) I det aktuella fallet är det ekonomiska stödet på grundval av 1997 års beslut selektivt, eftersom stödet endast beviljades vissa företag, närmare bestämt ledningsenheten på flygplatsen i Târgu Mureș. Detta är en individuell åtgärd. Åtgärd 1 är således selektiv per definition i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

8.1.4 *Ekonomisk fördel*

(142) Den offentliga finansiering som beviljades ledningsenheten syftade till att uppväga de förluster som ledningsenheten ådrog sig i sin dagliga verksamhet. Inga uppgifter i de faktiska bevis som kommissionen har tillgång till eller i de synpunkter som mottagits från Rumänien eller tredje parter tyder på att den beviljande myndigheten kunde ha förväntat sig någon ekonomisk avkastning till följd av dessa finansieringsåtgärder när den beslutade att bevilja dem. Den offentliga finansieringen i fråga är därför inte förenlig med principen om en marknadsekonomisk aktör.

(143) Rumänien hävdade också att den omtvistade offentliga finansieringen utgjorde ersättning för tillhandahållandet av en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse. När företag har anförtrotts tillhandahållandet av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse måste kommissionen, för att fastställa huruvida den granskade åtgärden utgör en ekonomisk fördel i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget, utröna om de fyra kumulativa kriterier som fastställdes av domstolen i dess domslut i Altmarkmålet är uppfyllda. Dessa villkor kan sammanfattas enligt följande:

a) För det första ska mottagaren faktiskt ha anförtrotts skyldigheter att tillhandahålla allmännyttiga tjänster och dessa skyldigheter ska vara tydligt fastställda (*första Altmarkkriteriet*).

b) För det andra ska de parametrar som ligger till grund för ersättningen vara fastställda i förväg på ett objektivt och genomsynligt sätt (*andra Altmarkkriteriet*).

([69]) Domen i Stardust Marine-målet, se punkterna 53–56. Tribunalens dom av den 12 maj 2011 i de förenade målen T-267/08, ECLI:EU:T:2011:209, Région Nord-Pas-de-Calais och Communauté d’agglomération du Douaisis mot kommissionen, T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, punkt 108. Domstolens dom av den 24 januari 1978, Van Tiggele, 82/77, ECLI:EU:C:1978:10, punkterna 25 och 26; dom av den 12 december 1996, Air France/kommissionen, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, punkt 63.

([70]) Domstolens dom av den 12 maj 2011, Nord-Pas-de-Calais, de förenade målen T-267/08 och T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, punkt 108.

c) För det tredje får ersättningen inte överstiga vad som krävs för att täcka hela eller delar av de kostnader som har uppkommit i samband med skyldigheterna att tillhandahålla allmännyttiga tjänster, med hänsyn tagen till den berörda mottagaren och till en rimlig vinst för fullgörandet av dessa skyldigheter (*tredje Altmarkkriteriet*).

d) För det fjärde ska, när det företag som har anförtrotts skyldigheterna att tillhandahålla allmännyttiga tjänster i ett särskilt fall inte har valts ut efter ett offentligt upphandlingsförfarande som gör det möjligt att välja den anbudsgivare som kan tillhandahålla dessa tjänster till den lägsta kostnaden för samhället, storleken på den nödvändiga ersättningen ha fastställts på grundval av en undersökning av de kostnader som ett genomsnittligt och välskött företag som är utrustat med lämpliga medel skulle ha åsamkats vid fullgörandet av dessa skyldigheter, med hänsyn tagen till de intäkter som därvid skulle ha erhållits och till en rimlig vinst på grund av fullgörandet av skyldigheterna (*fjärde Altmarkkriteriet*).

8.1.4.1 Fjärde Altmarkkriteriet

(144) Enligt det fjärde Altmarkkriteriet ska ersättningen begränsas till vad som är absolut nödvändigt för att inte inbegripa stöd. Detta kriterium anses vara uppfyllt om mottagaren av ersättningen har valts ut efter ett offentligt upphandlingsförfarande som gör det möjligt att välja den anbudsgivare som kan tillhandahålla tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse till den lägsta kostnaden för samhället, eller om ersättningen beräknats på grundval av kostnaderna i ett välskött företag.

(145) I det aktuella fallet har mottagaren inte valts ut efter ett offentligt upphandlingsförfarande. Det finns inte heller några belägg för att ersättningen har fastställts på grundval av en undersökning av de kostnader som ett genomsnittligt och välskött företag som är utrustat med de medel som krävs för att fullgöra de ålagda skyldigheterna att tillhandahålla allmännyttiga tjänster skulle ha åsamkats vid fullgörandet av dessa skyldigheter, med hänsyn tagen till de intäkter som därvid skulle ha erhållits och till en rimlig vinst på grund av fullgörandet av dessa skyldigheter. Kommissionen anser därför att den aktuella offentliga finansieringen inte har fastställts i enlighet med det fjärde Altmarkkriteriet.

(146) Den granskade åtgärden uppfyller följaktligen inte det fjärde Altmarkkriteriet.

8.1.4.2 Slutsats

(147) Eftersom det fjärde Altmarkkriteriet inte är uppfyllt anser kommissionen, utan att behöva göra en närmare granskning av de övriga Altmarkkriterierna, att de fyra Altmarkkriterierna inte är kumulativt uppfyllda i det aktuella fallet. Eftersom principen om en marknadsekonomisk aktör inte heller har efterlevts gav åtgärd 1 under granskning flygplatsledningen en ekonomisk fördel.

8.1.5 *Snedvridning av konkurrensen och påverkan på handeln mellan medlemsstaterna*

(148) En åtgärd som beviljas av staten anses snedvrida eller hota att snedvrida konkurrensen om den kan förbättra stödmottagarens konkurrenssituation i förhållande till andra företag med vilka den konkurrerar, vilket i allmänhet anses vara fallet om en ekonomisk fördel beviljas ett företag inom en avreglerad sektor där det förekommer eller skulle kunna förekomma konkurrens.

(149) Om stöd som beviljas av en medlemsstat förstärker ett företags ställning i förhållande till andra konkurrerande företag i handeln inom EU ska denna handel anses vara påverkad av detta stöd ([71]).

(150) Eftersom driften av en flygplats är en ekonomisk verksamhet råder det konkurrens både mellan flygplatser när det gäller att locka till sig flygbolag och motsvarande flygtrafik (passagerar- och frakttrafik) och mellan ledningsenheter som kan konkurrera sinsemellan om att få ansvara för förvaltningen av en viss flygplats. I synnerhet när det gäller lågprisbolag och charterbolag kan också flygplatser som inte är belägna inom samma upptagningsområden, och till och med flygplatser som är belägna i olika medlemsstater, konkurrera med varandra för att locka till sig dessa flygbolag.

([71]) Domstolens dom av den 30 april 1998, Het Vlaamse Gewest/kommissionen, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77 och domstolens dom av den 17 september 1980, Philip Morris/kommissionen C-730/79, ECLI:EU:C:1980:209, punkt 11.

(151) Konkurrens mellan flygplatser kan bedömas mot bakgrund av flygbolagens beslutskriterier, särskilt genom en jämförelse av olika faktorer som typ av erbjudna flygplatstjänster och berörda kunder, typ av befolkning eller ekonomisk verksamhet, trafikstockningar, tillträde till flygplatsen via land och nivån på avgifterna för användning av flygplatsens infrastruktur och tjänster ([72]). Inte ens små flygplatser kan uteslutas från tillämpningsområdet för artikel 107.1 i EUF-fördraget ([73]).

(152) Eftersom åtgärd 1 stöder en regional flygplats, flygplatsen i Târgu Mureș, måste den anses riskera att snedvrida konkurrensen och påverka handeln mellan medlemsstaterna.

8.1.6 *Slutsats om förekomsten av statligt stöd*

(153) På grundval av ovanstående drar kommissionen slutsatsen att åtgärd 1 utgör statligt stöd till ledningsenheten i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

8.2. **Stödets laglighet**

(154) Åtgärd 1 vidtogs före kommissionens formella godkännande. Den utgör därför olagligt stöd, såvida den inte vid den aktuella tidpunkten uppfyllde de relevanta villkoren i en unionsakt som föreskriver ett undantag från anmälningskravet enligt artikel 108 i EUF-fördraget för vissa stödkategorier.

(155) I det aktuella fallet hävdade Rumänien att den offentliga finansiering som beviljades flera flygplatser, däribland flygplatsen i Târgu Mureș, under perioden 2007–2009 utgjorde ersättning för tillhandahållandet av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse och uppfyllde villkoren i 2005 års beslut om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse. Rumänien hävdade att man i 1997 års regeringsbeslut på ett tydligt och genomsynligt sätt fastställt skyldigheterna att tillhandahålla allmännyttiga tjänster, parametrarna för beräkning av ersättningen och åtgärder för att undvika eventuell överkompensation.

(156) Såsom anges i skäl 84 konstaterade kommissionen emellertid att inga av ledningsenheterna ålades några tydliga skyldigheter att tillhandahålla allmännyttiga tjänster i 1997 års regeringsbeslut.

(157) Följaktligen och som tidigare nämnts drog kommissionen i det slutliga beslutet från 2016 slutsatsen att Rumänien inte hade lyckats visa att den offentliga finansiering som baserades på 1997 års regeringsbeslut innebar att ledningsenheterna anförtroddes tydligt fastställda skyldigheter att tillhandahålla allmännyttiga tjänster.

(158) Stödet var därför inte förenligt med 2005 års beslut om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse och genomfördes därför i strid med artikel 108.3 i EUF-fördraget ([74]). Samma slutsats gäller för åtgärd 1 som omfattas av detta beslut, dvs. det statliga stöd som genomfördes på grundval av 1997 års regeringsbeslut till förmån för flygplatsen, vilket inte heller var förenligt med 2005 års beslut om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse och således genomfördes i strid med artikel 108.3 i EUF-fördraget.

8.3. **Förenlighet med den inre marknaden**

(159) Av samma skäl som anges i skäl 157, dvs. att skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster inte var tydligt fastställd, kan åtgärd 1 inte anses vara förenlig med 2012 års beslut om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse eller med 2012 års rambestämmelser.

(160) Kommissionen måste därför kontrollera om åtgärden är förenlig med den allmänna gruppundantagsförordningen ([75]), som innehåller bestämmelser om driftstöd som på vissa villkor får beviljas regionala flygplatser.

([72]) Punkt 43 i 2014 års luftfartsriktlinjer.
([73]) Punkt 45 i 2014 års luftfartsriktlinjer.
([74]) Skälen 111–113 och 121 i det slutliga beslutet från 2016.
([75]) Kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 av den 17 juni 2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget (EUT L 187, 26.6.2014, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/oj).

8.3.1 *Tillämpning av den allmänna gruppundantagsförordningen*

(161) I övergångsbestämmelserna i den allmänna gruppundantagsförordningen fastställs att förordningen är tillämplig på allt individuellt stöd som har beviljats före dess ikraftträdande om stödet uppfyller samtliga villkor i förordningen, med undantag för artikel 9 ([76]).

(162) Enligt artikel 1.1 m i den allmänna gruppundantagsförordningen är förordningen tillämplig på stöd till regionala flygplatser. Driftstöd till en flygplats anses vara förenligt med den inre marknaden i den mening som avses i artikel 107.2 eller 107.3 i fördraget om det uppfyller villkoren i artikel 56a punkterna 3, 4, 10 och 15–18 samt kapitel I i den allmänna gruppundantagsförordningen ([77]).

(163) Den granskade åtgärden avser den offentliga finansiering som flygplatsen beviljades under perioden 2007–2009 för att täcka sina rörelseförluster och omfattas därför av den allmänna gruppundantagsförordningen.

(164) Kommissionen drar därför slutsatsen att den allmänna gruppundantagsförordningen är tillämplig på åtgärd 1 som grund för förenlighet till följd av övergångsbestämmelserna. Åtgärdens förenlighet med de relevanta bestämmelserna i den allmänna gruppundantagsförordningen

8.3.1.1 Förenlighet med kapitel I i den allmänna gruppundantagsförordningen

(165) *Krav på överblickbarhet*. Den allmänna gruppundantagsförordningen är tillämplig enbart på stöd för vilket det är möjligt att i förväg beräkna den exakta bruttobidragsekvivalenten utan att göra en riskbedömning ([78]). Detta villkor är uppfyllt eftersom den offentliga finansieringen, såsom förklaras i skälen 50–53, tillhandahålls i form av årliga bidrag med en högsta gräns som fastställs till det belopp som krävs för att driva flygplatsen utan att göra vinst. Denna gräns fastställs årligen på förhand på grundval av de inkomst- och utgiftsbudgetar som lagts fram av ledningsenheten och godkänts genom beslut från Mureș länsstyrelse.

(166) *Stimulanseffekt* ([79]) Under perioden 2007–2009 drevs flygplatsen under ledning av Mureș länsstyrelse. I enlighet med de resolutioner från Mureș länsstyrelse som avses i skälen 51–53 begärdes offentliga medel hos den offentliga tillsynsmyndigheten för att täcka flygplatsens finansiella underskott enligt de årliga inkomst- och utgiftsbudgetarna.

(167) *Beräkning av stödnivå och stödberättigande kostnader* ([80]) De rumänska myndigheterna bekräftade att den offentliga finansiering som avses i skälen 46 och 47 beviljades på grundval av styrkande handlingar i de offentliga räkenskaperna och att kostnaderna för flygplatsverksamheten hanterades separat. Mervärdesskatt har inte beaktats vid beräkningen av driftskostnaderna.

(168) *Kumulering* ([81]). De rumänska myndigheterna har bekräftat att flygplatsen under perioden 2007–2009 inte fick någon annan typ av stöd.

(169) *Offentliggörande och information* ([82]). Enligt artikel 58.1 i den allmänna gruppundantagsförordningen behöver stöd som beviljats före ikraftträdandet av förordningen inte uppfylla kraven på offentliggörande i artikel 9 för att anses vara förenligt med den inre marknaden.

([76]) Artikel 58.1 i den allmänna gruppundantagsförordningen.
([77]) Artikel 3 jämförd med artikel 56a.2 i den allmänna gruppundantagsförordningen.
([78]) Artikel 5.1 i den allmänna gruppundantagsförordningen.
([79]) Artikel 6 i den allmänna gruppundantagsförordningen.
([80]) Artikel 7 i den allmänna gruppundantagsförordningen.
([81]) Artikel 8 i den allmänna gruppundantagsförordningen.
([82]) Artikel 9 i den allmänna gruppundantagsförordningen.

8.3.1.2 Förenlighet med villkoren i artikel 56a i den allmänna gruppundantagsförordningen

(170) *Flygplatsen ska vara öppen för alla potentiella användare* ([83]). Flygplatsen var öppen för alla potentiella användare, dvs. alla flygbolag som begärde att få använda flygplatsinfrastrukturen och som nämns i skälen 30–36, och som godtog de flygplatsavgifter som offentliggjordes i luftfartspublikationen och tillämpades på ett enhetligt, transparent och icke-diskriminerande sätt.

(171) De rumänska myndigheterna har bekräftat att alla flygbolag som önskar bedriva trafik från flygplatsen i enlighet med det regelverk som beskrivs ovan kan göra detta. Flera flygbolag bedrev därför verksamhet på flygplatsen under perioden 2007–2009: Tarom, Carpatair, Malev, Wizz Air och CimberAir.

(172) *Stöd får inte beviljas för omlokalisering av befintliga flygplatser eller för etablering av en ny passagerarflygplats* ([84]). Under referensperioden har flygplatsen inte omlokaliserats eller gjorts om från ett flygfält till en passagerarflygplats. Flygplatsinfrastrukturen har funnits och drivits på samma plats sedan 1967.

(173) Stöd får inte beviljas flygplatser med en genomsnittlig årlig godsvolym på mer än 200 000 ton under de två räkenskapsår som föregår det år då stödet faktiskt beviljas. Stödet får inte förväntas leda till att den genomsnittliga årliga godsvolymen vid flygplatsen ökar till mer än 200 000 ton inom två räkenskapsår efter beviljandet av stödet ([85]). Under de två år som föregick perioden 2007–2009 och under de följande två åren 2010–2011 genomfördes inga fraktflygningar vid flygplatsen och godsvolymen översteg inte 200 000 ton (skäl 37). Följaktligen är detta villkor uppfyllt.

(174) Driftstöd får inte beviljas flygplatser med en genomsnittlig årlig passagerarvolym på mer än 200 000 passagerare under de två räkenskapsår som föregår det år då stödet faktiskt beviljas ([86]). Antalet passagerare vid flygplatsen 2005, 2006, 2007 och 2008 överskred inte tröskelvärdet (se tabell 1), vilket innebär att detta villkor är uppfyllt.

(175) Beloppet för driftstödet får inte överstiga vad som krävs för att täcka rörelseförlusterna och en rimlig vinst under den berörda perioden. Stödet måste beviljas antingen i form av på förhand fastställda periodiska utbetalningar, som inte får ökas under den tid stödet beviljas, eller i form av i efterhand fastställda belopp som bygger på de rörelseförluster som konstaterats ([87]). Den offentliga finansieringen till flygplatsen inom ramen för åtgärd 1 under perioden 2007–2009 redovisas i tabell 5. Under hela perioden 2007–2009 rådde ett finansieringsunderskott som inte täcktes av offentliga medel. Stödet överskred således inte vad som krävdes för att täcka rörelseförlusterna och en rimlig vinst. De rumänska myndigheterna har bekräftat att beloppen beviljades i månatliga utbetalningar på grundval av den årliga budget som upprättades i förväg och reglerades i efterhand på grundval av genomförandet, såsom framgår av årsredovisningarna, för att täcka rörelseförlusten utan att redovisa vinst.

(176) Driftstöd får inte betalas ut avseende något kalenderår under vilket den årliga passagerarvolymen vid flygplatsen överstiger 200 000 passagerare ([88]). Antalet passagerare vid flygplatsen uppgick till 156 929 år 2007, 69 945 år 2008 och 84 062 år 2009 (se tabell 1). Detta villkor är således uppfyllt.

(177) Beviljandet av driftstödet får inte vara förenat med villkor om ingående av överenskommelser med specifika flygbolag avseende flygplatsavgifter, betalningar för marknadsföring eller andra ekonomiska aspekter av flygbolagets verksamhet vid den berörda flygplatsen ([89]). De rumänska myndigheterna har bekräftat att beviljandet av stödet inte var förenat med villkor om ingående av särskilda överenskommelser med specifika flygbolag och att flygplatsavgifterna var desamma för alla flygbolag. Följaktligen är detta villkor uppfyllt.

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

8.3.1.3 Slutsats om förenligheten med villkoren i den allmänna gruppundantagsförordningen

(178) Åtgärd 1 uppfyller villkoren i den allmänna gruppundantagsförordningen och är därför förenlig med den inre marknaden.

8.3.2 *Slutsats om huruvida åtgärd 1 är förenlig med den inre marknaden*

(179) Av de skäl som anges i skälen 165–177 ovan anser kommissionen att driftstödet till flygplatsen under perioden 2007–2009 är förenligt med den inre marknaden på grundval av artikel 107.3 c i EUF-fördraget.

9. BEDÖMNING AV ÅTGÄRD 2 – FINANSIERING AV MARKTJÄNSTINFRASTRUKTUR 2011

9.1. Förekomst av stöd

(180) De principer om förekomsten av stöd som anges i skälen 126–133, 137, 140, 143 och 148 gäller även för åtgärd 2.

9.1.1 *Ekonomisk verksamhet och begreppet företag*

(181) Kommissionen ska först fastställa huruvida åtgärd 2 är tillämplig på företag i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

(182) Såsom anges i skäl 41 arbetade ledningsenheten med att uppföra, underhålla och driva flygplatsinfrastrukturen och erbjöd flygplatstjänster och tog ut avgifter av användarna – både kommersiella luftfartsoperatörer och icke-kommersiella användare inom allmänflyget – för användning av flygplatsinfrastrukturen, och utnyttjade därmed infrastrukturen för kommersiella ändamål. Ledningsenheten bedrev därför ekonomisk verksamhet vid den tidpunkt då investeringen gjordes och utgör således ett företag i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget vid den tidpunkt då stödet beviljades.

(183) Därutöver bekräftade Rumänien under det formella granskningsförfarandet, såsom anges i skäl 102, att den utrustning som finansierades genom åtgärd 2 användes för flygplatsens allmänna verksamhet. Kommissionen drar därför slutsatsen att åtgärd 2 inte utgör ersättning för kostnader för verksamhet inom den offentliga sektorns ansvarsområde och att den därför är tillämplig på ett företag.

9.1.2 *Statliga medel och statens ansvar*

(184) De rumänska myndigheterna har bekräftat att alla de investeringar som redovisas i tabell 3 betalades genom Mureş länsstyrelses budget, i synnerhet finansierades bussen på plattan genom regionalt beslut nr 15 av den 10 februari 2011, bagagevagnen och ground power unit genom regionalt beslut nr 94 av den 28 juli 2011 och trapporna och avisaren genom regionalt beslut nr 84 av den 22 juni 2011.

(185) Kommissionen anser därför att finansieringen av marktjänstinfrastruktur 2011 beviljades med hjälp av statliga medel och kunde tillskrivas staten.

9.1.3 *Selektivitet*

(186) Det ekonomiska stödet på grundval av de regionala beslut som anges i skäl 184 är selektivt, eftersom stödet endast beviljats ett enda företag, närmare bestämt ledningsenheten på flygplatsen i Târgu Mureş. Detta är en individuell åtgärd. Åtgärd 2 är således selektiv per definition i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

9.1.4 *Ekonomisk fördel*

(187) Under det formella granskningsförfarandet uppgav de rumänska myndigheterna att flygplatsen på grund av den låga verksamhetsnivån inte skulle kunna tillhandahålla marktjänster på ett lönsamt sätt även om flygplatsen verkade på en fri marknad. Vid tidpunkten för finansieringen ansåg de rumänska myndigheterna således att investeringen var en icke återvinningsbar kostnad, och ingen finansiell avkastning förväntades. Den offentliga finansieringen i fråga är därför inte förenlig med principen om en marknadsekonomisk aktör.

(188) Rumänien hävdade också att den offentliga finansieringen utgjorde ersättning för tillhandahållandet av en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse. När ett företag har anförtrotts tillhandahållandet av en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse måste kommissionen, såsom förklaras i skäl 143 ovan, göra en kumulativ bedömning av huruvida de fyra Altmarkvillkoren är uppfyllda, för att avgöra om den granskade åtgärden utgör en ekonomisk fördel i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

(189) Såsom förklaras i skäl 144 anses det fjärde Altmarkkriteriet vara uppfyllt om mottagaren av ersättningen har valts ut efter ett offentligt upphandlingsförfarande som gör det möjligt att välja den anbudsgivare som kan tillhandahålla tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse till den lägsta kostnaden för samhället, eller om ersättningen beräknats på grundval av kostnaderna i ett välskött företag.

(190) I det aktuella fallet valdes mottagaren inte ut genom ett offentligt upphandlingsförfarande. De rumänska myndigheterna har inte heller lagt fram några belägg för att ersättningen fastställdes på grundval av en undersökning av de kostnader som ett genomsnittligt och välskött och lämpligt utrustat företag skulle ha åsamkats vid fullgörandet av de ålagda skyldigheterna att tillhandahålla allmännyttiga tjänster. Kommissionen drar därför slutsatsen att den offentliga finansieringen i fråga inte uppfyller det fjärde Altmarkkriteriet.

(191) Åtgärd 2 uppfyller således inte det fjärde Altmarkkriteriet och därför är Altmarkkriterierna inte kumulativt uppfyllda i detta fall, utan att det behövs en närmare granskning av de övriga Altmarkkriterierna. Eftersom åtgärd 2, såsom förklaras i skäl 187, inte är förenlig med principen om en marknadsekonomisk aktör gav den ledningsenheten en ekonomisk fördel.

9.1.5 *Snedvridning av konkurrensen och påverkan på handeln mellan medlemsstaterna*

(192) Skälen 148–152 är tillämpliga på åtgärd 2. Eftersom åtgärd 2 stöder en regional flygplats, flygplatsen i Târgu Mureș, måste den anses riskera att snedvrida konkurrensen och påverka handeln mellan medlemsstaterna.

9.1.6 *Slutsats om förekomsten av statligt stöd*

(193) På grundval av ovanstående drar kommissionen slutsatsen att åtgärd 2 utgör statligt stöd till ledningsenheten i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

9.2. **Stödets laglighet**

(194) Åtgärd 2 vidtogs före kommissionens formella godkännande. Den utgör därför olagligt stöd, såvida den inte vid den aktuella tidpunkten uppfyllde de relevanta villkoren i en unionsakt som föreskriver ett undantag från anmälningskravet enligt artikel 108 i EUF-fördraget för vissa stödkategorier.

(195) I detta fall hävdade Rumänien att investeringen gjordes i enlighet med 1997 års regeringsbeslut och att investeringen var kopplad till ersättningen för tillhandahållandet av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse. Såsom anges i skälen 156(156) och 157 lyckades inte Rumänien visa att den offentliga finansiering som baserades på 1997 års regeringsbeslut innebar att ledningsenheterna anförtroddes tydligt fastställda skyldigheter att tillhandahålla allmännyttiga tjänster, varför stödet inte var förenligt med 2005 års beslut om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse och därför genomfördes i strid med artikel 108.3 i EUF-fördraget.

9.3. **Förenlighet med den inre marknaden**

(196) Av de skäl som anges i skälen 157 och 159 kan åtgärd 2 inte anses vara förenlig med 2012 års beslut om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse eller med 2012 års rambestämmelser.

(197) Kommissionen måste därför bedöma huruvida åtgärden är förenlig med den allmänna gruppundantagsförordningen, som innehåller bestämmelser om investeringsstöd som på vissa villkor får beviljas regionala flygplatser.

9.3.1 *Tillämpning av den allmänna gruppundantagsförordningen*

(198) I övergångsbestämmelserna i den allmänna gruppundantagsförordningen fastställs att förordningen är tillämplig på allt individuellt stöd som har beviljats före dess ikraftträdande om stödet uppfyller samtliga villkor i förordningen, med undantag för artikel 9 ([90]).

(199) Enligt artikel 1.1 m i den allmänna gruppundantagsförordningen är förordningen tillämplig på stöd till regionala flygplatser. Investeringsstöd till en flygplats anses vara förenligt med den inre marknaden i den mening som avses i artikel 107.3 i fördraget, om det uppfyller villkoren i artikel 56a punkterna 3–14 samt kapitel I i den allmänna gruppundantagsförordningen ([91]).

(200) I artikel 2.144 i den allmänna gruppundantagsförordningen definieras flygplatsinfrastruktur som den infrastruktur och utrustning som flygplatsen behöver för att tillhandahålla flygplatstjänster åt flygbolag och olika tjänsteleverantörer, inklusive start- och landningsbanor, terminaler, plattor, taxibanor, centraliserad marktjänstinfrastruktur och alla andra faciliteter som direkt stöder flygplatstjänsterna, men exklusive infrastruktur och utrustning som främst behövs för icke-luftfartsrelaterade verksamheter. Den granskade åtgärden avser offentlig finansiering av marktjänstinfrastruktur under 2011 och omfattas därför av den allmänna gruppundantagsförordningen.

(201) Kommissionen drar därför slutsatsen att den allmänna gruppundantagsförordningen enligt övergångsbestämmelserna är tillämplig på åtgärd 2 som grund för förenlighet.

9.3.2 *Åtgärdens förenlighet med de relevanta bestämmelserna i den allmänna gruppundantagsförordningen*

9.3.2.1 Förenlighet med kapitel I i den allmänna gruppundantagsförordningen

(202) *Krav på överblickbarhet*. ([92]) Detta villkor är uppfyllt eftersom den offentliga finansieringen tillhandahålls i form av årliga bidrag med en högsta gräns som fastställs till det belopp som krävs för att driva flygplatsen utan att göra vinst. Denna gräns fastställs årligen på förhand på grundval av de inkomst- och utgiftsbudgetar som lagts fram av ledningsenheten och godkänts genom beslut från Mureș länsstyrelse (se skäl 56).

(203) *Stimulanseffekt* ([93]). De rumänska myndigheterna har förklarat att investeringen var nödvändig för att uppfylla den obligatoriska krishanteringsplanen i enlighet med regeringsbeslut nr 443/2005 om godkännande av det nationella säkerhetsprogrammet. De rumänska myndigheterna har förklarat att den utrustning som fanns på flygplatsen vid tidpunkten för investeringen utgjorde en risk för flygplatsens verksamhet och flygsäkerhet. Eftersom flygplatsen inte kunde genomföra investeringen själv och flygplatsen utan investeringen inte skulle ha kunnat bedriva flygverksamhet under säkra förhållanden, är villkoret om stimulanseffekt uppfyllt.

([90]) Artikel 58.1 i den allmänna gruppundantagsförordningen.
([91]) Artikel 3 jämförd med artikel 56a.1 i den allmänna gruppundantagsförordningen.
([92]) Artikel 5.1 i den allmänna gruppundantagsförordningen.
([93]) Artikel 6 i den allmänna gruppundantagsförordningen.

(204) *Beräkning av stödnivå och stödberättigande kostnader* ([94]). De rumänska myndigheterna har lagt fram dokumentation som styrker betalningen av utrustningen och har bekräftat att beloppet på 588 062 rumänska leu i avdragsgill mervärdesskatt inte ingick i kostnaden för den marktjänstinfrastruktur som köptes 2011.

(205) *Kumulering* ([95]). De rumänska myndigheterna har bekräftat att flygplatsen inte fick någon annan typ av stöd för att köpa produkterna.

(206) *Offentliggörande och information* ([96]). Enligt artikel 58.1 behöver stöd som beviljats före ikraftträdandet av förordningen inte uppfylla kraven på offentliggörande i artikel 9 för att anses vara förenligt med den inre marknaden.

9.3.2.2 Förenlighet med villkoren i artikel 56a i den allmänna gruppundantagsförordningen

(207) *Flygplatsen ska vara öppen för alla potentiella användare* ([97]). Flygplatsen var öppen för alla potentiella användare, dvs. alla flygbolag som begärde att få använda flygplatsinfrastrukturen och som nämns i skälen 30–36, och som godtog de flygplatsavgifter som offentliggjordes i luftfartspublikationen och tillämpades på ett enhetligt, transparent och icke-diskriminerande sätt.

(208) De rumänska myndigheterna har bekräftat att alla flygbolag som önskar bedriva trafik från flygplatsen i enlighet med det regelverk som beskrivs ovan kan göra detta. Såsom förklaras i skälen 31, 33 och 34 var WizzAir, Malev och Tarom de flygbolag som bedrev reguljärflyg på flygplatsen vid den tidpunkt då investeringen beviljades.

(209) *Stöd får inte beviljas för omlokalisering av befintliga flygplatser eller för etablering av en ny passagerarflygplats* ([98]). Under referensperioden har flygplatsen inte omlokaliserats eller gjorts om från ett flygfält till en passagerarflygplats. Flygplatsinfrastrukturen har funnits och drivits på samma plats sedan 1967.

(210) Stöd får inte beviljas flygplatser med en genomsnittlig årlig godsvolym på mer än 200 000 ton under de två räkenskapsår som föregick det år då stödet faktiskt beviljades. Stödet får inte förväntas leda till att den genomsnittliga årliga godsvolymen vid flygplatsen ökar till mer än 200 000 ton inom två räkenskapsår efter beviljandet av stödet ([99]). . Under perioderna 2009–2010 och 2012–2013 genomfördes inga fraktflygningar vid flygplatsen och godsvolymen översteg inte 200 000 ton (skäl 37). Följaktligen är detta villkor uppfyllt.

(211) Den berörda investeringen får inte överstiga vad som är nödvändigt för att hantera den trafik som på grundval av rimliga trafikprognoser förväntas på medellång sikt ([100]). De rumänska myndigheterna har klargjort att investeringen var avsedd att uppfylla de säkerhetsnormer som måste följas för att flygningarna ska kunna genomföras under optimala säkerhetsförhållanden (skäl 55). Den aktuella åtgärden uppfyller således detta krav.

(212) Investeringsstöd får inte beviljas en flygplats som är belägen inom 100 kilometer eller 60 minuters restid med bil, buss, tåg eller höghastighetståg från en befintlig flygplats från vilken det bedrivs regelbunden lufttrafik, i den mening som avses i artikel 2.16 i förordning (EG) nr 1008/2008 ([101]). Såsom förklaras i skäl 29 är den flygplats som ligger närmast flygplatsen i Târgu Mureș flygplatsen i Cluj-Napoca, som ligger mer än 100 km bort och 1 timme och 30 minuter bort med bil, och Sibius internationella flygplats, som ligger cirka 120 km bort och 1 timme och 50 minuter bort med bil. Alla andra större flygplatser ligger mer än 2 timmar bort med bil. Detta villkor är därför uppfyllt i det aktuella fallet.

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

(213) Punkterna 5 och 6 får inte tillämpas på flygplatser med en genomsnittlig årlig passagerarvolym på högst 200 000 passagerare under de två räkenskapsår som föregår det år då stödet faktiskt beviljas, om investeringsstödet inte förväntas leda till att den genomsnittliga årliga passagerarvolymen vid flygplatsen ökar till mer än 200 000 passagerare inom två räkenskapsår efter beviljandet av stödet. Investeringsstöd som beviljas sådana flygplatser måste vara förenligt med antingen punkt 11 eller punkterna 13 och 14 ([102]). Som framgår av tabell 1 var passagerarvolymen 2009–2010 under 200 000 passagerare. Trots att volymen översteg 200 000 passagerare under 2012 och 2013, vilket framgår av skäl 203, varken avsåg eller riskerade den typ av utrustning som finansierades genom åtgärd 2 att öka trafikvolymen på flygplatsen, utan gjorde det endast möjligt för flygplatsen att bedriva sin verksamhet under säkra förhållanden. Kommissionen anser därför att detta krav är uppfyllt i det aktuella fallet. Eftersom flygplatsen uppfyller villkoren i detta skäl bör kommissionen nu endast behöva visa att skäl 11 i denna artikel efterlevts i det aktuella fallet. Kommissionen behöver därför inte visa att skälen 13 och 14 efterlevts i det aktuella fallet.

(214) Investeringsstöd får inte beviljas flygplatser med en genomsnittlig årlig passagerarvolym på mer än tre miljoner passagerare under de två räkenskapsår som föregår det år då stödet faktiskt beviljas. Investeringsstödet får inte förväntas leda till att den genomsnittliga årliga passagerarvolymen vid flygplatsen ökar till mer än tre miljoner passagerare inom två räkenskapsår efter beviljandet av stödet ([103]). Som framgår av tabell 1 ligger flygplatsens historiska passagerarvolym långt under tre miljoner passagerare under hela den granskade perioden. Följaktligen är detta villkor uppfyllt i det aktuella fallet.

(215) Stöd får inte beviljas flygplatser med en genomsnittlig årlig godsvolym på mer än 200 000 ton under de två räkenskapsår som föregår det år då stödet faktiskt beviljas. Stödet får inte förväntas leda till att den genomsnittliga årliga godsvolymen vid flygplatsen ökar till mer än 200 000 ton inom två räkenskapsår efter beviljandet av stödet ([104]). Under perioden 2009–2010 och under de följande två åren 2012–2013 genomfördes inga fraktflygningar vid flygplatsen och godsvolymen översteg inte 200 000 ton (skäl 37). Följaktligen är detta villkor uppfyllt.

(216) Beloppet för investeringsstödet får inte överstiga skillnaden mellan de stödberättigande kostnaderna och rörelseresultatet för investeringen. Rörelseresultatet måste dras av från de stödberättigande kostnaderna på förhand, på grundval av rimliga beräkningar, eller genom en återvinningsmekanism ([105]). I artikel 2.39 i den allmänna gruppundantagsförordningen definieras rörelseresultat som ”skillnaden mellan de diskonterade inkomsterna och de diskonterade driftskostnaderna under investeringens ekonomiska livstid, om denna skillnad är positiv”. I driftskostnaderna ingår kostnader såsom kostnader för personal, material, inköpta tjänster, kommunikation, energi, underhåll, hyror och administration, men de innefattar inte avskrivningar och finansieringskostnader, om dessa har omfattats av investeringsstöd. Diskontering av inkomster och driftskostnader med en lämplig diskonteringsränta gör det möjligt att uppnå en rimlig vinst.

(217) Flygplatsen har gått med förlust under hela bedömningsperioden. Som förklaras i tabell 9 förväntade sig de rumänska myndigheterna i sina prognoser att flygplatsen skulle bli lönsam tidigast 2023. När investeringen gjordes 2011 gjordes den därför utan någon förväntan om att den skulle kunna återvinnas på kort till medellång sikt. Det fanns således inga utsikter till en rörelsevinst på kort till medellång sikt efter det att investeringen gjordes och kommissionen anser därför att detta skäl inte är tillämpligt i det aktuella fallet.

(218) *De stödberättigande kostnaderna ska vara de kostnader som avser investeringarna i flygplatsinfrastruktur, inbegripet planeringskostnader* ([106]). Eftersom detta är en investering i utrustning i den mening som avses i artikel 2.144 i den allmänna gruppundantagsförordningen motsvarar de stödberättigande kostnaderna det totala belopp som betalats ut av de rumänska myndigheterna och som redovisas i tabell 3. Kommissionen anser att detta krav är uppfyllt i det aktuella fallet.

([102]) Artikel 56a.7 i den allmänna gruppundantagsförordningen.
([103]) Artikel 56a.9 i den allmänna gruppundantagsförordningen.
([104]) Artikel 56a.10 i den allmänna gruppundantagsförordningen.
([105]) Artikel 56a.11 i den allmänna gruppundantagsförordningen.
([106]) Artikel 56a.12 i den allmänna gruppundantagsförordningen.

9.3.2.3 Slutsats om förenligheten med villkoren i den allmänna gruppundantagsförordningen

(219) Mot bakgrund av ovanstående uppfyller åtgärd 2 villkoren i den allmänna gruppundantagsförordningen.

9.3.3 *Slutsats om huruvida åtgärd 2 är förenlig med den inre marknaden*

(220) Av de skäl som anges i skälen 198–218 ovan anser kommissionen att det investeringsstöd som flygplatsen beviljades 2011 är förenligt med den inre marknaden på grundval av artikel 107.3 c i EUF-fördraget.

10. BEDÖMNING AV ÅTGÄRD 3 – FINANSIERING AV FLYGPLATSEN ENLIGT 2011 ÅRS BESLUT OM TILLDELNING AV UPPDRAGET UNDER PERIODEN AUGUSTI 2011–OKTOBER 2014

10.1. **Förekomst av stöd**

(221) De principer i artikel 107.1 i EUF-fördraget som anges i skälen 126–133, 137, 140, 143 och 148 är även tillämpliga vid bedömningen av åtgärd 3.

10.1.1 *Ekonomisk verksamhet och begreppet företag*

(222) Såsom anges i skäl 41 bedrev ledningsenheten ekonomisk verksamhet under den granskade perioden och utgör följaktligen ett företag i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

(223) De rumänska myndigheterna hävdade att de verksamheter som rör luftfartygens säkerhet och service av luftfartyg som är undantagna från flygplatsavgifter och som anges i artikel 1.2 d–h i 2011 års beslut om tilldelning av uppdraget (skäl 58) inte var av ekonomisk natur och omfattades av en offentlig myndighets befogenheter.

(224) När det gäller de verksamheter som förtecknas i artikel 1.2 i 2011 års beslut om tilldelning av uppdraget (skäl 58) i leden d, e och h erinrar kommissionen om att flygkontroll, polis, tull, brandbekämpning samt åtgärder som är nödvändiga för att skydda den civila luftfarten mot olagliga handlingar, samt investeringar i infrastruktur och utrustning som behövs för sådana åtgärder, i allmänhet anses vara av icke-ekonomisk natur (skäl 132). Kommissionen anser således att tillhandahållande av flygkontrolltjänster, brandsläckningstjänster, räddningstjänster, säkerställande av säkerhet samt av att det finns de utrymmen och allmännyttiga tjänster som krävs för att myndigheter ska kunna utföra särskild kontrollverksamhet på flygplatsen samt skydd av flygplatsinfrastrukturen enligt förteckningen i artikel 1.2 leden d, e och h i 2011 års beslut om tilldelning av uppdraget är av icke-ekonomisk natur. Som tidigare nämnts i skäl 39 tillämpades ett enhetligt regelverk för ledningsenheternas verksamhet i Rumänien på samtliga flygplatser.

(225) Kommissionen anser att finansieringen av de verksamheter som förtecknas i artikel 1.2 d, e och h i 2011 års beslut om tilldelning av uppdraget ingår i den offentliga sektorns ansvarsområde och därför inte utgör statligt stöd.

(226) När det gäller finansieringen av de verksamheter som förtecknas i artikel 1.2 f och g i 2011 års beslut om tilldelning av uppdraget (se skäl 58) hävdade Rumänien att infrastrukturen och utrustningen förvärvades för att hantera flygningar med luftfartyg som enligt lag är undantagna från betalning av flygplatsavgifter i enlighet med artikel 31.2 i regeringsbeslut nr 29/1997 om luftfartslagen. Som ett exempel på detta uppgav Rumänien att flygplatsen vid tidpunkten för finansieringen använde sig av den så kallade walk-on/walk-off-metoden för på- och avstigning av passagerare. Inköpet av en buss var nödvändigt för att uppfylla kraven på transport av passagerare vid nödsituationer eller flygplan i nöd (t.ex. på grund av terrorism).

(227) Varken hanteringen av flygningar som är undantagna från flygplatsavgifter enligt artikel 1.2 f i 2011 års beslut om tilldelning av uppdraget eller inköp och underhåll av nödvändig utrustning för att hantera sådana flygningar som förtecknas i led g är dock i allmänhet uppgifter som är förbehållna staten.

(228) Kommissionen erinrar vidare om att offentlig finansiering omfattas av regler om statligt stöd i den mån den täcker kostnader som hänger samman med den ekonomiska verksamheten om en infrastruktur används för både ekonomisk och icke-ekonomisk verksamhet ([107]).

([107]) Punkterna 34 och 35 i 2014 års luftfartsriktlinjer och där nämnd rättspraxis.

(229) Under den formella granskningen i det aktuella ärendet bekräftade Rumänien att den underliggande infrastrukturen även användes för flygplatsens ekonomiska verksamhet.

10.1.2 *Statliga medel och statens ansvar*

(230) Den ersättning som flygplatsen beviljades inom ramen för uppdraget från 2011 godkändes genom det regionala beslutet från augusti 2011 (skäl 58) och betalades från Mureș länsstyrelses budget. Detta beslut fattades direkt av Mureș länsstyrelse, ett län i Rumänien, som är en del av den rumänska staten.

(231) Kommissionen anser därför att sådan finansiering utgör statliga medel och även kan tillskrivas staten.

10.1.3 *Selektivitet*

(232) I det aktuella ärendet föreslogs och beviljades det ekonomiska stödet av staten till ett enda företag – ledningsenheten. Detta är en individuell åtgärd. Åtgärd 3 är således selektiv per definition i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

10.1.4 *Ekonomisk fördel*

(233) Den offentliga finansiering som beviljades ledningsenheten syftade till att uppväga de förluster som ledningsenheten ådrog sig i sin dagliga verksamhet eller till att täcka investeringskostnader. Inga uppgifter i de faktiska bevis som kommissionen har tillgång till eller i de synpunkter som mottagits från Rumänien eller tredje parter tyder på att den beviljande myndigheten kunde ha förväntat sig någon ekonomisk avkastning till följd av dessa finansieringsåtgärder när den beslutade att bevilja dem.

(234) Kommissionen noterar också att Rumänien inte hävdade att finansieringen var förenlig med principen om en marknadsekonomisk aktör. Som framgår av tabell 4 gick flygplatsen med förlust under hela den undersökta perioden och hade inga utsikter att bli lönsamt på medellång sikt (tabell 5). Kommissionen drar därför slutsatsen att den granskade finansieringen inte var förenlig med principen om en marknadsekonomisk aktör.

(235) Under undersökningens gång hävdade Rumänien också att den omtvistade offentliga finansieringen utgjorde ersättning för tillhandahållandet av en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse som uppfyllde Altmarkkriterierna.

(236) I förevarande fall är det fjärde Altmarkvillkoret inte uppfyllt, eftersom mottagaren inte har valts ut efter ett offentligt upphandlingsförfarande. Det finns inte heller några belägg för att ersättningen har fastställts på grundval av en undersökning av de kostnader som ett genomsnittligt och välskött företag som är utrustat med de medel som krävs för att fullgöra de ålagda skyldigheterna att tillhandahålla allmännyttiga tjänster skulle ha åsamkats vid fullgörandet av dessa skyldigheter, med hänsyn tagen till de intäkter som därvid skulle ha erhållits och till en rimlig vinst på grund av fullgörandet av dessa skyldigheter. Kommissionen anser därför inte att den aktuella offentliga finansieringen har fastställts på grundval av kostnaderna i ett välskött företag. Eftersom det fjärde Altmarkkriteriet inte är uppfyllt anser kommissionen att de fyra Altmarkkriterierna inte är kumulativt uppfyllda i det aktuella fallet.

(237) Mot bakgrund av ovanstående drar kommissionen slutsatsen att åtgärd 3 under granskning gav ledningsenheten en ekonomisk fördel.

10.1.5 *Snedvridning av konkurrensen och påverkan på handeln mellan medlemsstaterna*

(238) Bedömningen i skäl 152 är också tillämplig på den offentliga finansiering som ledningsenheten beviljades enligt 2011 års beslut om tilldelning av uppdraget, och finansieringen i fråga måste därför anses riskera att snedvrida konkurrensen och påverka handeln mellan medlemsstaterna.

10.1.6 *Slutsats om förekomsten av statligt stöd*

(239) På grundval av ovanstående drar kommissionen slutsatsen att den offentliga finansiering som tillhandahållits ledningsenheten baserat på 2011 års beslut om tilldelning av uppdraget utgör statligt stöd till ledningsenheten i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget, med undantag för finansieringen av verksamhet som ligger inom den offentliga sektorns ansvarsområde enligt förteckningen i skäl 225.

10.2. **Stödets laglighet**

(240) Åtgärd 3 vidtogs före kommissionens formella godkännande. Den utgör därför olagligt stöd, såvida den inte vid den aktuella tidpunkten uppfyllde de relevanta villkoren i en unionsakt som föreskriver ett undantag från anmälningskravet enligt artikel 108 i EUF-fördraget för vissa stödkategorier.

(241) I det aktuella ärendet hävdade Rumänien att åtgärd 2 uppfyllde villkoren i 2005 års beslut om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

10.2.1 *Förenligheten av 2011 års beslut om tilldelning av uppdraget med 2005 års beslut om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse*

(242) Enligt 2005 års beslut om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse krävs det för det första att det rör sig om en verklig tjänst av allmänt ekonomiskt intresse. I detta avseende erinrar kommissionen om att medlemsstaterna har ett stort utrymme för egna bedömningar när det gäller vilken typ av tjänster som ska klassificeras som tjänster av allmänt ekonomiskt intresse. Kommissionens granskning är begränsad till att bedöma huruvida ett uppenbart fel har begåtts vid fastställandet av omfattningen av skyldigheterna att tillhandahålla allmännyttiga tjänster ([108]).

(243) När det gäller frågan om den övergripande skötseln av en flygplats utgör en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse, vilket de rumänska myndigheterna hävdar i det aktuella fallet, bedömer kommissionen vanligtvis huruvida det område som potentiellt betjänas av flygplatsen i avsaknad av flygplatsen skulle vara isolerat från resten av unionen i en omfattning som skulle skada dess sociala och ekonomiska utveckling. Detta bör bedömas från fall till fall ([109]).

(244) I det aktuella fallet tar kommissionen hänsyn till följande faktorer:

a) Flygplatsen ligger 103 km från flygplatsen i Cluj-Napoca. De rumänska myndigheterna har förklarat att, på grund av de omständigheter som beskrivs i skälen 23–26, uppgick restiden mellan de två flygplatserna vid tidpunkten för offentliggörandet av det regionala beslutet i augusti 2011 till mer än två timmar på grund av vägens dåliga skick, som innebar att det i genomsnitt gick att köra i högst 65 km/h, och den tunga trafiken. Med buss blev restiden längre, minst 3 timmar och 10 minuter (inklusive resan från busstationen i Cluj Napoca till flygplatsen i Cluj-Napoca).

b) De rumänska myndigheterna har vidare klargjort att vid tidpunkten för antagandet av det regionala beslutet i augusti 2011 skulle länen norr, öster och söder om länet Târgu Mureş (dvs. länen Harghita, Covasna, en del av Bistrita, Sibiu, Neamt och Brasov) i avsaknad av flygplatsen i Târgu Mureş ha varit isolerade från resten av unionen, eftersom det inte fanns någon motorväg som förband länen Mureş, Harghita, Covasna, Bistrita, Neamt, Brasov, Sibiu och flygplatsen i Cluj-Napoca (se skälen 23–26).

c) De rumänska myndigheterna har vidare förklarat att eftersom Karpaterna omger länet Harghita (cirka 300 000 invånare), är det bara vägen västerut (mot länet Mureș) som är lätt att ta sig till och att flygplatsen i Târgu Mureş är den enda flygplats som ger invånarna i länet tillgång till andra regioner i Europa. Under undersökningen tog de rumänska myndigheterna också upp väderförhållandenas inverkan på den tid det tar att köra mellan Mureș län och de angränsande länen. I Târgu Mureș kan det snöa upp till 190 dagar per år. Flest dagar med snötäcke (dagar då vägtrafiken hindras) inträffar i december (14,4 dagar), januari (23,2 dagar) och februari (17,5 dagar), med totalt 55,1 dagar per år. Under vintern kan snötäcket i vissa fall ligga kvar en hel månad, t.ex. 31 dagar i december och januari och 28–29 dagar i februari. Även frost orsakar trafikstockningar. Den första höstfrosten i Târgu Mureș infaller i genomsnitt den 13 oktober och den sista vårfrosten den 21 april. Detta innebär att den genomsnittliga årliga frostfria perioden är 174 dagar.

d) Järnvägstransporterna var dessutom underutvecklade vid den aktuella tidpunkten, och det fanns inga höghastighetsförbindelser.

([108]) Tribunalens dom av den 1 mars 2017, SNCM/kommissionen, mål T-454/13, punkt 111, dom av den 15 juni 2005, Olsen/kommissionen, T-17/02, punkt 216 och där angiven rättspraxis, och dom av den 22 oktober 2008, TV2/Danmark m.fl. mot kommissionen, T-309/04, T-317/04, T-329/04 och T-336/04, punkt 101 och där angiven rättspraxis.

([109]) Punkt 72 i 2014 års luftfartsriktlinjer.

e) De rumänska myndigheterna har under undersökningen hänvisat till Rumäniens allmänna transportplan från 2015 ([110]) för att styrka att varken flygplatsen i Cluj-Napoca eller Sibiu på medellång sikt skulle kunna hantera sin egen trafik utan ytterligare betydande investeringar (flygplatsen i Cluj-Napoca skulle behöva bygga ytterligare 23 265 kvadratmeter flygplansplattor och 29 066 kvadratmeter passagerarterminaler och Sibiu 460 kvadratmeter passagerarterminaler bara för att tillgodose sina egna behov). Dessa två flygplatser skulle därför inte kunna ta över trafiken från flygplatsen i Târgu Mureș om denna flygplats inte längre skulle finnas kvar.

f) Såsom nämns i skäl 21 har befolkningen i Mureș län minskat avsevärt under de senaste årtiondena, och denna trend väntas fortsätta under de kommande åren. Vidare har Mureș län, såsom framgår av skäl 22, inte gynnats i lika hög grad av EU:s utvidgning som grannlänen, i synnerhet jämfört med storstadsregionen Bukarest. De rumänska myndigheterna är medvetna om infrastrukturens betydelse för den regionala utvecklingen och har därför identifierat flygplatsen som en viktig tillgång. Som en följd av detta togs renoveringen av flygplatsen med i det operativa programmet för stor infrastruktur 2014–2020. Som en del av Mureș läns utvecklingsstrategi planerade länsstyrelsen att inrätta en industripark i närheten av flygplatsen – *Parcul Industrial Mureș* (Mureș industripark). ([111]) De rumänska myndigheterna har bekräftat att parken har lyckats locka till sig tillverkningsföretag och utländska investeringar, vilket har bidragit till den regionala ekonomiska tillväxten. På sikt är målet att utveckla ett intermodalt transportnav för att ytterligare stödja förbindelserna och utvecklingen i området.

g) De rumänska myndigheterna har lyft fram betydelsen av turism som näringsverksamhet för att skapa dynamik i länet. Turismen i länet ökade avsevärt under perioden 2010–2015, och Mureș län hamnade på fjärde plats i Rumänien sett till antalet turister med totalt 492 181 besökare ([112]). De platser som utländska turister besökte mest 2015 var Sighișoara, Târgu Mureș och Sovatas resort. Utländska turister kommer främst från EU-länder men också från länder utanför EU (t.ex. Israel). De rumänska myndigheterna har uppgett att flygplatsen i Târgu Mureș, med sina direktförbindelser till flera större städer i EU, på ett avgörande sätt har bidragit till det ökade antalet turister.

h) De rumänska myndigheterna har slutligen uppgett att Târgu Mureș är ett ledande centrum för hjärttransplantation och akutmedicin. Att organ kan transporteras snabbt mellan nationella centrum är avgörande vid organtransplantation. Målsättningen är att akutsjukhuset i Mureș län inte bara ska vara ledande inom hjärttransplantation, utan även inom hjärt-lungtransplantation, njurtransplantation eller någon annan organ- och vävnadstransplantation. Detta är i linje med det rumänska hälsoministeriets strategi, som omfattar inrättandet av en vävnadsbank i Târgu Mureș. Sjukhuset har framhållit att helikoptertransporter av patienter till sjukhuset från en annan flygplats som ligger längre bort inte kan genomföras permanent på grund av meteorologiska eller tekniska begränsningar som i många fall gör att transporten inte kan genomföras och därmed får konsekvenser för patienten.

(245) Mot bakgrund av ovanstående anser kommissionen att Rumänien inte har gjort någon uppenbart oriktig bedömning genom att konstatera att vissa områden i den centrala regionen i Rumänien i avsaknad av flygplatsen skulle vara isolerade från resten av unionen i en omfattning som skulle skada dess sociala och ekonomiska utveckling.

(246) Under dessa omständigheter anser kommissionen att de uppgifter som lämnats av de rumänska myndigheterna är tillräckliga för att stödja deras beslut att anförtro flygplatsen en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse och att Rumänien inte har begått något uppenbart fel.

(247) Därutöver är 2005 års beslut om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (artikel 2.1 d) endast tillämpligt på flygplatser där antalet passagerare under de två räkenskapsår som föregick det år då tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse tilldelades inte översteg 1 000 000.

(248) Flygplatsen hade färre än 1 000 000 passagerare per år 2009 och 2010, dvs. åren innan den anförtroddes uppdraget från 2011 (se tabell 1). Följaktligen är 2005 års beslut om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse tillämpligt på åtgärd 2.

([110]) master-planul-general-de-transport_iulie_2015_vol-i.pdf.
([111]) Utvecklingsplan för Mureș län 2014–2020.
Se anexa_hot107_2014.pdf.
([112]) http://www.Mureș.insse.ro/phpfiles/COMUNICAT_Mureș_starea_ec_soc_2015.pdf.

(249) I 2005 års beslut om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse fastställs slutligen ett antal förenlighetsvillkor för ersättning av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse till regionala flygplatser enligt följande.

(250) *Anförtroende*. För att 2005 års beslut om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse ska vara tillämpligt ska ansvaret för att tillhandahålla tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse anförtros ett företag genom en eller flera officiella handlingar ([113]). I det aktuella fallet anförtroddes tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse genom det regionala beslutet från augusti 2011.

(251) I artikel 4 i 2005 års beslut om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse fastställs vidare ett antal punkter som måste preciseras i handlingen, i synnerhet följande:

1. *Innebörden av skyldigheterna att tillhandahålla allmännyttiga tjänster och skyldigheternas varaktighet*. Innebörden av skyldigheterna att tillhandahålla allmännyttiga tjänster anges i artikel 1.2 i den regionala handlingen från augusti 2011. Tillhandahållandet av de allmännyttiga tjänsterna är begränsat till den 1 januari året efter det år då flygplatsen överskrider tröskelvärdet på 1 000 000 passagerare och senast till den 31 december 2016 ([114]). I det regionala beslutet från augusti 2011 föreskrivs dessutom att uppdraget att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse ska ses över efter detta datum ([115]).

2. *Företaget och det berörda territoriet*. Tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse anförtroddes ledningsenheten och det område som uppdraget avser definieras som ett geografiskt område på 24 000 km², som har en befolkning på cirka 1,5 miljoner invånare och består av fyra län: Mureș, Bistrita, Harghita och Covasna ([116]).

3. *Innebörden av exklusiva eller särskilda rättigheter som beviljats företaget*. Ledningsenheten har beviljats exklusiva rättigheter att tillhandahålla tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse ([117]).

4. Parametrarna för att beräkna, kontrollera och se över ersättningen.

   i) Beräkning av ersättningen. Till de kostnader som ska beaktas vid fastställandet av ersättningen hör alla fasta och rörliga kostnader, löpande kostnader och kapitalkostnader som har uppkommit i samband med tillhandahållandet av den verksamhet som hänger samman med tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse samt denna verksamhets andel av ledningsenhetens gemensamma kostnader. Investeringskostnader beaktas om de är strikt kopplade till tillhandahållandet av verksamhet som hänger samman med tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse ([118]). Till de intäkter som ska beaktas vid fastställandet av ersättningen hör alla intäkter från den verksamhet som omfattas av tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse och eventuell vinst från annan verksamhet som operatören bedriver än den som hänger samman med tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse ([119]).

   ii) *Kontroll av ersättningen*. Ledningsenheten ska motivera den begärda ersättningen och utarbeta en rapport om detta och det underlag som hämtats från den lokala budgeten. Ekonomiavdelningen vid Mureș länsstyrelse ansvarar sedan för att kontrollera uppgifterna i rapporten och de redovisningar som ledningsenheten lämnar in. Kontrollerna genomförs minst en gång om året och oftare om det bedöms nödvändigt ([120]).

   iii) Översyn av ersättningen och åtgärder för att undvika och återbetala överkompensation. På grundval av sina regelbundna kontroller ska ekonomiavdelningen vid Mureș länsstyrelse begära återbetalning av eventuell överkompensation från ledningsenheten och, i förekommande fall, lägga fram ett motiverat förslag till översyn av den verksamhet som hänger samman med tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse ([121]).

(252) Kommissionen drar därför slutsatsen att det regionala beslutet från augusti 2011 uppfyller villkoren i artikel 4 i 2005 års beslut om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

([113]) Artikel 4 i 2005 års beslut om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.
([114]) Artikel 2.2 i det regionala beslutet från augusti 2011.
([115]) Artikel 2.3 i det regionala beslutet från augusti 2011.
([116]) Artikel 1.1 i det regionala beslutet från augusti 2011.
([117]) Artikel 3 i det regionala beslutet från augusti 2011.
([118]) Artikel 4.4 i det regionala beslutet från augusti 2011.
([119]) Artikel 4.5 i det regionala beslutet från augusti 2011.
([120]) Artikel 5 i det regionala beslutet från augusti 2011.
([121]) Artikel 5.4 i det regionala beslutet från augusti 2011.

(253) *Ersättning* ([122]). I artikel 5 i 2005 års beslut om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse fastställs de kriterier som ersättningen måste uppfylla för att anses vara förenlig med det beslutet.

(254) Ersättningsbeloppet får inte överstiga vad som krävs för att täcka de kostnader som har uppkommit i samband med skyldigheterna att tillhandahålla allmännyttiga tjänster och en rimlig vinst på det egna kapital som krävs för att fullgöra dessa skyldigheter. Som framgår av tabell 3 ådrog sig flygplatsen förluster under hela uppdragsperioden (2011–2014). Den ersättning som ledningsenheten fick var inte tillräcklig för att täcka kostnaderna för att fullgöra skyldigheterna att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse. Mot bakgrund av det ovan anförda måste det anses att detta villkor är uppfyllt i förevarande fall.

(255) Till de kostnader och intäkter som ska beaktas hör alla kostnader som har uppkommit i samband med tillhandahållandet av tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse och som beräknas på grundval av allmänt vedertagna principer för kostnadsredovisning. Kommissionen konstaterar att kostnads- och intäktsberäkningarna, av de skäl som anges i skäl 251, fastställdes i enlighet med artikel 4.4 och 4.5 i det regionala beslutet från augusti 2011 och att detta kriterium därför är uppfyllt.

(256) *Särredovisning av kostnader och intäkter som hänger samman med tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse och övriga tjänster.* Såsom förklaras i skäl 62 föreskrivs en tydlig särredovisning i 2011 års beslut om tilldelning av uppdraget. En sådan särredovisning genomfördes under hela den tid som uppdraget varade.

(257) Kommissionen drar därför slutsatsen att villkoren i artikel 5 i 2005 års beslut om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse är uppfyllda i det aktuella fallet.

(258) *Kontroll av överkompensation*. I artikel 6 i 2005 års beslut om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse fastställs flera mekanismer för att säkerställa att ledningsenheten inte överkompenseras, närmare bestämt regelbundna kontroller, mekanismer för att säkerställa återbetalning av eventuell överkompensation och bestämmelser för att undvika framtida överkompensation.

(259) Såsom förklaras i skäl 251.4 ii och iii har Mureș länsstyrelse infört mekanismer för att undvika överkompensation. Vidare föreskrev Mureș länsstyrelse i en uppsättning regler att framtida ersättning skulle beräknas i enlighet med de föregående årens resultat. Med andra ord, om ledningsenheten överkompenserade 2012 skulle överskottet föras över för att täcka ersättningen 2013 ([123]).

(260) Kommissionen drar därför slutsatsen att villkoren i artikel 6 i 2005 års beslut om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse är uppfyllda i det aktuella fallet.

10.2.2 *Slutsats*

(261) Kommissionen drar slutsatsen att det stöd som beviljats baserat på 2011 års beslut om tilldelning av uppdraget är förenligt med den inre marknaden på grundval av artikel 106.2 i EUF-fördraget och att det var undantaget från det krav på förhandsanmälan som föreskrivs i artikel 108.3 i EUF-fördraget.

11. **BEDÖMNING AV ÅTGÄRD 4 – FINANSIERING AV FLYGPLATSEN ENLIGT 2014 ÅRS BESLUT OM TILLDELNING AV UPPDRAGET UNDER PERIODEN 30 OKTOBER 2014–9 MAJ 2019**

11.1. **Förekomst av stöd**

(262) De principer i artikel 107.1 i EUF-fördraget som anges i skälen 126–133, 137, 140, 143, 148 och 149 är även tillämpliga vid bedömningen av åtgärd 4.

([122]) Ledningsenheten har under den granskade perioden ersatts med ett belopp som understiger dess faktiska kostnader (tabell 4). Kommissionen kommer därför inte att analysera bestämmelserna om rimlig vinst i artikel 6 i beslutet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

([123]) Se till exempel Mureș länsstyrelses regionala beslut nr 158 av den 20 december 2012, i vilket det anges att beräkningen av ersättningen för 2013 och 2014 i budgetförslaget baseras på 2012 års resultat.

11.1.1 *Ekonomisk verksamhet och begreppet företag*

(263) Såsom anges i skäl 41 bedrev ledningsenheten en ekonomisk verksamhet under den granskade perioden och utgör följaktligen ett företag i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

(264) De rumänska myndigheterna hävdade att ledningsenheten utförde viss verksamhet inom ramen för uppdraget från 2014 som låg inom den offentliga sektorns ansvarsområde. Rumänien hävdade särskilt att de kostnader som ledningsenheten ådragit sig för statliga enheter som bedriver verksamhet på flygplatsområdet, liksom kostnaderna för att tillhandahålla tjänster för flygningar som är undantagna från betalning av flygplatsavgifter, ska anses omfattas av den offentliga sektorns ansvarsområde.

(265) Kommissionen erinrar om att offentlig finansiering omfattas av regler om statligt stöd endast i den mån den täcker kostnader som hänger samman med den ekonomiska verksamheten om en infrastruktur används för både ekonomisk och icke-ekonomisk verksamhet.

(266) När det gäller det offentliga stöd som använts för verksamheterna enligt artikel 1.2 d–g i 2014 års beslut om tilldelning av uppdraget (skäl 66) erinrar kommissionen om att verksamheter som rör polis, tull, brandbekämpning samt åtgärder som är nödvändiga för att skydda den civila luftfarten mot olagliga handlingar, samt investeringar och underhåll som rör den infrastruktur och utrustning som behövs för sådana åtgärder, i allmänhet anses vara av icke-ekonomisk natur.

(267) Kommissionen anser därför att skydd av den flygplatsinfrastruktur som förtecknas i artikel 1.2 d i 2014 års beslut om tilldelning av uppdraget, sök- och räddningsinsatser på flygplatsområdet enligt led e, bevaknings- och säkerhetsanordningar för nödsituationer samt brandförebyggande och brandkontroll enligt led f, och tillhandahållande av de områden, anläggningar och den infrastruktur som tullförvaltningen, gränspolisen, flygpolisen, inrikesministeriet och den rumänska underrättelsetjänsten behöver för att kunna utföra sina specifika uppgifter enligt led g i det beslutet utgör åtgärder som ingår i den normala utövningen av statliga funktioner, i den mån de omfattas av de kategorier som anges i skäl 132 ([124]). Som tidigare nämnts i skäl 39 tillämpades ett enhetligt regelverk för ledningsenheternas verksamhet i Rumänien på samtliga flygplatser.

(268) Offentligt stöd till de verksamheter som avses i artikel 1.2 d–g i 2014 års beslut om tilldelning av uppdraget omfattas därför av den offentliga sektorns ansvarsområde och utgör inte stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

(269) Däremot är varken tillhandahållande av avgiftsfria tjänster för statsflyg, militära tjänsteflyg inom vissa ministerier och statliga myndigheter, nödflyg och i andra lagreglerade situationer som anges i artikel 1.2 h i 2014 års beslut om tilldelning av uppdraget, eller tillhandahållande av marktjänster för statsägda luftfartyg, inbegripet upphandling av tillhörande utrustning enligt led c, funktioner som i allmänhet är förbehållna staten.

11.1.2 *Statliga medel och statens ansvar*

(270) Den ersättning som flygplatsen beviljades inom ramen för uppdraget från 2014 godkändes genom det regionala beslutet från oktober 2014 (skäl 43) och betalades från Mureș länsstyrelses budget. Detta beslut fattades direkt av Mureș länsstyrelse, ett län i Rumänien, som är en del av den rumänska staten.

(271) Kommissionen anser därför att den finansiering som tillhandahållits på grundval av det regionala beslutet från oktober 2014 utgör statliga medel och även kan tillskrivas staten.

([124]) Kommissionens beslut (EU) 2015/1226 av den 23 juli 2014 om det statliga stöd SA.33963 (2012/C) (f.d. 2012/NN) som Frankrike har genomfört till förmån för Chambre de Commerce et d'Industrie d'Angoulême, SNC-Lavalin, Ryanair och Airport Marketing Services (EUT L 201, 30.7.2015, s. 48, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2015/1226/oj).

11.1.3 *Selektivitet*

(272) I det aktuella ärendet föreslogs och beviljades det ekonomiska stödet av staten till ett enda företag – ledningsenheten. Detta är en individuell åtgärd. Åtgärd 4 är således selektiv per definition i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

11.1.4 *Ekonomisk fördel*

(273) Den offentliga finansiering som beviljades ledningsenheten syftade till att uppväga de förluster som ledningsenheten ådrog sig i sin dagliga verksamhet eller till att täcka investeringskostnader. Inga uppgifter i de faktiska bevis som kommissionen har tillgång till eller i de synpunkter som mottagits från Rumänien eller tredje parter tyder på att den beviljande myndigheten kunde ha förväntat sig någon ekonomisk avkastning till följd av dessa finansieringsåtgärder när den beslutade att bevilja dem.

(274) Kommissionen noterar också att Rumänien inte hävdade att finansieringen var förenlig med principen om en marknadsekonomisk aktör. Som framgår av tabell 6 gick flygplatsen med förlust under hela den undersökta perioden och hade inga utsikter att bli lönsamt på medellång sikt (tabell 5). Kommissionen drar därför slutsatsen att den granskade finansieringen inte var förenlig med principen om en marknadsekonomisk aktör.

(275) Under undersökningens gång hävdade Rumänien också att åtgärd 4 utgjorde ersättning för tillhandahållandet av en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse som uppfyllde Altmarkkriterierna.

(276) I förevarande fall är det fjärde Altmarkvillkoret inte uppfyllt, eftersom mottagaren inte har valts ut efter ett offentligt upphandlingsförfarande. Det finns inte heller några belägg för att ersättningen har fastställts på grundval av en undersökning av de kostnader som ett genomsnittligt och välskött företag som är utrustat med de medel som krävs för att fullgöra de ålagda skyldigheterna att tillhandahålla allmännyttiga tjänster skulle ha åsamkats vid fullgörandet av dessa skyldigheter, med hänsyn tagen till de intäkter som därvid skulle ha erhållits och till en rimlig vinst på grund av fullgörandet av dessa skyldigheter. Kommissionen anser därför inte att den aktuella offentliga finansieringen har fastställts på grundval av kostnaderna i ett välskött företag. Eftersom det fjärde Altmarkkriteriet inte är uppfyllt anser kommissionen att de fyra Altmarkkriterierna inte är kumulativt uppfyllda i det aktuella fallet.

(277) Mot bakgrund av ovanstående drar kommissionen slutsatsen att åtgärd 4 gav ledningsenheten en ekonomisk fördel.

11.1.5 *Snedvridning av konkurrensen och påverkan på handeln mellan medlemsstaterna*

(278) Bedömningen i skäl 152 är också tillämplig på den offentliga finansiering som ledningsenheten beviljades enligt 2014 års beslut om tilldelning av uppdraget, och finansieringen i fråga måste därför anses riskera att snedvrida konkurrensen och påverka handeln mellan medlemsstaterna.

11.1.6 *Slutsats om förekomsten av statligt stöd*

(279) På grundval av ovanstående drar kommissionen slutsatsen att den offentliga finansiering som tillhandahållits ledningsenheten baserat på 2014 års beslut om tilldelning av uppdraget utgör statligt stöd till ledningsenheten i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget, med undantag för finansieringen av verksamhet som ligger inom den offentliga sektorns ansvarsområde enligt förteckningen i skäl 268.

11.2. **Stödets laglighet**

(280) Åtgärd 4 vidtogs före kommissionens formella godkännande. Den utgör därför olagligt stöd, såvida den inte vid den aktuella tidpunkten uppfyllde de relevanta villkoren i en unionsakt som föreskriver ett undantag från anmälningskravet enligt artikel 108 i EUF-fördraget för vissa stödkategorier.

(281) Rumänien hävdade att åtgärd 4 uppfyllde villkoren i 2012 års beslut om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

(282) 2012 års beslut om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse är tillämpligt på ersättning för tillhandahållande av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse när det gäller flygplatser där den genomsnittliga årstrafiken under de två räkenskapsår som föregick det år då tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse tilldelades inte översteg 200 000 passagerare. Såsom framgår av 2015 års beslut om att inleda förfarandet hade flygplatsen mer än 200 000 passagerare per år 2012 och 2013, dvs. åren innan den anförtroddes uppdraget från 2014 (se tabell 1). Följaktligen är 2012 års beslut om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse inte tillämpligt på åtgärd 4.

(283) Åtgärd 4 genomfördes därför i strid med artikel 108.3 i EUF-fördraget.

11.3. **Förenlighet med den inre marknaden**

(284) I 2014 års luftfartsriktlinjer fastslås att ersättning för drift av en flygplats i form av en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse kan anses vara förenlig med den inre marknaden enligt artikel 106.2 i EUF-fördraget om kriterierna i avsnitt 4 i luftfartsriktlinjerna är uppfyllda, i synnerhet om driften faktiskt utgör en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse på det sätt som avses i punkterna 69 och 72 i luftfartsriktlinjerna och uppfyller förenlighetskriterierna i avsnitt 4.2 i luftfartsriktlinjerna samt tillämpliga bestämmelser i 2012 års rambestämmelser.

(285) I punkt 75 a i 2014 års luftfartsriktlinjer preciseras att 2012 års rambestämmelser är tillämpliga vid bedömningen av stödets förenlighet med den inre marknaden när det gäller stöd till flygplatser vars genomsnittliga årstrafik översteg 200 000 passagerare under den tid som uppdraget att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse varade, vilket var fallet för flygplatsen (tabell 1). Kommissionen kommer således att bedöma huruvida åtgärd 4 är förenlig med den inre marknaden på grundval av de kriterier som fastställs i 2012 års rambestämmelser och 2014 års luftfartsriktlinjer.

(286) I 2012 års rambestämmelser fastställs ett antal förenlighetsvillkor för tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, bland annat när det gäller flygplatser. Det handlar bland annat om förekomsten av ett beslut om tilldelning, beräkningen av ersättningen och förekomsten av mekanismer för att kontrollera överkompensation.

11.3.1 *Tjänster som faktiskt är av allmänt ekonomiskt intresse i den mening som avses i artikel 106 i EUF-avtalet*

(287) Ett första villkor för att ersättningen för förvaltningen av flygplatsen ska anses förenlig med bestämmelserna om statligt stöd är att tjänsteleverantören måste ha anförtrotts en tjänst som faktiskt är av allmänt ekonomiskt intresse och som definierats korrekt. Detta krav fastställs i punkt 69 i 2014 års luftfartsriktlinjer, i förening med avsnitt 2.2 i 2012 års rambestämmelser.

(288) I punkt 69 i 2014 års luftfartsriktlinjer framhålls att en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse bör ”ha vissa särdrag jämfört med normal ekonomisk verksamhet” och att ”det mål av allmänt intresse som offentliga myndigheter vill uppnå inte bara kan bestå i utveckling av vissa näringsverksamheter eller regioner enligt artikel 107.3 c i fördraget”.

(289) I punkt 72 i 2014 års luftfartsriktlinjer förtydligar kommissionen att den övergripande skötseln av en flygplats i väl motiverade fall betraktas som en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse, om någon del av det område som potentiellt betjänas av flygplatsen i avsaknad av flygplatsen skulle vara isolerad från resten av unionen i en omfattning som skulle skada dess sociala och ekonomiska utveckling. Bedömningen bör ta vederbörlig hänsyn till andra transportmedel, särskilt höghastighetståg eller sjöförbindelser med färja. I sådana fall får offentliga myndigheter ålägga en flygplats en skyldighet att tillhandahålla allmännyttiga tjänster för att säkerställa att flygplatsen förblir öppen för kommersiell trafik.

(290) Samma resonemang som förs i skälen 243–245 i fråga om uppdraget från 2011 gäller i tillämpliga delar även för uppdraget från 2014, eftersom situationen när det gäller transportmedel i området inte hade utvecklats nämnvärt sedan 2011. Kommissionen anser därför att flygplatsen också anförtroddes en verklig tjänst av allmänt ekonomiskt intresse i 2014 års beslut om tilldelning av uppdraget.

(291) Av alla de skäl som anges ovan anser kommissionen att det stöd som beviljats enligt 2014 års beslut om tilldelning av uppdraget har beviljats för en verklig och korrekt definierad tjänst av allmänt ekonomiskt intresse, i enlighet med avsnitt 2.2 i 2012 års rambestämmelser och punkterna 69 och 72 i 2014 års luftfartsriktlinjer.

11.3.2 *Behovet av ett beslut om tilldelning i vilken skyldigheterna i samband med tillhandahållandet av allmännyttiga tjänster och metoderna för beräkning av ersättning fastställs*

(292) Enligt punkterna 15 och 16 i 2012 års rambestämmelser ska ansvaret för att tillhandahålla tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse anförtros det berörda företaget genom en eller flera officiella handlingar, som varje medlemsstat själv får utforma. I handlingen eller handlingarna måste följande anges: a) innebörden av skyldigheterna att tillhandahålla allmännyttiga tjänster och skyldigheternas varaktighet, b) företaget och, i förekommande fall, det berörda territoriet, c) innebörden av exklusiva eller särskilda rättigheter som beviljats företaget av den beviljande myndigheten, d) beskrivning av kompensationsmekanismen och parametrar för att beräkna, övervaka och se över ersättningen, och e) åtgärder för att undvika och återkräva eventuell överkompensation.

(293) I samma anda och i enlighet med punkt 69 i 2014 års luftfartsriktlinjer bör tjänster av allmänt ekonomiskt intresse i luftfartssektorn vara tydligt definierade och anförtros genom ett statligt förordnande.

(294) Uppdraget från 2014 anförtroddes genom ett regionalt beslut från oktober 2014 som utarbetades i enlighet med bestämmelserna i 2012 års rambestämmelser och 2014 års luftfartsriktlinjer. Såsom framgår av skäl 66 anges i artikel 1.2 i det regionala beslutet från oktober 2014 vilka verksamheter som utgör en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse vid flygplatsen. Såsom framgår av skäl 268 omfattas vissa verksamheter av den offentliga sektorns ansvarsområde och därmed inte av reglerna om statligt stöd. De återstående huvudsakligen ekonomiska verksamheterna anges i artikel 1.2 a, b, c och h i det regionala beslutet från oktober 2014 och identifieras som verksamheter av allmänt ekonomiskt intresse. Såsom framgår av skäl 68 framgick det dessutom tydligt hur länge uppdraget skulle vara. Såsom framgår av skäl 43 angavs också det berörda företaget i 2014 års beslut om tilldelning av uppdraget, dvs. ledningsenheten. Ledningsenheten beviljades slutligen exklusiva rättigheter att tillhandahålla tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse ([125]). Mot bakgrund av ovanstående anser kommissionen att uppdraget från 2014 är förenligt med punkterna 16 a och b i 2012 års rambestämmelser och punkt 69 i 2014 års luftfartsriktlinjer.

(295) Såsom framgår av skäl 67 anges dessutom i artikel 4.2–4.11 i det regionala beslutet från oktober 2014 i detalj hur ersättningen för uppdraget från 2014 ska beräknas. I dessa bestämmelser fastställs gränserna för de stödberättigande drifts- och investeringskostnader som hänger samman med tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse och som ska täckas av ersättningen, inkludering av endast de kostnader som hänger samman med tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse och ett proportionellt belopp för gemensamma kostnader samt begränsningen att ersättningen inte får överstiga de kostnader som är nödvändiga för att fullgöra skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster. En viktig aspekt är att det i dessa bestämmelser också föreskrivs att ersättningen inte får överstiga skillnaden mellan dessa kostnader å ena sidan och flygplatsens intäkter från tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse och vinster som inte hänför sig till denna tjänst å andra sidan. Med andra ord har intäkterna från tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse och till och med vinsterna från verksamhet som inte omfattas av denna tjänst inneburit att den ersättning som beviljats inom ramen för uppdraget från 2014 minskats för att undvika eventuell överkompensation. Såsom framgår av skäl 62 har man dessutom särredovisat flygplatsens verksamhet som hänger samman med tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse och annan verksamhet. Mot bakgrund av ovanstående anser kommissionen att uppdraget från 2014 är förenligt med punkterna 16 d och e i 2012 års rambestämmelser.

11.3.3 *Uppdragets varaktighet*

(296) Enligt punkt 17 i 2012 års rambestämmelser bör uppdragets varaktighet motiveras med hänvisning till objektiva kriterier såsom amortering och avskrivning. Kommissionen noterar att amorterings- och avskrivningsperioderna för de viktigaste fasta tillgångarna, såsom byggnader och utrustning för flygplatsverksamhet som hänger samman med de angivna verksamheterna av allmänt ekonomiskt intresse, i de flesta fall är längre än tio år ([126]). I vilket fall som helst och som redan nämnts upphörde uppdraget från 2014 år 2019, vilket var mycket tidigare än planerat.

(297) Med hänvisning till det ovanstående anser kommissionen att punkt 17 i 2012 års rambestämmelser har efterlevts.

([125]) Artikel 2 i det regionala beslutet från oktober 2014.

([126]) Se skäl 73 i kommissionens beslut av den 24 november 2023 i ärende SA.106193 (2023/N) – Sweden Skellefteå Airport – *Entrustment of a Service of General Economic Interest*.

11.3.4 *Förenlighet med direktiv 2006/111/EG*

(298) Enligt punkt 18 i 2012 års rambestämmelser måste företaget i fråga i tillämpliga fall följa kommissionens direktiv 2006/111/EG ([127]). Enligt artikel 5 i det direktivet är dock de respektive insynskraven i artikel 1 inte tillämpliga på offentliga företag vars totala årliga nettoomsättning understiger 40 miljoner euro under de två räkenskapsår som föregår det år då det beviljats offentliga medel eller anförtrotts ett uppdrag att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse. Mot bakgrund av flygplatsens mycket begränsade årliga intäkter under 2012 och 2013 enligt tabell 4 är direktiv 2006/111/EG inte tillämpligt i det aktuella fallet och följaktligen är bedömningen av huruvida punkt 18 i 2012 års rambestämmelser har efterlevts inte relevant.

11.3.5 *Förenlighet med EU-bestämmelserna om offentlig upphandling*

(299) Enligt punkt 19 i 2012 års rambestämmelser måste företaget följa gällande unionsregler på området offentlig upphandling, inbegripet krav på öppenhet, likabehandling och icke-diskriminering som härrör direkt från fördraget och, i förekommande fall, sekundärlagstiftningen.

(300) Enligt artikel 32.2 b i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/24/EU ([128]) är det tillåtet att använda förhandlat förfarande utan föregående meddelande om upphandling för tjänster som kan tillhandahållas av en viss ekonomisk aktör när det av tekniska skäl inte finns någon konkurrens.

(301) Kommissionen konstaterar att flygplatsen är den enda ekonomiska aktör som kan tillhandahålla den tjänst av allmänt ekonomiskt intresse som omfattas av beslutet om tilldelning av uppdraget. Såsom framgår ovan (skälen 244 a–245) finns det ingen annan flygplats som skulle kunna utgöra något verkligt alternativ till flygplatsen i Târgu Mureș när det gäller att tillhandahålla förbindelser till Târgu Mureș och de angränsande länen. Eftersom ingen annan flygplats än flygplatsen i Târgu Mureș skulle kunna utföra den tjänst av allmänt ekonomiskt intresse som anförtrotts genom koncessionen är det i det aktuella fallet inte nödvändigt att offentliggöra ett koncessionsmeddelande för att säkerställa konkurrens mellan flygplatser.

(302) Mot bakgrund av det ovanstående anser kommissionen att punkt 19 i 2012 års rambestämmelser har efterlevts i det aktuella fallet.

11.3.6 *Frånvaro av diskriminering*

(303) Punkt 20 i 2012 års rambestämmelser fastslår att om en myndighet ger flera företag i uppdrag att tillhandahålla samma tjänst av allmänt ekonomiskt intresse bör ersättningen beräknas på grundval av samma metod för vart och ett av företagen.

(304) Eftersom den övergripande skötseln av flygplatsen anförtroddes ett enda företag är punkt 20 i 2012 års rambestämmelser inte tillämplig i det aktuella fallet.

11.3.7 *Ersättningens storlek*

(305) I punkterna 21–50 i 2012 års rambestämmelser hänvisas till ersättningsbeloppet.

(306) Enligt punkt 24 i 2012 års rambestämmelser bör nettokostnaden för att fullgöra skyldigheterna att tillhandahålla de allmännyttiga tjänsterna beräknas på grundval av nettokostnadsmetoden ([129]). I punkt 27 i 2012 års rambestämmelser tillåter kommissionen att alternativa metoder används för att beräkna den nettokostnad som är nödvändig för att fullgöra skyldigheterna att tillhandahålla de allmännyttiga tjänsterna när det inte är möjligt eller lämpligt att tillämpa nettokostnadsmetoden.

([127]) Kommissionens direktiv 2006/111/EG av den 16 november 2006 om insyn i de finansiella förbindelserna mellan medlemsstater och offentliga företag samt i vissa företags ekonomiska verksamhet (EUT L 318, 17.11.2006, s. 17, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/111/oj).

([128]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/24/EU av den 26 februari 2014 om offentlig upphandling och om upphävande av direktiv 2004/18/EG (EUT L 94, 28.03.2014, s. 65, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/24/oj).

([129]) Nettokostnadsmetoden sammanfattas i punkterna 25 och 26 i 2012 års rambestämmelser.

(307) Nettokostnadsmetoden förutsätter att företagets kostnader och intäkter fastställs i en hypotetisk uppställning där tjänster av allmänt ekonomiskt intresse inte tas med. I det aktuella fallet är alla tjänster som inte omfattas av beslutet om tilldelning av uppdraget beroende av tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse. Därför finns det inget relevant hypotetiskt scenario i vilket endast övrig verksamhet bedrivs, vilket innebär att nettokostnadsmetoden inte kan tillämpas.

(308) Därför förpliktas flygplatsen i beslutet om tilldelning av uppdraget att rapportera sina nettokostnader för fullgörandet av skyldigheterna att tillhandahålla allmännyttiga tjänster i enlighet med kostnadsfördelningsmetoden – en alternativ metod som definieras i punkterna 28–31 i 2012 års rambestämmelser. Detta återspeglas i 2014 års beslut om tilldelning av uppdraget, som kräver att kostnadsfördelningsmetoden i 2012 års rambestämmelser ska följas. Nedan kontrolleras att överkompensation enligt punkt 21 i 2012 års rambestämmelser inte har förekommit.

(309) Ersättningsbeloppet kan fastställas antingen på grundval av de förväntade kostnaderna och intäkterna, eller de kostnader och intäkter som faktiskt har uppkommit eller en kombination av båda ([130]). Till de kostnader som ska beaktas hör alla kostnader som har uppkommit i samband med tillhandahållandet av tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse, vilka ska beräknas på grundval av allmänt vedertagna principer för kostnadsredovisning. Ledningsenheten ska endast beakta kostnader som hänger samman med tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse, vilket kan omfatta alla direkta kostnader som uppkommit vid utförandet av tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse och ett proportionellt bidrag till de kostnader som är gemensamma för både tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse och andra verksamheter. Investeringskostnader beaktas om de är strikt kopplade till tillhandahållandet av verksamhet som hänger samman med tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse ([131]). Kostnader som hänger samman med verksamhet som inte omfattas av tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse berättigar inte till ersättning som täcker alla direkta kostnader, ett skäligt bidrag till gemensamma kostnader och en skälig avkastning på eget kapital ([132]). Mot bakgrund av ovanstående kan slutsatsen dras att punkt 22 i 2012 års rambestämmelser har efterlevts.

(310) De intäkter som ska beaktas måste åtminstone omfatta alla intäkter som influtit från tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse, som de beräknas och anges i beslutet om tilldelning av uppdraget, och de alltför stora vinster som genereras från särskilda eller exklusiva rättigheter även om dessa är knutna till annan verksamhet i enlighet med punkt 45, oberoende av om dessa intäkter klassificeras som statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget ([133]). Till de intäkter som ska beaktas vid fastställandet av ersättningen hör alla intäkter från den verksamhet som omfattas av tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse, oavsett om dessa intäkter klassificeras som statligt stöd i den mening som avses i artikel 107 i fördraget, och eventuell vinst från annan verksamhet som ledningsenheten bedriver än den som hänger samman med tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse ([134]). Dessa krav är uppfyllda.

(311) *Rimlig vinst* ([135]). Det regionala beslutet från oktober 2014 tillåter inte att ledningsenheten tar ut någon rimlig vinst. Enligt det dokument med ekonomiska prognoser som avses i skäl 77 förväntades flygplatsen dessutom inte vara lönsam på medellång sikt, och än mindre under perioden 2014–2019. Följaktligen har punkterna 33–38 i 2012 års rambestämmelser efterlevts.

(312) *Effektivitetsincitament* ([136]). I det regionala beslutet från oktober 2014 finns bestämmelser som syftar till att minska flygplatsens behov av offentlig finansiering på medellång sikt. I detta avseende nämns att flygplatsen måste lämna in en flerårig affärsplan som bör leda till att ersättningen gradvis minskar ([137]). Som framgår av tabell 5 förutsågs i affärsplanen en minskning av ersättningen över tid. I det regionala beslutet från oktober 2014 föreskrivs dessutom en minskning av finansieringen till flygplatsen. Detta krav är således uppfyllt.

([130]) Punkt 22 i 2012 års rambestämmelser.
([131]) Artikel 4.9 i det regionala beslutet från oktober 2014.
([132]) Artikel 4.11 i det regionala beslutet från oktober 2014.
([133]) Punkt 32 i 2012 års rambestämmelser.
([134]) Artikel 4.10 i det regionala beslutet från oktober 2014.
([135]) Punkterna 33–38 i 2012 års rambestämmelser.
([136]) Punkterna 39–43 i 2012 års rambestämmelser.
([137]) Artikel 5.14 i det regionala beslutet från oktober 2014.

11.3.8 *Särredovisning*

(313) I enlighet med punkt 44 i 2012 års rambestämmelser måste ledningsenheten särredovisa kostnader och intäkter som hänger samman med tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse och övriga tjänster. I det regionala beslutet från oktober 2014 fastställs att ledningsenheten ska särredovisa verksamhet som hänger samman med tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse ([138]). I samband med undersökningen bekräftade de rumänska myndigheterna att särredovisning har iakttagits. Följaktligen är detta krav uppfyllt.

11.3.9 *Överkompensation*

(314) I punkterna 47–50 i 2012 års rambestämmelser fastställs bestämmelser för att undvika överkompensation. I enlighet med artikel 6 i det regionala beslutet från oktober 2014 är ledningsenheten skyldig att styrka det begärda ersättningsbeloppet och att utarbeta en förklarande anmärkning. Vidare ansvarar ekonomiavdelningen vid Mureș länsstyrelse för att regelbundet kontrollera ersättningen. Vid överkompensation kan länsstyrelsen begära återbetalning eller översyn av den verksamhet som hänger samman med tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse ([139]). Det bör erinras om att flygplatsen, förutom att uppfylla de formella villkoren, gick med förlust under hela den granskade perioden, vilket innebär att ingen faktisk överkompensation var möjlig. Kraven i fråga om överkompensation i 2012 års rambestämmelser är därför uppfyllda.

11.3.10 *Öppenhet*

(315) Enligt punkt 60 i 2012 års rambestämmelser måste den berörda medlemsstaten offentliggöra följande uppgifter på internet eller på annat lämpligt sätt om resultatet av det offentliga samrådet eller andra lämpliga instrument som avses i punkt 14 i 2012 års rambestämmelser, innebörden av skyldigheterna att tillhandahålla allmännyttiga tjänster och skyldigheternas varaktighet, företaget och det berörda territoriet samt de stödbelopp som beviljats företaget på årsbasis.

(316) Både det regionala beslutet från oktober 2014 ([140]) och besluten om godkännande av flygplatsens årliga budget är handlingar som utfärdats av Târgu Mureș länsstyrelse vilka finns tillgängliga för allmänheten på länsstyrelsens webbplats. I artiklarna 1, 2 och 3 i det regionala beslutet från oktober 2014 fastställs omfattningen av skyldigheterna att tillhandahålla allmännyttiga tjänster och skyldigheternas varaktighet, de berörda enheterna och det berörda geografiska området. De regionala besluten om flygplatsens budget för åren 2014 ([141])", 2015 ([142]), 2016 ([143])", 2017 ([144])", 2018 ([145]) och 2019 ([146]), i vilka de beviljade stödbeloppen anges, är också tillgängliga för allmänheten.

(317) Därför anser kommissionen att öppenhetskraven i 2012 års rambestämmelser är uppfyllda.

11.3.11 *Slutsats om huruvida åtgärd 4 är förenlig med den inre marknaden*

(318) Av de skäl som anges i skälen 286–298 11.3.4 ovan anser kommissionen att stödet till flygplatsen baserat på 2014 års beslut om tilldelning av uppdraget är förenligt med den inre marknaden på grundval av artikel 106.2 i EUF-fördraget.

12. BEDÖMNING AV ÅTGÄRD 5 – FLYGPLATSAVGIFTER FÖR FLYGBOLAG SOM TRAFIKERADE FLYGPLATSEN UNDER PERIODEN 21 MARS 2013–16 FEBRUARI 2019

12.1. Förekomst av stöd

(319) De principer i artikel 107.1 i EUF-fördraget som anges i skälen 126–133, 137, 140, 143, 148 och 149 är även tillämpliga vid bedömningen av åtgärd 5.

([138]) Artikel 4.11 i det regionala beslutet från oktober 2014.
([139]) Artikel 6 i det regionala beslutet från oktober 2014.
([140]) Finns på PROIECT (cjmures.ro).
([141]) Finns på hot016_2014.pdf (cjmures.ro).
([142]) Finns på PROIECT (cjmures.ro).
([143]) Finns på HOTĂRÂREA NR (cjmures.ro).
([144]) Finns på cjmures.ro/Hotariri/Hot2017/hot033_2017.pdf.
([145]) Finns på HOTĂRÂREA NR (cjmures.ro).
([146]) Finns på cjmures.ro/Hotariri/Hot2019/hot049_2019.pdf.

12.2. **Selektivitet**

(320) Ett statligt stöd omfattas endast av artikel 107.1 i EUF-fördraget om det gynnar ”vissa företag eller viss produktion”. Det är alltså bara de åtgärder som gynnar företag på ett selektivt sätt som omfattas av begreppet statligt stöd.

(321) Det är etablerad rättspraxis att bedömningen av selektivitetsvillkoret kräver att det ska fastställas om en åtgärd, inom ramen för en viss rättsordning, kan gynna vissa företag eller viss produktion i jämförelse med andra företag som i faktiskt och rättsligt hänseende befinner sig i en jämförbar situation, med hänsyn till den målsättning som ska uppfyllas genom den berörda ordningen. Bedömningen av selektivitet kräver att referensramen för åtgärden i fråga definieras på förhand ([147]). En åtgärd är selektiv endast ”om den, inom ramen för en viss rättslig reglering, gynnar vissa företag i jämförelse med andra företag som tillhör andra branscher eller samma bransch och i faktiskt och rättsligt hänseende befinner sig i jämförbara situationer” ([148]). Begreppet statligt stöd avser inte sådana statliga åtgärder som innebär att företag behandlas olika när denna skillnad följer av arten av eller systematiken i det system som åtgärderna utgör en del av ([149]).

(322) En åtgärd genom vilken ett offentligt företag fastställer villkor för användning av sin egendom eller sina tjänster är inte alltid en selektiv åtgärd enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget ([150]). Artikel 107.1 i EUF-fördraget gör ingen åtskillnad mellan orsakerna till eller målen för de statliga ingripandena, vilka i stället bedöms mot bakgrund av resultatet, det vill säga oberoende av vilka tekniker som använts ([151]).

(323) I det regionala beslutet från juli 2012 föreskrevs ett system med grundtaxor för flygplatsavgifter vid flygplatsen (tabell 7). Det omfattade även rabatter på avgifterna beroende på antalet landningar under en viss tidsperiod (tabell 8).

(324) Flygplatsavgifterna och rabatterna i det regionala beslutet från juli 2012 föreslogs, bedömdes och fastställdes av den verkställande ledningen för flygplatsens ledningsenhet och godkändes av dess styrelse (skäl 73). Avgifterna och rabatterna godkändes sedan av Mureș länsstyrelse.

(325) Mot bakgrund av ovanstående anser kommissionen att den aktuella förteckningen över flygplatsavgifter upprättades av flygplatsoperatören, som utövade sina egna befogenheter, och att den endast var tillämplig på flygplatsen ([152]). Den relevanta referensramen för att bedöma om flygbolag har beviljats en selektiv fördel, i den meningen att de har gynnats i förhållande till andra flygbolag som befinner sig i en jämförbar rättslig och faktisk situation, är därför den flygplatsförteckning med avgifter och rabatter som gällde vid flygplatsen och som fastställdes genom det regionala beslutet från juli 2012.

(326) Systemet med flygplatsavgifter var öppet för alla flygbolag som använde eller sannolikt skulle använda flygplatsen och uppfyllde villkoren i det regionala beslutet från juli 2012. Detta system förefaller därför inte vara selektivt vare sig i rättsligt eller faktiskt hänseende.

(327) Likaså var rabatterna öppna för alla flygbolag som använde eller sannolikt skulle använda flygplatsen och uppfyllde villkoren i det regionala beslutet från juli 2012. Därför förefaller rabatterna inte vara selektiva i rättsligt hänseende.

(328) Kommissionen analyserade vidare huruvida de rabatter som föreskrevs i det regionala beslutet från juli 2012 var selektiva i faktiskt hänseende genom att de på förhand gynnade vissa flygbolag som använde flygplatsen på bekostnad av andra flygbolag som använde den.

(329) De rumänska myndigheterna bedömde effekterna av nivån på flygplatsavgifterna och rabatterna på flygplatsens intäkter inom ramen för den ekonomiska prognos som togs fram för perioden 2011–2015 (se skäl 77).

([147]) Domstolens dom (stora avdelningen) av den 21 december 2016, kommissionen/Hansestadt Lübeck (*Lübeck-domen*), C-524/14 P, ECLI:EU:C:2016:971, punkterna 40–67.

([148]) Lübeck-domen, punkt 58.

([149]) Lübeck-domen, punkterna 40–67 och där nämnd rättspraxis.

([150]) Ibid.

([151]) Ibid. Domstolens dom av den 15 november 2011, kommissionen och Spanien/Gibraltars regering och Förenade kungariket, C-106/09 P och C-107/09 P, ECLI:EU:C:2011:732, punkt 87 och där nämnd rättspraxis.

([152]) Lübeck-domen, punkt 62.

(330) I denna bedömning, som gjordes innan det regionala beslutet antogs i juli 2012, beaktades att tre flygbolag hade förklarat sig villiga att bedriva regelbunden trafik från flygplatsen. Den trafikuppskattning som förutsågs i marknadsanalysen från regelbunden lufttrafik resulterade i följande:

Tabell 10

Förväntat antal rotationer per månad 2013–2016

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

Källa: De rumänska myndigheterna

(331) Kommissionen noterar att alla flygbolag som förväntades använda flygplatsen vid tidpunkten för antagandet av det regionala beslutet i juli 2012 kunde dra betydande nytta av de rabatter som infördes (den lägsta rabatten var 25 %), och två av de tre flygbolagen kunde till och med dra nytta av den högsta rabatten på 45 %. Det faktum att rabatterna är linjärt progressiva och börjar på en låg nivå (5 %) från endast ett fåtal landningar (3) gör också att det inte uppstår några betydande tröskeleffekter: åtgärdens struktur är inte sådan att dess effekter på ett betydande sätt gynnar en viss grupp av företag. Det kriterium som rabatterna bygger på (antalet landningar) kan inte heller i sig leda till att vissa flygbolag utesluts från förmånen (jämfört med andra kriterier som t.ex. flygplansstorlek).

(332) Kommissionen noterar också att kriteriet för att nå en viss rabattnivå är allmänt och tillämpligt *erga omnes*, eftersom det endast hänvisar till antalet rotationer per månad och inte till kriterier som potentiellt skulle kunna gynna vissa företag (t.ex. att ha tillräcklig avgångstäthet, mätt genom antalet passagerare per månad, eller en flygplansflotta av relevant storlek, mätt genom flygningar med flygplan över en viss vikt).

(333) På grundval av detta anser kommissionen att systemet med flygplatsavgifter och rabatterna tillämpades på ett icke-selektivt sätt även ur faktisk synvinkel.

12.2.1 *Slutsats om selektivitet*

(334) Kommissionen anser att det inte föreligger någon selektivitet i rättsligt hänseende, eftersom det regionala beslutet från juli 2012 inte innehåller några begränsningar vad gäller tillämpningen av rabatterna, varken när det gäller flygplansstorlek eller minsta antal passagerare.

(335) Åtgärden är inte heller selektiv i faktiskt hänseende eftersom, såsom förklaras i skäl 331, upp till tre flygbolag totalt, dvs. alla flygbolag som skulle bedriva reguljär trafik vid flygplatsen under de kommande åren, i betydande utsträckning kunde dra nytta av rabatten och det enda kriterium som gällde för att dra nytta av en viss rabattnivå inte gynnade något särskilt företag.

(336) Det framgår av ovanstående att åtgärd 5 inte uppfyller selektivitetskriteriet i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

12.2.2 *Slutsats om förekomsten av statligt stöd*

(337) Villkoren i artikel 107.1 i EUF-fördraget är kumulativa. Om ett av villkoren inte uppfylls för en granskad åtgärd utgör den åtgärden inte statligt stöd.

(338) Mot bakgrund av detta är kommissionens slutsats att åtgärd 5 inte utgjorde något statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

(1) Den offentliga finansiering som Rumänien har beviljat ledningsenheten vid flygplatsen i Târgu Mureș för perioderna 2007–2009, 2011–2014 och 2014–2019 utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

a) Den offentliga finansieringen under perioden 2007–2009 beviljades olagligen av Rumänien i strid med artikel 108.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. Stödet är förenligt med den inre marknaden i enlighet med artikel 107.3 c i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

b) Den offentliga finansiering som beviljades under perioden 2011–2014 baserat på 2011 års beslut om tilldelning av uppdraget är förenlig med den inre marknaden i enlighet med artikel 106.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt och var undantagen från det krav på förhandsanmälan som föreskrivs i artikel 108.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

c) Den offentliga finansieringen som beviljades under perioden 2014–2019 baserat på 2014 års beslut om tilldelning av uppdraget beviljades olagligen av Rumänien i strid med artikel 108.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. Stödet är förenligt med den inre marknaden i enlighet med artikel 106.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

(2) Den offentliga finansiering som Rumänien genomförde för marktjänstinfrastruktur vid flygplatsen i Târgu Mureș 2011 utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt och beviljades olagligen av Rumänien i strid med artikel 108.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. Stödet är förenligt med den inre marknaden i den mening som avses i artikel 107.3 c i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

(3) De flygplatsavgifter som tillämpades vid flygplatsen i Târgu Mureș från och med den 21 mars 2013 till och med den 16 februari 2019 utgör inte statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

Artikel 2

Detta beslut riktar sig till Rumänien.

Utfärdat i Bryssel den 21 februari 2025.

På kommissionens vägnar
Teresa RIBERA
Verkställande vice ordförande